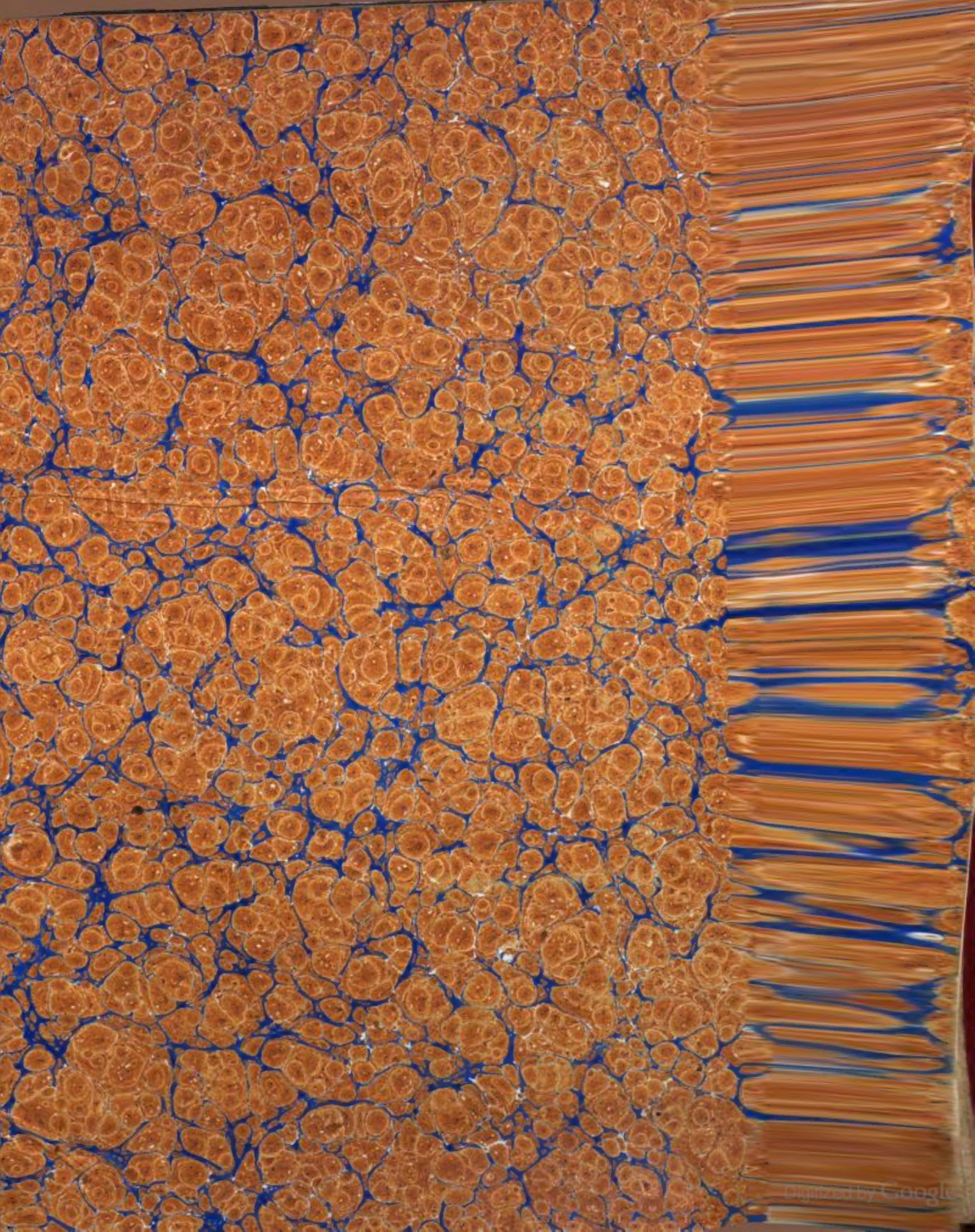
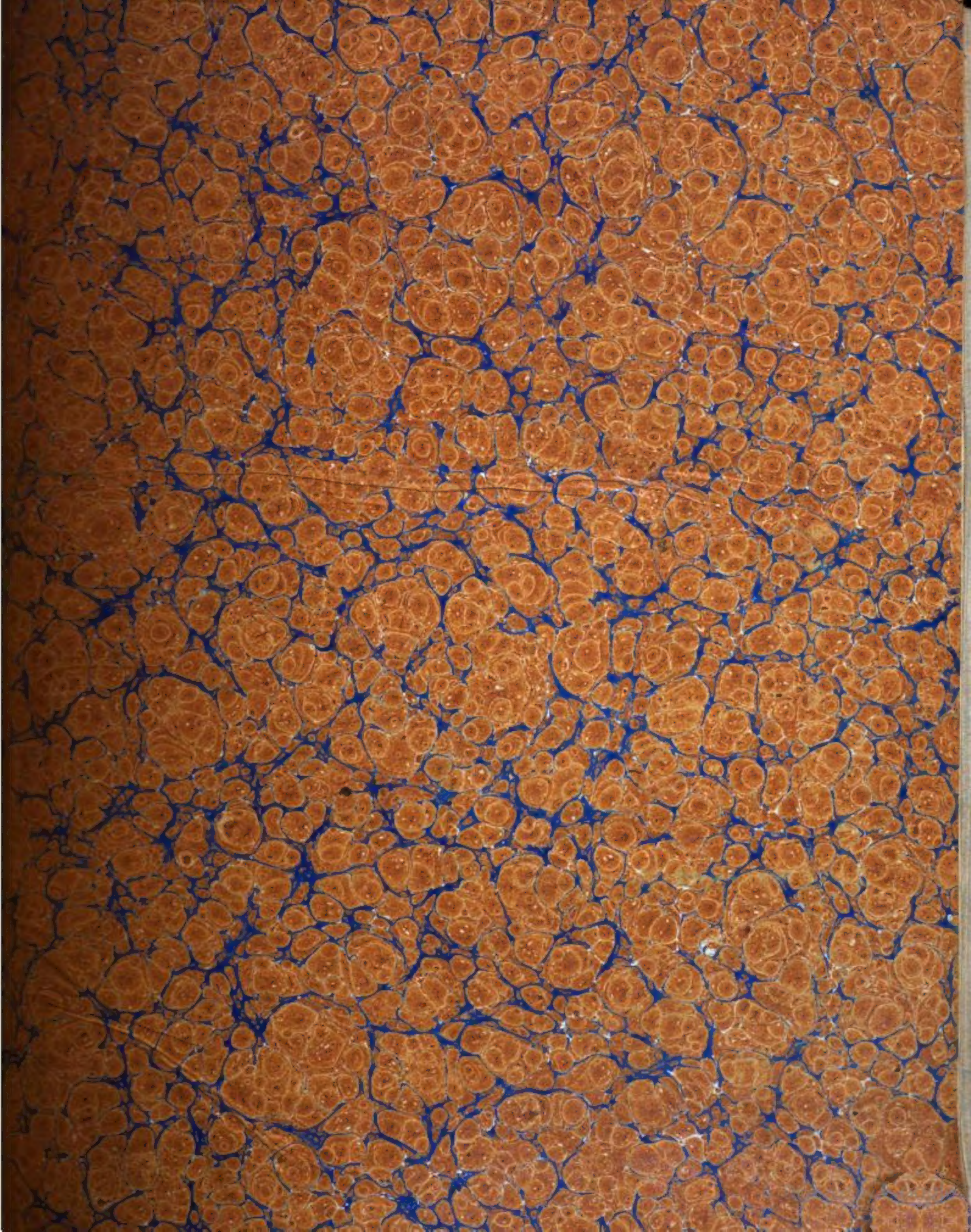
JOURNAL DES CHEMINS DE FER, DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS







JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER

XIX[e] ANNÉE. — 1860

PARIS

99, RUE DE RICHELIEU, 99

JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER

DIX-NEUVIÈME ANNÉE — 1860

TABLE DES MATIÈRES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

N° 1000 — 19e ANNÉE — N° 1 — SAMEDI 7 JANVIER 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

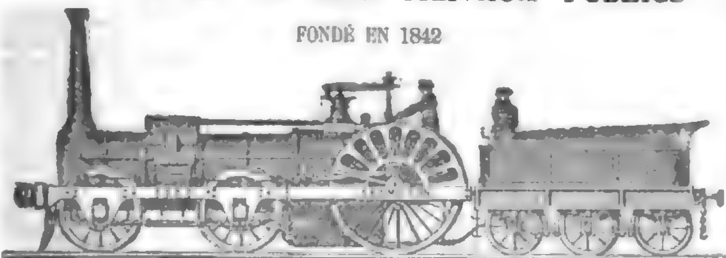
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris	40 fr. par an
Départements	42 —
Étranger	48 —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne)	3 fr. 00
Aux Annonces —	1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon d'intérêt semestriel, échu le 1er janvier 1860, est payé depuis le 2 courant, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation :

A Paris, à la Caisse générale des Chemins de fer, rue Richelieu, 99 ;

A Rome, à la Banque des Etats Pontificaux.

A Marseille, rue Grignan, 49. A ;

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse, } A la Caisse syndicale des agents de change.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires que l'assemblée générale prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le 31 janvier prochain, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1859;

2° Sur toutes propositions qui pourront être faites en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée est composée des 200 plus forts actionnaires qui se sont fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle a été arrêtée par le conseil de gérance un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 31 décembre dernier.

AVIS.

Nos abonnés recevront à titre de prime, en même temps que le présent numéro, un *Tableau des plus hauts et plus bas cours mensuels des principales valeurs cotées à la Bourse de Paris pendant l'année* 1859.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La rente 3 0/0 faisait, le 4 novembre dernier, 69 75; elle est aujourd'hui à 68 40, ce qui, avec le coupon de 1 fr. 50, la met à 69 90. Quelle différence y a-t-il en ces deux cours qui puisse faire naître une préoccupation quelconque?

Les recettes des chemins de fer se sont-elles affaiblies? Non. Elles continuent, au contraire, à progresser. Les impôts indirects, c'est-à-dire les impôts sur la consommation, ont-ils baissé? Non. Ils sont, au contraire, en progression constante. Quelles sont donc les circonstances qui puissent inquiéter les intérêts et peser sur les cours? A quoi doit-on attribuer l'hésitation que nous avons vu se produire? Il faut avoir le courage de le dire, à cette avalanche de brochures qui mettent en doute le crédit et l'avenir des chemins de fer, et qui laissent entendre que la ruine les attend si l'Etat ne leur accorde un nouveau et puissant concours personnel. Il faut protester, au nom de l'intérêt public et de la vérité contre ces lamentations. Jamais l'indus-

trie des chemins de fer n'a présenté une situation aussi prospère. Non-seulement les recettes totales progressent, mais encore les recettes kilométriques se sont élevées. Et c'est là un résultat qu'on ne pouvait prévoir, ni même espérer, lorsqu'on considérait que l'exploitation des chemins de fer avait commencé sur les parcours les plus productifs.

On était fondé, en effet, à redouter certaines éventualités pour l'époque où le prolongement des lignes principales et l'extension du réseau feraient entrer dans le compte de l'exploitation générale des sections moins favorisées. On pouvait craindre que, par une conséquence logique, le niveau des recettes kilométriques ne s'en trouvât sensiblement abaissé. Assurément, ce résultat se serait produit si l'extension des lignes et du réseau n'avait apporté aux tronçons principaux de nouveaux éléments de trafic, qui ont largement compensé l'affaiblissement kilométrique, résultat inévitable de la situation particulière des lignes moins favorisées. Les voyageurs et le trafic des marchandises augmentant sur l'ensemble du réseau par l'effet même de son extension, il faut tenir compte de ces éléments nouveaux, et si les sections récemment livrées à la circulation ne donnent, par exemple, que 15,000 fr. par kilomètre, il convient de ne pas perdre de vue que le résultat général est, en définitive, de produire au profit de la Compagnie une recette deux, trois et même quatre fois plus forte que par le passé.

Pour nous, nous considérons les recettes actuelles des chemins de fer comme étant de beaucoup inférieures à celles qu'elles produiront un jour lorsque la France entière, sillonnée de chemins de fer, offrira une circulation facile dans tous les sens ; et s'il se trouve quelques parties moins productives, nous ne doutons pas que le niveau ne s'établisse pour l'ensemble et que le résultat général ne soit au moins aussi favorable qu'il l'est aujourd'hui.

Nous espérons même que plus les chemins de fer prendront de l'extension, plus l'exploitation se généralisera, plus les éléments de produits se développeront et par conséquent plus le revenu s'augmentera. Au reste, nous reviendrons sur cette question, et nous n'aurons pas de peine à démontrer que même en poussant jusqu'à l'exagération les conséquences des craintes qu'on exprime autour de nous, on ne saurait en déduire logiquement un résultat fâcheux pour la situation financière des compagnies.

Quant aux événements politiques, ils ne se sont pas modifiés. Les tendances d'une entente plus intime avec l'Angleterre deviennent de jour en jour plus sensibles et sont de nature à rassurer tous les intérêts. Le marché des fonds publics, que quelques opérations avaient agité dans le commencement de décembre, tend à reprendre le calme qui avait caractérisé le mois de novembre.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 90, ferme à 68 45.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 75, ferme à 96 »».

L'emprunt est coté 68 60.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Midi	25.21 0/0
Victor-Emmanuel	21.57 0/0
Saragosse	18.98 0/0
Ardennes	16.05 0/0
Dauphiné	15.02 0/0
Bessèges à Alais	15.»» 0/0
Ouest suisse	14.»» 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	12.98 0/0
Est	11.71 0/0
Ouest	8.43 0/0
Autrichiens	5.52 0/0
Nord	».92 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Orléans	1.98 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	2.»» 0/0
Lyon-Genève	5.26 0/0
Union Suisse	21.69 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	30 décembre	6 janvier	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 30	68 45	» »»	» 85
Rente 4 1/2 0/0	95 75	96 »»	»» 25	» »»
Banque de France	2830 »	2820 »»	52 ex	»» »»
Consolidés	95 5/8	95 5/8	» »/»	» »/»
Crédit foncier	720 »»	715 »»	1 25	ex »»
Crédit mobilier	808 75	765 »»	»» »»	38 75ex
Comptoir d'Esc^te	650 »»	650 »»	»» »»	»» »»
Orléans	1392 50	1400 »»	7 50	»» »»
Nord	960 »»	925 »»	» »»	10 ex
Nord nouveau	860 »»	837 50	» »»	12 50ex
Est	647 50	642 50	»» »»	5 »»
Paris-Méditerran^e	915 »»	910 »»	» »»	5 »»
Midi	513 75	505 »»	1 25	ex »»
Ouest	570 »»	565 »»	»» »»	5 »»
Genève	535 »»	515 »»	» »»	10 ex
Dauphiné	615 »»	590 »»	»» »»	15 ex
Graissessac-Béziers	152 50	155 »»	2 50	»» »»
Ardennes ancien.	480 »»	420 »»	»» »»	»» »»
Ardennes nouveau	490 »»	485 »»	» »»	5 »»
Ch. Autrichiens	560 »»	563 75	»» »»	16 25ex
Victor-Emmanuel	410 »»	400 »»	» »»	10 »»
Russes	492 50	487 50	»» »»	5 »»
Romains	360 »»	360 »»	»» »»	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	562 50	563 75	1 25	»» »»
Saragosse	400 »»	452 50	» »»	4 50ex

LE DROIT D'ENTRÉE A LA BOURSE.

M. le préfet de la Seine, dans son rapport présenté au conseil municipal pendant la session ordinaire qu'il vient de tenir, a traité la question du droit d'entrée à la Bourse dans les termes suivants :

« L'établissement d'un droit d'entrée à la Bourse fut proposé, en 1856, par la chambre de commerce de Paris, comme un remède à la cohue intolérable causée par l'affluence toujours croissante du public. Eloigner de ce terrain des grandes affaires non-seulement les simples curieux et les coureurs de nouvelles qui l'encombraient inutilement, mais encore les petits capitalistes, qui, séduits par l'appât trompeur de la hausse ou de la baisse, venaient risquer leur modeste avoir dans un mouvement de spéculation où ils finissaient généralement par le voir englouti, c'était tout à la fois une mesure de bon ordre et de morale publique. Le conseil municipal s'y associa d'autant plus volontiers qu'il y trouvait le moyen, depuis longtemps cherché, d'asseoir un revenu sur la Bourse, propriété communale jusqu'alors improductive, et de faire cesser ainsi la singulière anomalie que présentait le grand marché des valeurs mobilières et des marchandises affauchi de toute redevance municipale, tandis que la ville percevait, sur tous les autres, des droits de location considérables.

On a objecté que, dans les marchés, la perception a lieu sur les vendeurs, et que les acheteurs en sont exempts ; mais, à la Bourse, tout le monde est vendeur et acheteur alternativement. D'ailleurs, la distinction est puérile ; car les droits de location d'une place de vente sont toujours remboursés, en définitive, par les acheteurs aux vendeurs.

Sanctionnée par un décret de l'Empereur, sur l'avis du conseil d'Etat, et réalisée depuis trois ans, la mesure a produit ce qu'on en attendait. Je ne veux pas dire qu'elle ait satisfait tout le monde ; mais, peut-on considérer comme des résultats imprévus le mécontentement de ceux qui voyaient naguère leurs gains s'accroître des pertes essuyées par la masse inexpérimentée et impuissante des petits joueurs, désormais écartés de la Bourse, grâce au péage, et le regret des intermédiaires, qui profitaient d'une façon parfaitement avouable mais très-fructueuse, du grand nombre de transactions que réalisait cette foule empressée de spéculateurs de bas étage, toujours en proie à l'agitation des folles espérances ou des paniques subites ?

Assurément, la Bourse est moins suivie aujourd'hui qu'autrefois ; mais, d'abord, c'est ce qu'on désirait, et puis, elle est encore assez fréquentée pour se trouver presque trop pleine à certains jours. Il n'y peut venir plus de 4,000 personnes, sans que leur circulation ne soit gênée. Mais, dans la saison des affaires, et surtout quand les circonstances donnent du mouvement aux transactions, il n'est pas rare de compter 4,200 entrées ; on en a constaté jusqu'à 4,500. Que peut-on demander de plus ? Rarement, le nombre s'en est abaissé au-dessous de 3,500. Ce fait ne s'est même produit que pendant l'été.

Au reste, au lieu de décroître, le compte des entrées s'élève constamment. En 1857, il a été de 1,010,148 ; en 1858, de 1,027,195. Cette année, malgré les circonstances diverses qui ont

paralysé à plusieurs reprises les transactions, il sera probablement, d'après les résultats des onze premiers mois, de 1,060,000 environ. N'est-ce pas la preuve que l'existence du péage et le mouvement des affaires ont moins de corrélation qu'on ne le prétend?

Quoi qu'il en soit, c'est au gouvernement de l'Empereur qu'il appartient d'apprécier en dernier ressort les raisons élevées, aussi bien que les motifs de bonne police, qui ont porté la chambre de commerce à provoquer l'état actuel des choses, et qui lui font maintenir, malgré tout, son opinion. Ce qui importe à la ville, c'est que son droit de propriété ne reçoive aucune atteinte et que le revenu croissant qu'elle en retire soit assuré. Sous ce double rapport, elle ne saurait concevoir aucune crainte. »

La vaste intelligence de M. le sénateur préfet de la Seine, attestée par les grands travaux et la puissante administration qu'il dirige avec tant de succès, la supériorité de vues et de lumières qui distingue ce haut fonctionnaire et que reconnaissent tous ceux qui ont eu l'honneur d'être en rapport avec lui, donnent aux opinions qu'il exprime publiquement une importance qu'il serait puéril de méconnaître, même lorsqu'on a le regret de ne pas les partager.

Mais c'est précisément parce que nous connaissons toute l'autorité qui s'attache aux paroles de M. le préfet de la Seine que nous croyons indispensable de publier en toute franchise les réflexions qu'elles nous suggèrent, et de revenir sur un sujet que nous croyions épuisé.

M. le préfet de la Seine rappelle d'abord, avec raison, que l'idée du droit d'entrée à la Bourse naquit de l'encombrement même de la Bourse, et que l'établissement de ce droit fut proposé d'abord par la chambre de commerce, appuyé et recommandé bientôt après par le conseil municipal. Il est donc bien certain, et nous l'avons cent fois écrit nous-mêmes, que cette mesure a obtenu dès l'origine une approbation à peu près générale, et qu'ainsi la responsabilité n'en incombe à personne.

Quant aux considérations morales qui ont également contribué à l'adoption de la mesure, nous ne les nions pas; mais pour les réduire à leur juste valeur, il suffit de faire remarquer que les abus sont inhérents à toute chose; le commerce ordinaire n'en est pas plus excepté que la spéculation. Chaque jour les tribunaux enregistrent les faillites et les banqueroutes simples ou frauduleuses qui éclatent dans le commerce; chaque jour ils condamnent des négociants improbes, ils punissent des fraudes ou des dols consommés sous une apparence commerciale. Cependant, ces inconvénients n'ont jamais fait naître la pensée d'amoindrir l'importance des affaires commerciales dans le but unique d'empêcher des abus qui se produisent tous les jours et que les tribunaux suffisent parfaitement à réprimer.

Nous convenons que les considérations morales doivent toujours diriger les actes administratifs, mais les exagérations dans ce sens peuvent avoir aussi leurs inconvénients. Le crédit public, l'industrie et le commerce ressentent vivement le contre-coup de tout ce qui se passe à la Bourse; et ils souffrent lorsque vient à se produire un amoindrissement du marché des fonds publics, qui est aussi le marché des capitaux: les capitaux, cette importante matière première, au-dessus de toutes les autres matières premières, puisque c'est par les capitaux que tous les éléments de l'activité humaine sont mis en mouvement.

Après avoir rapidement exposé les raisons d'ordre public qui ont appuyé l'établissement du droit d'entrée, M. le préfet compare le marché des fonds publics et des marchandises représenté par la Bourse, et les autres marchés publics, c'est-à-dire les halles. L'exemption de tous droits sur le grand marché des capitaux et les obligations imposées aux marchands dans les halles, constituent, dit M. le préfet, une anomalie.

D'abord, pour les fonds de l'Etat la loi exige qu'ils se négocient dans un lieu public, ce qui ne paraît pas compatible avec un droit d'entrée; mais laissons en dehors de notre examen cette dérivation cependant si capitale.

L'anomalie, si c'en est une, n'a pas encore cessé en France, car, dans tous les grands centres de population, les marchands dans les halles continuent d'être grevés de charges diverses, et la Bourse d'être exempte de tout droit d'entrée.

Mais, au fond, existe-t-il une analogie réelle entre la Bourse et les halles, si ce n'est qu'on appelle généralement la Bourse le marché des capitaux, tandis que les halles sont le marché des denrées? Nous le demandons aux grammairiens, comparer une expression figurée avec une expression positive, n'est-ce pas s'exposer presque à coup sûr à des erreurs de raisonnement?

Les halles sont le point central où viennent s'agglomérer les marchandises nécessaires à la vie de la population; que l'on fasse payer les marchands qui s'y installent et qui achètent en gros pour revendre *sur place* en détail, cela se comprend très-bien; que les maraîchers et les mareyeurs qui apportent leurs denrées et encombrent la voie publique paient un droit pour l'espace qu'ils occupent cela se comprend encore, car s'il en était autrement, tel maraîcher s'emparerait de tout l'espace qui serait le plus à sa convenance, et les luttes qui résulteraient incessamment d'une telle liberté dégénéreraient bientôt en abus graves; or, le meilleur moyen de limiter l'espace de chacun, c'est de le faire payer par l'occupant selon son étendue. Il y a là une raison de police autant qu'un intérêt fiscal.

Mais dans tout cela, nous ne voyons pas que les commerçants qui vont au marché pour acheter en gros et revendre en détail dans les boutiques et magasins, non plus que les particuliers qui, par économie, viennent faire leurs provisions dans les halles, soient tenus de payer un droit pour y entrer. De sorte que s'il existe une anomalie entre la Bourse et les halles, elle résulte du droit d'entrée lui-même; car l'acheteur de fonds publics paie pour entrer à la Bourse et l'acheteur des halles ne paie rien.

Mais, dit le rapport, à la Bourse les gens sont alternativement acheteurs et vendeurs. Nous pourrions répondre que les marchands en gros dont nous parlions tout à l'heure sont également acheteurs et vendeurs; acheteurs le matin sur le carreau de la halle, vendeurs le reste de la journée dans leurs boutiques et magasins. Nous pourrions surtout faire remarquer que le suprême inconvénient d'un droit d'entrée, c'est moins encore de peser sur l'acheteur ou le vendeur que d'éloigner le simple visiteur, le chaland indécis qui ne sait s'il achètera, et qui attend pour se décider l'occasion ou le bon marché.

Le rapport ne conteste pas ce résultat du droit d'entrée; et par cela même, il nous semble enlever en définitive tout intérêt à l'analogie que nous venons d'examiner et de discuter.

En effet, la discussion poursuivie dans ces détails deviendrait puérile; ne nous y arrêtons pas davantage.

Ce qu'il y a de grave, c'est la question de crédit public engagée dans la liberté d'accès du palais de la Bourse; c'est la question du développement des richesses mobilières, conséquence de l'état plus ou moins prospère du crédit public. Tout ce qui affaiblit le crédit public et les valeurs mobilières affaiblit l'activité du corps social et politique. C'est en se plaçant à ce point de vue que le monde financier s'est trouvé d'accord, chose malheureusement bien rare! pour considérer l'expérience du droit d'entrée comme suffisamment faite, et pour exprimer le vœu qu'il y fût mis un terme. Son opinion, fût-elle erronée, est fondée sur des considérations tirées de la science économique et financière, et ne méritait pas, sans doute, d'être caractérisée dans le rapport fait au conseil municipal en des termes qui ne s'accordent pas avec l'urbanité et la bienveillance qu'on est habitué à rencontrer dans les paroles et dans les actes de M. le sénateur préfet de la Seine. « Peut-on considérer, dit le rapport, comme un résultat imprévu, le mécontentement de ceux qui voyaient naguère leurs gains s'accroître des pertes essuyées par la masse inexpérimentée et impuissante des petits joueurs désormais écartés de la Bourse, grâce au péage? »

Nous ne voulons pas faire sortir de ces paroles tout ce qu'elles paraissent contenir; nous sommes persuadés que le rapport n'a pas voulu accuser le monde financier, c'est-à-dire les hommes les plus considérables dans l'industrie, ceux qui, par leur initiative, ont tant contribué à la prospérité qui, de 1852 à 1856, a élevé si haut la prépondérance de la France, de ne se montrer opposés au droit d'entrée que dans le but d'exploiter plus facilement une foule ignorante et inexpérimentée. L'esprit d'équité de M. le préfet de la Seine s'offenserait qu'on donnât une pareille interprétation à sa pensée, et sa sagacité ne lui aurait pas permis de méconnaî-

tre la portée d'une accusation tombée de si haut.

Quoi qu'il en soit, forts de notre sincérité et de notre loyauté, nous persistons à penser que le droit d'entrée est une des causes principales du malaise qui se fait sentir sur le marché des fonds publics, et qui entrave l'expansion de l'industrie à ce point, que, pendant que les bons de la Caisse des travaux publics trouvent de l'argent à 3 0/0, les actions d'Orléans, de Lyon, du Nord, valeurs de premier ordre, se capitalisent à la Bourse à 7 0/0 ; et que telle grande affaire d'intérêt général, les paquebots transatlantiques, par exemple, ne peut se constituer, malgré de puissants patronages.

Il nous reste quelques mots à dire de la partie du rapport où est exposé le mouvement numérique des entrées à la Bourse. Le nombre des entrées constatées à la Bourse en 1859 a été de 1,060,000, soit une moyenne de 3,500 par jour. Or, le nombre des abonnés ayant été en moyenne de 2,600, il reste environ 900 personnes pour le public non abonné.

Quels sont ces 2,600 abonnés? Chaque charge d'agents de change représente, par les associés, les commis, etc., environ 15 personnes, soit pour les 60 charges 900 personnes ; plus, 10 remisiers par charge, soit 600 personnes, ensemble 1,500 personnes pour les 60 charges d'agents de change, à qui il faut ajouter les 7 ou 800 personnes qui composent le personnel de l'ancienne coulisse, ensemble au moins 2,200 abonnés, qui ne sont autres que des intermédiaires. Ainsi sur les 3,500 personnes qui ont fréquenté quotidiennement la Bourse, on peut évaluer les intermédiaires aux deux tiers, et le public à un tiers seulement.

Un marché placé dans de telles conditions peut-il être d'un secours efficace pour le crédit public et le développement de l'industrie ? Avec un tel marché, les efforts pour accroître le matériel de notre marine marchande, comme pour modifier avantageusement notre système de douanes, demeureront longtemps stériles, et toutes les sages pensées du gouvernement de l'Empereur devront s'arrêter devant l'état d'abandon de la Bourse, car le progrès de l'industrie et du commerce extérieur ne peut venir que de l'abondance des capitaux. Si le lieu qui les concentre est délaissé, tout progrès, toute amélioration subira des ajournements indéfinis. Or, depuis l'établissement du droit d'entrée, la Bourse n'est plus fréquentée que par des intermédiaires, quelques joueurs et des banquiers cosmopolites qui ont limité leurs affaires à un petit nombre de spéculations qui se traduisent en différences sur les cours.

Quant aux revenus de la ville, d'après le nombre d'entrées de 1,060,000 qu'indique M. le préfet pour 1859, il en résulte que la recette n'a pu guère dépasser 700,000 fr. ; puisque 2,600 abonnés à 150 fr. font 390,000 et que les 900 entrées par jour, en dehors des abonnés, font environ 300,000 fr.

Mais ce million d'entrées correspondit-il à un million de francs comme recette, si l'on diminue les frais de perception, on voit que le produit du droit d'entrée n'est pas très-élevé, et n'offre qu'un maigre intérêt pour une ville qui a un budget de plus de cent millions.

Du reste si, pour racheter le droit d'entrée, les agents de change n'avaient été astreints qu'à une annuité de 700,000 fr., ou même d'un million, ils l'auraient payée, et nous avons quelques raisons de croire que, si les négociations engagées entre le préfet et le syndic des agents de change n'ont pas abouti, c'est que les demandes de la ville ont été plus élevées que le produit actuel du droit d'entrée.

J.-G. Bordot.

TABLEAU DES PLUS HAUTS ET PLUS BAS COURS MENSUELS AU COMPTANT DES PRINCIPALES VALEURS COTÉES AUX BOURSES DE PARIS, LYON ET MARSEILLE PENDANT L'ANNÉE 1859.

A Monsieur le rédacteur du Journal des Chemins de fer.

Monsieur le rédacteur,

Il y a deux ans (1), nous accompagnions notre *Tableau* ordinaire *des plus hauts et plus bas cours mensuels des principales valeurs cotées à la Bourse de Paris pendant l'année* 1857, d'une lettre résumant les principaux faits financiers intéressant la spéculation depuis le commencement de ce siècle, suivie de tableaux présentant les principaux résultats ou chiffres utiles à connaître pour l'homme de bourse qui tient à prévoir l'avenir, d'après les données exactes du passé et l'état réel du présent.

(1) *Journal des Chemins de fer*, année 1858, page 9

Nous allons compléter aujourd'hui ces renseignements purement statistiques, pensant qu'il sera plus utile pour vos lecteurs de les trouver réunis en un numéro, qu'épars dans votre précieuse collection.

Voici d'abord la situation de la dette consolidée en France, à la date du 1er janvier 1859 :

	Nombre d'inscriptions.	Arrérages annuels.	Capital nominal.
4 1/2 0/0 (1852)	716,334	171,935,268	3,820,783,783 33
4 1/2 0/0 (1825)	1,831	894,500	19,656,888 88
4 0/0	2,359	2,353,368	58,839,200 »
3 0/0	219,187	140,820,250	4,694,008,333 33
Total	937,711	315,993,666	8,593,288,155 55

On a contracté en France un nouvel emprunt de 500 millions ; voici quelques chiffres de comparaison avec les trois autres emprunts contractés depuis le rétablissement de l'empire :

Lois des	1er emprunt. 11 mars 1854.	2e emprunt. 31 décembre 1854.	3e emprunt. 11 juillet 1855.	4e emprunt. 2 mai 1859.
Importance nominale	250.000.000	500.000.000	750.000.000	500.000.000
Somme demandée	468.315.400	2.198.356.170	3.652.724.135	2.509.559.777
Savoir : par Paris	225.968.500	1.397.992.339	2 533.888.450	1.547.637.637
— par les départements	242.346.900	800.363.831	1.118.835.085	961.922.140
Nombre des souscripteurs	99.224	180.480	316.976	690.190
Savoir : de Paris	27.902	51.543	80.287	245.025
— des départements	71.322	128.937	236.689	445.165
Inscriptions irréductibles :				
Rente	50	500	50	10
Nombre de souscripteurs	60.142	170.820	223.262	530.887
Importance des demandes	48.861.400	850.434.961	231.054.090	107.043.167
Ouverture de la souscription	14 mars 1854.	3 janvier 1855.	18 juillet 1855.	7 mai 1859.
Clôture de la souscription	25 mars 1854.	14 janvier 1855.	29 juillet 1855.	15 mai 1859.
Cours d'émission : 3 0/0	65 25	65 25	65 25	60 50
— 4 1/2 0/0	92 50	92 »	92 25	90 »
Escompte des versements : 3 0/0	2 50	2 08	1 98	1 93
— 4 1/2 0/0	2 70	2 93	2 79	2 88
Cours des rentes pendant la souscription :				
3 0/0 plus haut	66 80	68 10	66 70	61 95
— plus bas	63 90	65 25	65 80	60 60
4 1/2 0/0 plus haut	93 »	92 50	93 25	90 »
— plus bas	90 25	91 10	92 50	88 50

L'intérêt des bons du Trésor a ainsi varié depuis deux ans :

Epoques des fixations	Echéances. de 3 à 5 mois.	de 6 à 11 mois.	de 1 an
10 juillet 1857....	4 0/0	4 1/2 0/0	5 0/0
14 février 1858...	3 1/2 0/0	4 0/0	4 1/2 0/0
16 mars 1858....	3 0/0	3 1/2 0/0	4 0/0
31 mai 1858......	3 0/0	3 1/2 0 0	3 1/2 0/0
17 juin 1858......	2 1/2 0/0	3 0/0	3 1/2 0/0
2 septembre 1858.	2 1/2 0/0	3 0/0	3 0/0

Pendant toute l'année 1859 il n'y a eu aucune variation.

Les taux d'escompte aux Banques de France et d'Angleterre ont également baissé considérablement :

Epoque des fixations.	Banque de France.	Banque d'Angleterre.
24 décembre 1857....	—	8 0/0
29 décembre —	5 0/0	—
7 janvier 1858....	—	6 0/0
14 — —	—	5 0/0
28 — —	—	4 0/0
4 février —	—	3 1/2 0/0
6 — —	4 1/2 0/0	—
11 — —	—	3 0/0
18 — —	4 0/0	—
10 juin —	3 1/2 0/0	—
24 septembre —	3 0/0	—
9 décembre —	—	2 1/2 0/0
18 avril 1859....	3 0/0	3 1/2 0/0
3 mai —	4 0/0	—
5 — —	—	4 1/2 0/0
2 juin —	—	3 1/2 0/0
9 — —	—	3 0/0
14 juillet —	—	2 1/2 0/0
4 août —	3 1/2 0/0	—

Le nombre maximum de jours des effets admis à l'escompte n'a pas cessé d'être de 90 jours.

Le nombre des succursales de la Banque de France est à ce jour de quarante-neuf, savoir : Reims, Saint-Etienne, Saint-Quentin, Montpellier, Grenoble, Angoulême, Besançon, Caen, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Mulhouse, Strasbourg, le Mans, Nîmes, Valenciennes, Rouen, Lyon, Marseille, Lille, le Havre, Toulouse, Orléans, Nantes, Bordeaux, Metz, Limoges, Angers, Rennes, Avignon, Troyes, Amiens, la Rochelle, Nancy, Toulon, Nevers, Arras, Dunkerque, Dijon, Carcassonne, Poitiers, Saint-Lô, Bar-le-Duc, Tours, Laval, Sedan, Agen (non encore en activité), Bastia, Brest et Bayonne.

Voici les taux 0/0 de report des deux rentes françaises 3 0/0 et 4 1/2 0/0.

LIQUIDATION.	3 0/0 1857	3 0/0 1858	3 0/0 1859	3 0/0 Moyenne de 1837 à 1859	4 1/2 0/0 1857	4 1/2 0/0 1858	4 1/2 0/0 1859	4 1/2 0/0 Moyenne de 1837 à 1859
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Janvier..............	5.20	5.66	2.85	3.57	0.63	3.48	0.31	2.50
Février..............	6.81	5.30	1.90	3.67	5.96	3.70	0.92 *	2.54
Mars..............	10 »	4.74	1.10	4.22	7.80	2.90	0.63 *	3.49
Avril..............	9.40	4.78	1.22	3.49	8.85	2.90	1.67 *	3.17
Mai..............	6.28	3.86	1.43 *	3.70	4.92	2.41	1.06 *	3.43
Juin..............	8.06	3.96	Pair.	3.31	9.81	2.23	0.97 *	3.06
Juillet..............	6.50	3.96	2.18	3.71	4.68	2.18	0.16	3.33
Août..............	5.16	2.94	2.50	3.48	3.70	1.84	1.37	2.88
Septembre..............	6.16	4.51	2.16	3.95	4.43	2.34	0.94	2.09
Octobre..............	7.62	4.73	2.80	4.01	5.60	3.50	2.20	3.24
Novembre..............	8.94	4.64	2.34	3.71	3.31	4.97	1.50	3.54
Décembre..............	7.88	4.57	3.06	4.55	6.43	3.30	1.73	3.06
MOYENNE..............	7.34	4.48	1.81	3.80	5.51	3 »	0.10	3.18

N. B. — Les nombres accompagnés de ce signe * sont des déports.

Ainsi donc, le report moyen depuis vingt-trois ans a été, sur le 3 0/0, de 3.80 0/0 par an, et sur le 4 1/2 0/0, de 3.18 0/0 par an.

Agréez, etc,

A. COURTOIS FILS,

De la Société d'économie politique.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 30 et 31 DÉCEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 30-31 déc.
Paris-Méditerranée......	73.135 59	915 »»
Nord..................	57.822 »»	960 »»
Orléans................	43.731 44	1392 50
Ouest..................	41.900 60	570 »»
Bességes..............	36.464 56	440 »»
Est....................	36.426 50	645 »»
Genève................	29.321 60	530 »»
Midi..................	25.536 24	517 50
Ardennes..............	21.704 23	480 »»
Dauphiné..............	20.820 07	610 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	49.126 34	565 »»
Autrichiens (2)........	28.367 46	560 »»
	Au 23 décembre.	
Madrid à Alicante.......	23.809 33	467 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 13,565 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 30 décembre 1859 (2.02), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les travaux de la pose d'une seconde voie ferrée sur le chemin de fer de Rouen à Dieppe vont être poussés avec une grande activité, et l'on espère qu'ils seront terminés pour la belle saison. Aussitôt après l'achèvement de cette voie nouvelle, que les besoins du service font désirer depuis si longtemps, on procédera au renouvellement complet de l'ancienne voie.

Le chemin de Dieppe ne sera donc exploité, pendant la plus grande partie de cette année, que sur une seule voie : sur l'ancienne d'abord, pendant l'établissement de la nouvelle et la construction des ponts qu'elle nécessite, au nombre de vingt et un, puis sur la voie neuve pendant le renouvellement de l'autre. Enfin, vers la fin de la campagne, la circulation pourra être établie sur les deux voies ensemble.

— On annonce l'ouverture prochaine d'une grande section entièrement terminée du chemin de fer de Paris à Soissons, s'embranchant sur la droite du chemin de fer du Nord, au milieu de la plaine de Saint-Denis.

— On vient d'inaugurer à Alger un chemin de fer qui partant du quai du port d'Alger, à 2 mètres environ au-dessus du maréomètre, doit aboutir dans la plaine du Chéliff, à 360 mètres environ au-dessus du niveau de la mer. Le tracé approuvé traversera l'Atlas au col de l'Haouch-Magzen par un souterrain de 2,000 mètres environ de longueur, à 480 mètres au-dessus du maréomètre. Pour parvenir à ce col, le chemin remontera la vallée du Bou-Roumi et en descendra vers le Chéliff par la vallée de l'Oued-Harben.

La partie actuellement en construction et qui sera en exploitation dans le courant de l'année prochaine, part de Mustapha inférieur, à 500 mètres environ du mur des fortifications, suit le bord de la mer jusqu'à la Maison-Carrée, en passant par Bussein-Dey, s'incline à droite de cet endroit pour se tenir au pied du Sahel jusqu'à la Ferme-Modèle; de là, le chemin se dirige en ligne droite à travers la plaine, directement sur Bouffarick, à un niveau de 160 mètres. Il se développe de là, par une suite de courbes à grand rayon, jusqu'à la gare de Blida, située à un kilomètre de la porte de cette ville.

La gare de Blida est située à 210 mètres au-dessus du niveau de la mer; il y a donc entre cette station et celle de Bouffarick une différence de hauteur de 50 mètres qui porte en certains points la déclivité en rampe à 13 millimètres par mètre. La distance entre Alger et la gare de Blida est, par la voie ferrée, de 49 kilomètres. La dépense du chemin mis en état d'exploitation est évaluée à 7 millions pour deux voies, d'Alger à la Maison-Carrée, sur 10 kilomètres de longueur, et une seule voie sur le reste du parcours.

— Un décret de la reine d'Espagne autorise M. J. de Salamanca à étudier un projet de chemin de fer de Pampelune à la ligne de Burgos à Irun, par la vallée de la Bidassoa.

— Le 3 décembre a été inauguré le prolongement du premier chemin de fer qui a été construit, en 1848, dans la Péninsule, c'est-à-dire le chemin de fer de l'Est de la Catalogne, qui allait jusqu'ici de Barcelone à Arenys-de-Mar, et qui a continué jusqu'à Tordera.

— Le 5, a eu lieu l'adjudication publique des travaux de construction du chemin de fer de Ciudad-Real à Badajoz; deux soumissions ont été déposées : l'une par M. J. de Salamanca, au prix d'estimation du gouvernement, c'est-à-dire 97,182,000 réaux; la seconde par M. J. Forns, offrait un rabais de 182,000 réaux sur le prix précédent. En conséquence, c'est cette dernière soumission qui a été acceptée.

F. Grimaud.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 28 DÉCEMBRE 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. .	30,609,455	765,236,375
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,134,455	403,361,375
Balance. .	30,609,455	765,236,375

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,156,573	78,914,325
Compte courant de l'Etat créditeur.	9,804,730	245,118,250
Comptes particuliers. .	13,071,310	326,783,250
Billets à sept jours et autres.	703,603	17,590,075
	41,289,316	1,032,232,900
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10,925,157	273,128,925
Créances particulières.	19,907,580	497,689,500
Bank-notes (portefeuille)	9,780,980	244,524,500
Numéraire.	675,599	16,889,975
Balance. .	41,289,316	1,032,232,900
Augmentation :		
Circulation des billets.	130,361	3,259,025
Compte courant du Trésor.	229,705	5,742,600
Portef. des particuliers.	320,584	8,014,600
Reste	7,647	171,175
Diminution :		
Compte courant des particuliers	238,814	5,970,350
Espèces et lingots. . .	191,686	4,792,150
Réserve	374,551	9,363,775

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

9 janvier.— **Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Première assemblée générale des actionnaires, à Madrid, au palais Salamanca.

14 janvier. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale, à la salle Herz, rue de la Victoire, à 3 heures de relevée. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. — Dépôt des titres, 45, rue Taitbout.

28 janvier. — **Comptoir central de crédit** (V.-C. Bonnard et Ce).— Convocation de l'assemblée générale annuelle, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 25 actions au moins cinq jours avant la réunion, 60, rue de la Chaussée-d'Antin.

31 janvier 1860. — **Caisse générale des chemins de fer.** — Convocation d'une assemblée générale, en vertu de l'art. 37 des statuts, au siége social, rue de Richelieu, 90, à 8 heures du soir. Cette assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal.)

31 janvier. — **Chemin de fer du Centre belge** (Ecaussinnes à Erquelinnes). — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 88, à Bruxelles. Dépôt de 10 actions au moins au siége social, et à Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

31 janvier. — **Hauts-fourneaux et forges de Denain et d'Anzin.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 57, à midi.

1er février. — **Société du pont de Saint-Symphorien à Tours.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Paris, rue de la Ville-l'Evêque, 40, à 1 heure de relevée.

23 février. — **Caisse du commerce et de l'industrie** (Crédit mobilier de Turin). — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, rue de l'Hôpital, maison Saint-André, 17. Dépôt des titres trente jours avant la réunion. (Voir aux annonces.)

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société. Dépôt des titres jusqu'au 27 janvier inclusivement.

(1) Voir notre numéro du 31 décembre, qui renferme les détails les plus complets concernant les assemblées générales, les paiements de coupons, les appels de fonds et les échanges de titres.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

31 décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de divers emprunts. (Voir les détails aux annonces du 31 décembre.)

31 décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions privilégiées, soit 12 fr. 50 c. par action. (Voir les détails aux annonces du 31 décembre.)

2 janvier.— **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 janvier 1860.— **Chemin de fer d'Orléans.** Paiement des intérêts sur les obligations de divers emprunts afférents au chemin de fer d'Orléans, aux anciennes Compagnies du Grand-Central et d'Orsay, et dont on trouvera le détail complet à nos annonces du 24 décembre, page 1035.

2 janvier 1860. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement des intérêts sur actions et obligations. Actions anciennes, 24 fr. 35 c., impôt déduit; actions nouvelles, 7 fr., impôt déduit. Pour les titres au porteur : obligations, 7 fr. 30 c., impôt déduit. Faculté de toucher ces coupons par anticipation, sous un escompte de 3 1/2 0/0, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix.

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du douzième coupon d'intérêts sur les actions du chemin de fer de Charleroi à la frontière française. (Voir aux annonces du 31 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de l'Est.** — Intérêts sur des obligations des anciennes Compagnies de Strasbourg à Bâle, de Montereau à Troyes et Mulhouse à Thann. A la caisse de la Compagnie.

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord du réseau, Bourbonnais).—Paiement des intérêts semestriels sur les obligations des anciennes Compagnies du Bourbonnais, du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire. (Voir à ce sujet l'avis officiel de la Compagnie à nos annonces du 31 décembre, page 1050.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations 3 0/0 émises par la Compagnie en 1858 et 1859; — sur les obligations des anciennes Compagnies de Lyon à la Méditerranée et de Marseille à Avignon. (Voir à ce sujet l'avis officiel de la Compagnie à nos annonces du 31 décembre, page 1050.)

2 janvier — **Chemin de fer du Midi.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions et obligations, soit : 9 fr. 63 c. par action au porteur (impôt déduit); 7 fr. 31 c. par obligation au porteur (impôt déduit), à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 et 6 janvier.— **Chemin de fer de l'Ouest.** Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de la Compagnie, et dont on trouvera le détail complet à nos annonces de ce jour.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à**

Genève: — Paiement des intérêts semestriels sur actions et obligations. (Voir les détails à nos annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur obligations. (Voir le détail aux annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier 1860. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Paiement des coupons semestriels sur actions et obligations. (Voir le détail à nos annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions, soit 10 fr. par action nominative; 9 fr. 63 c. par action au porteur : à Paris, à la caisse centrale, rue Bergère, 12; à Alais, chez M. Laurent, ingénieur de la Compagnie.

2 janvier. — **Mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement du coupon semestriel. (Voir aux annonces du 17 décembre.)

2 janvier. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 12 fr. 50 c. par action, à la caisse de la Société du crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Intérêts sur obligations et actions. (Voir aux annonces du 31 décembre, page 1052.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Séville à Xérès et de Cadix à Puerto-Réal** — Intérêt sur obligation, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Séville à Xérès et de Cadix à Puerto-Réal.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions (soit 14 fr. 25 par action): à Madrid, à la caisse de la Société, calle del Turco, 6; à Paris, à la succursale de la Société générale de crédit en Espagne, rue de Provence, 50.

2 janvier. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Paiement du deuxième semestre d'intérêts sur les actions et obligations, soit 12 f. 7 c. 1/2 par coupon d'actions, et 15 fr. 75 c. par obligation. (Voir aux annonces de ce jour.)

2 janvier. — **Chemin de fer Impératrice Elisabeth.** — Paiement du coupon échéant le 1er janvier 1860. (Voir aux annonces du 24 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts des obligations. (Voir aux annonces de ce jour.)

2 janvier. — **Banque de France.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1859, soit 62 fr. par action, à l'hôtel de la Banque.

2 janvier. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions nouvelles de la Compagnie (émission du 20 janvier 1858), soit 12 fr. 17 c. par action, impôt déduit, de 12 fr. 50 c. pour les actions nominatives complétement libérées, et de 7 fr. 50 pour les actions libérées de 300 fr. A Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers; et à Bordeaux, à la chambre de commerce.

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement d'un à-compte de 25 fr. par action représentant l'intérêt du capital à 5 0/0, sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur, à la caisse de la Société, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Crédit foncier de France.** — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action pour le deuxième semestre de 1859, soit 5 0/0 du capital versé avec le paiement du 1er semestre. Au siége social, à Paris, et chez MM. les receveurs généraux de France pour les départements. Le dividende définitif sera fixé en assemblée générale en avril prochain.

2 janvier. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Paiement d'un à-compte de 25 fr. par action à valoir sur le dividende de 1859, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, déduction de 56 c. 58m pour l'impôt mobilier.

2 janvier. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Paiement de 2 fr. 50 c. par action, sous déduction de l'impôt, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Compagnie générale des eaux.** — Paiement d'un nouvel à-compte de 5 fr. par action, à valoir sur le dividende de 1859, qui sera fixé en assemblée générale. Au siége de la Compagnie, rue Saint-Arnaud, 8.

2 janvier. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Paiement du coupon d'intérêts n° 1 : à Paris, rue Laffitte, 17; à Marseille, à la gare du chemin de fer.

2 janvier. — **Comptoir de la Méditerranée.** — Paiement du coupon d'intérêts, 26, rue de la Chaussée-d'Antin.

2 janvier. — **Union financière et industrielle.** — Répartition d'une somme de 6 fr. 25 c. par action, provenant de bénéfices établis par l'inventaire de 1859, sous déduction de l'impôt mobilier, au siége de la Compagnie, rue Saint-Arnaud, 8.

2 janvier. — **Union des gaz.** — Paiement du

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES		DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
EST (1)		Du 24 au 31 décembre..	1651	1,306,777 96	827 85	1618	1,198,840 03	740 93	11.71	».»»
ORLÉANS (1)		24 — 30 — ...	1475	1,105,468 95	748 79	1475	1,130,966 45	763 91	»	1.98
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)		24 — 30 — ...	1406	1,938,839 59	1,514 40	1368	1,700,499 16	1,251 95	12.98	»
OUEST (1)		24 — 30 — ...	1195	861,686 73	721 06	1165	704,459 10	605 03	8.43	»
NORD (1)		24 — 30 — ...	964	1,158,743 71	1,202 »»	910	1,006,851 47	1,101 »»	».92	»
MIDI (1)		24 — 31 — ...	793	423,542 89	531 10	793	338,216 54	426 53	25.21	»
LYON A GENÈVE		24 — 31 — ...	231	112,557 60	487 26	220	117,782 83	514 93	»	5.26
ARDENNES (1)		24 — 30 — ...	164	66,504 84	405 51	154	53,527 92	347 58	16.65	»
DAUPHINÉ		24 — 31 — ...	134	52,728 45	393 49	134	45,840 83	342 09	15.02	»
BESSÉGES A ALAIS (1)		24 — 31 — ...	33	26,409 60	800 30	33	23,169 10	702 10	14.»»	»
AUTRICHIENS (2)		24 — 30 — ...	1323	559,830 94	423 15	1323	530,500 48	400 98	5.52	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale	Ligne de Trieste. Ligne Lombard-Vénitienne	24 — 30 — ...	1253	794,173 10	633 81	1093	706,793 85	646 65	».»»	2.»»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE	Madrid à Alicante.....	17 — 23 — ...	482	258,294 70	535 86	456	204,905 52	450 34	18.98	»
	Madrid à Guadalajara..	17 — 23 — ...	57	16,987 05	297 50	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES		17 — 23 — ...	276	40,370 31	146 80	196	36,749 95	187 49	».»»	21.60
VICTOR-EMMANUEL		10 — 23 — ...	214	210,166 65	982 09	214	164,835 60	770 27	21.57	»
OUEST SUISSE		23 — 29 — ...	97	26,465 90	272 »»	80	19,167 70	239 »»	14.»»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en florins, mais pour l'uniformité de notre bulletin comparatif, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant, pour les deux semaines, sur le change authentique du 30 décembre 1859 (2.02).

F. GRIMAUD.

coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c., sous déduction de l'impôt mobilier pour les titres au porteur, au siége social, rue de Provence, 58.

2 janvier. — **Compagnie des mines de la Grand'Combe.** — Paiement du solde du dividende, soit 27 fr. 50 c., de l'exercice 1858 (coupon n° 5 des actions définitives) : à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 57; à Nîmes, rue Pradier ; à Marseille, rue Haxo, 17.

2 janvier. — **Société Cail et Ce.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 9 fr. 73 c. par titre au porteur, et 10 fr. par titre nominatif, au siége de la Société, quai de Billy, 48.

2 janvier. — **Compagnie impériale des voitures de Paris.** — Intérêts aux obligations, à la caisse de la Compagnie, avenue de Ségur, 2.

2 janvier. — **Société phocéenne.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 6 fr. 16 c. pour les titres au porteur (impôt déduit) : à Paris, chez MM. Gay, Bazin et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, 26 ; à Marseille, à la direction de la Société, rue de Breteuil, 41.

2 janvier. — **Crédit mobilier autrichien.** — Distribution de 10 florins, valeur d'Autriche, sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces de ce jour.)

2 janvier. — **Société espagnole mercantile et industrielle.** — Première répartition du premier semestre 1859, sans préjudice du dividende à fixer en assemblée générale. (Voir aux annonces du 24 décembre.)

2 janvier. — **La Union** (*Compagnie espagnole d'annonces*). — Paiement du semestre d'intérêts, soit 6 fr. 90 c. par action. (Voir aux annonces.)

15 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions, soit 9 fr. 69 c. par actions anciennes au porteur; 9 fr. 67 c. par actions nouvelles au porteur ; et 10 fr. pour les actions anciennes nominatives, 5 fr. pour les actions nouvelles nominatives, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 10 janvier. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du dix-septième versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces du 17 décembre.)

1er au 10 février 1860. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Appel de 100 fr. par action sur les actions nouvelles émises pour l'exploitation des lignes du Brésil et de la Plata. Les actionnaires qui désireront effectuer ce versement par anticipation jouiront d'un escompte de 5 0/0 l'an : à Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration ; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers, et à Bordeaux, au secrétariat de la chambre de commerce.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er décembre 1859, 1er janvier et 1er mars 1860. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 16 novembre 1859, et dont les numéros afférents à chaque emprunt se trouvent indiqués dans notre numéro du 19 novembre, page 948, renfermant l'avis officiel de ce tirage.

Depuis le 20 décembre. — **Compagnie des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 15 décembre 1859, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces du 24 décembre.

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations des anciennes Compagnies du Bourbonnais, du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, sorties au tirage du 1er décembre. Les numéros de ces obligations se trouvent indiqués dans l'avis officiel communiqué par la Compagnie, que nous avons publié à nos annonces du 3 décembre, page 988.

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Remboursement à 1,250 fr. chacune des 748 obligations sorties au tirage public du 22 décembre, et dont le résultat officiel communiqué par la Compagnie a été publié dans notre numéro du 24 décembre, page 1035.

2 janvier. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des actions et obligations sorties au tirage au sort du 13 décembre 1859, et dont on trouvera le résultat officiel, communiqué par la Compagnie, dans nos annonces du 17 décembre, page 1019.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Remboursement des obligations et des actions se rapportant à divers emprunts, dont on trouvera le détail complet dans le rapport de la Compagnie, publié dans notre numéro du 7 mai 1859, page 413.

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Remboursement à 500 fr. de 272 obligations provenant des emprunts de 1855 et 1857, sorties au tirage public du 23 décembre 1859, et dont on trouvera la liste officielle communiquée par la C^e^ à nos annonces du 31 décembre. Les remboursements ont lieu : à Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17 ; à Lyon, rue Impériale, 33 ; à Marseille, à la gare du chemin de fer ; à Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

2 janvier. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Remboursement des obligations et actions sorties au tirage public du 29 décembre 1859, et dont le résultat officiel communiqué par la Compagnie se trouve à nos annonces de ce jour.

2 janvier. — **Compagnie des mines et du chemin de fer de Carmaux.** — Remboursement à 500 fr. de 200 obligations sorties au tirage public du 27 décembre 1859, et dont on trouvera le résultat officiel communiqué par la Compagnie à nos annonces du 31 décembre.

2 janvier — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Remboursement à 500 fr. des actions ci-après sorties au 2e tirage qui a eu lieu à Vienne le 23 décembre 1859 :

N°s 109,301 à 109,400 }
68,601 à 68,700 } ensemble 263 actions.
391,238 à 391,300 }

A Vienne, au siége de la Société ; à Paris, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement à 500 fr. de 396 obligations (1re et 2e série) sorties au tirage public du 20 décembre 1859 à Madrid, et dont les numéros sont indiqués dans l'avis officiel communiqué par la Compagnie, et que nous reproduisons à nos annonces de ce jour.

25 janvier. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Tirage au sort des obligations provenant des premier et deuxième emprunts, rue de Provence, 50.

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Echange des actions de l'ancienne Société contre les titres de la Société nouvelle, conformément aux statuts anonymes. (Voir l'avis placé en tête du journal du 15 octobre.)

Depuis le 20 décembre. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Dépôt, à la caisse de la Compagnie, des obligations à partir du n° 1 jusqu'au n° 67.000 inclus, pour être échangées contre de nouveaux titres qui porteront la mention de la garantie par l'Etat.

9 janvier. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Tirage au sort, au siége social, 155, rue Saint-Honoré, à une heure, de 160 actions et de 676 obligations, dont le remboursement sera effectué à partir du 16 janvier.

Avis de rappel. — **Compagnie des mines de la Grand'Combe.** — Dépôt des actions provisoires pour être échangées contre des actions définitives, pour éviter tout retard dans le paiement du dividende, au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 57.

Avis de rappel. — **Société générale de crédit industriel et commercial.** — L'échange des titres provisoires contre des actions nominatives a lieu tous les jours, de 10 à 3 heures, au siége social, rue Taitbout, 57.

F. G.

COMPAGNIE DES AGENTS DE CHANGE DE LYON.

La Compagnie des agents de change près la Bourse de Lyon, dans son assemblée générale du 31 décembre dernier, a composé sa chambre syndicale pour l'année 1860, comme suit :

MM. Laurent Descours, *syndic.*
Louchon,
Page,
Devienne,
Demoustier,
Bizot,
Boutoux, } *adjoints.*

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

DIRECTION GÉNÉRALE DES POSTES

La direction générale des postes publie l'avis suivant, qui rappelle au public les principales dispositions législatives sur la trans-

mission des valeurs par la poste, et notamment celles de la loi du 4 juin 1859 :

« L'administration des postes rappelle au public qu'il est expressément défendu de mettre à la boîte une lettre à destination de la France ou de l'étranger qui contiendrait des pièces de monnaie d'or ou d'argent, des bijoux ou autres effets précieux, des billets de banque, bons, coupons de dividendes ou d'intérêts payables au porteur.

» En cas d'infraction, l'expéditeur est puni d'une amende de 50 à 500 francs.

» Les bureaux de poste reçoivent, moyennant 2 0/0 de la somme versée, le dépôt d'espèces qui sont remises en nature aux destinataires.

» *Lettres chargées.* — Il est permis d'insérer des billets de banque, des bons, coupons d'intérêts et de dividendes payables au porteur, dans les lettres, *sous la condition que ces lettres soient présentées à la formalité du chargement.*

» Il est également permis d'insérer dans les lettres chargées des titres, valeurs et papiers de toute nature.

» Il est expressément défendu d'insérer, dans les lettres chargées, de l'or, de l'argent, des bijoux et autres métaux précieux.

» En cas de perte d'une lettre chargée, l'administration est responsable d'une indemnité de 50 francs.

» Les lettres à charger doivent être présentées sous enveloppe scellée d'au moins deux cachets en cire portant sur les quatre plis de l'enveloppe ; l'empreinte des cachets doit être uniforme et reproduire un signe particulier à l'envoyeur.

» Le nombre des cachets exigibles peut être porté à cinq ou plus, suivant la dimension de l'enveloppe.

» *Lettres contenant des valeurs déclarées.* — L'expéditeur qui veut s'assurer, en cas de perte, le remboursement des valeurs payables au porteur insérées dans une lettre, doit la faire charger, comme il est dit ci-dessus, et, en outre, faire la déclaration des valeurs que cette lettre contient.

» La déclaration est portée à l'angle gauche supérieur du recto de l'enveloppe ; elle énonce en francs et centimes, et en toutes lettres, le montant des valeurs insérées.

» *La déclaration ne doit pas excéder* 2,000 *fr.*; mais le même expéditeur peut adresser, à la fois, au même destinataire, plusieurs lettres portant une déclaration de valeurs.

» La déclaration doit être écrite d'avance par l'expéditeur lui-même, sans ratures ni surcharges, même approuvées, sous peine de refus d'admission.

» En cas de déclarations de valeurs insérées dans une lettre, il est perçu, indépendamment du port de la lettre et d'un droit fixe de 20 centimes pour le chargement, un droit de 10 centimes par chaque 100 francs ou fraction de 100 francs sur le montant de la déclaration.

» Si la lettre se perd, l'administration, sauf le cas de perte par force majeure, est intégralement responsable des valeurs déclarées, *jusqu'à concurrence de* 2,000 *francs, maximum que la déclaration ne peut dépasser.* »

A partir du 10 janvier, les bureaux et caisse de M. Edmond Dollfus, agent de change, successeur de M. Edmond Santerre, sont transférés rue Favart, n° 8, place de l'Opéra-Comique.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 mars 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

La France est, Dieu merci, très-riche à cette heure en constructeurs habiles et puissants, qui sont eux-mêmes des ingénieurs très-habiles aussi. Choisissez entre ces grands noms, qui ont fait leurs preuves, une, deux, trois maisons puissantes, en même temps que très-habiles dans l'exécution, dans la conception, et bornez-vous à leur donner le programme que voici, par exemple :

« Livrer dans un temps donné aux ingénieurs de la ville de Paris le plan des fondations de la prise d'eau, des machines élévatoires, de l'agencement général des machines motrices et des opérateurs, en fixant le diamètre des colonnes de refoulement.

» Dans un autre temps également donné, livrer les machines et les appareils élévatoires qui devront, dans un délai fixé, prendre en Seine et conduire à une hauteur de N mètres au-dessus de l'étiage, en un point déterminé, X mètres cubes d'eau par heure.

» Sous la condition imposée et dûment consentie que le mètre d'eau livré au réservoir correspondra à une dépense de combustible maxima déterminée (les machines en marche normale, bien entendu), avec deux ou trois vitesses possibles. »

La responsabilité propre du constructeur étant d'ailleurs bien écrite, bien définie, et par cela même toute franchise d'allures lui pouvant être laissée parallèlement aux garanties qui lui auront été demandées.

Allant plus loin encore, si l'on veut, assurez au constructeur une prime calculée en raison des économies de combustible, du degré de régularité de la marche des appareils, soit dans les temps de marche normale, soit dans les temps de marche à vitesses un peu forcées.

Cela fait, l'administration, libre de tout souci, dégagée d'une responsabilité que d'autres auront acceptée, et ses ingénieurs, libres de toutes études de construction de machines, pourront attendre avec confiance, en reportant, l'une toute sa sollicitude, les autres tous leurs soins et toutes leurs facultés, sur l'étude des conduites de distribution, sur la construction des usines, des bassins, des réservoirs, etc.

Un peu de concurrence après cela, mais pas trop, car il y a écueil possible à vouloir acheter des machines à trop bon marché ! Mieux vaut payer largement et avoir de bons, de très-bons appareils, dans lesquels la matière et les surfaces de frottement, etc., ont pu être largement et judicieusement réparties.

Qu'il en soit fait ainsi, et les services hydrauliques de Paris seront assurés, économiquement obtenus, avec des dépenses d'établissement très-sérieusement réduites relativement à celles que j'ai supposées.

Il importe de faire observer que je n'ai indiqué ce recours direct aux constructeurs qu'à titre d'exemple, sans même vouloir examiner, pour l'instant, si ce mode d'exécution offrirait le maximum des garanties possibles, tout en dégageant la responsabilité des ingénieurs de la ville. Rien n'empêcherait qu'à l'exemple de l'Angleterre, on appelât tous les ingénieurs à prendre part à un concours ouvert sur un programme donné, laissant aux concurrents toute liberté d'action touchant le mode d'exécution, à leurs risques et périls, du projet qui aurait emporté les suffrages.

A cette première objection basée sur une prétendue « fragilité des machines, cette création compliquée du génie de l'homme », qui, vraie pour l'*Alma* et l'*Iéna*, reste sans force devant cent autres exemples qu'il serait facile d'accumuler, M. le préfet en fait succéder une autre, ainsi formulée :

« Le second inconvénient des appareils élé-
» vatoires à vapeur, c'est de ne pouvoir fonc-
» tionner qu'au moyen d'une coûteuse com-
» bustion et sous la main d'ouvriers d'élite... »

Si l'on met en regard de cette objection les chiffres précédemment établis pour le prix de revient du mètre cube d'eau élevée à 83m,50 au-dessus du niveau de la mer :

En adoptant le devis de M. le préfet.	En supposant un double aqueduc.	En admettant l'augmentation de dépenses prévue par les hommes compétents.	Élévation d'eau prise en Seine.
0 fr. 061 (1)	0 fr. 08 (2)	0 fr. 102 (3)	0 fr. 046
Dans le système projeté de dérivation.			*Machines à vapeur conduisant des pompes.*

On voit que la « coûteuse combustion » et « la dépense journalière très-considérable » se traduisent, en fin de compte et ce jusqu'au jour où l'amortissement sera parachevé, par une *économie quotidienne* dont voici les chiffres pour chacune des hypothèses qui viennent d'être indiquées :

(1)	(2)	(3)
1,500 fr.	3,400 fr.	5,600 fr.

Afin qu'il demeure établi que ces économies, loin d'avoir été exagérées par mes évaluations, sont au contraire inférieures très-notablement à la réalité possible, je vais emprunter à des traités anglais sur la matière diverses données :

East London..	— D'après M. Wicksteed, 1 million de gallons élevés à 100 pieds coûtent	12 s.	6 d.
Liverpool.....	— D'après M. Duncan	18	4
Id.	— —	15	9
Southwark...	— D'après M. Hughes	12	0
Wolverhampton	— D'après M. Hocking	10	0

Ces données *acquises* répondent, pour le prix du mètre cube élevé à 55 mètres, à :

0 fr. 00620
0 00897
0 00780 } dont la moyenne = 0 fr. 00705.
0 00595
0 00645

Dans ces prix le combustible entre pour

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 19 novembre 1859.

7/12 environ; la houille coûte à Paris, hors barrière, deux fois plus cher qu'à Londres sensiblement, et il faut, en conséquence, augmenter de 0 fr. 00512 la moyenne trouvée, qui devient ainsi 0 fr. 01117

Il y faut ajouter encore la somme annuelle à servir pour les intérêts et l'amortissement du capital engagé, c'est-à-dire pour reproduire chaque année une somme que nous avons trouvée égale à 940,000 fr.;

Soit donc pour 36,500,000 m. c. par an, ou pour 1 m. c. livré aux réservoirs supérieurs 0 02575

Ainsi le prix de revient du mètre cube serait fixé à 0 fr. 03692

Or, mes évaluations précédentes, les mains-d'œuvre de filtrage et d'entretien des filtres non comprises, m'ont donné, 0 fr. 0125

Je me crois donc fondé à le tenir comme certainement exact.

En ce qui touche le besoin d'ouvriers d'élite, je réponds que je crois avoir largement compté leurs salaires; à ceux qui se préoccuperaient encore à ce sujet, il suffit de rappeler l'immense personnel de mécaniciens et de chauffeurs que possède la France aujourd'hui, entre lesquels un grand nombre sont des hommes jeunes, habiles et remarquablement intelligents.

Je leur dirai enfin : il y a peu de temps encore, on faisait cette même objection à ceux qui croyaient à la prompte diffusion des locomobiles en France; voyez la fortune qui leur est advenue, et comptez le nombre des conducteurs dont elles disposent en ce moment.

Ainsi répondues, les objections contre l'élévation d'eau par machines restent sans force si je ne me suis pas abusé; mais, en dehors du point de vue mécanique, il en existe d'autres que je vais examiner.

On veut livrer à la consommation parisienne de l'eau *pure, claire* et *fraîche*. Nous devons donc rechercher si l'eau de la Seine, prise en amont de Paris, peut satisfaire à ces trois conditions : pureté, clarté, fraîcheur.

Or, voici ce que nous lisons dans le mémoire de M. le préfet :

« L'eau de la Seine ne contient aucune substance minérale insalubre ou incommode; » mais elle est toujours chargée, même au-dessus de Paris, de matières organiques » *dans une assez large proportion*. »

Ailleurs et dans le même document : « Le » goût des populations ne s'y trompe guère... » Toutes choses égales d'ailleurs, l'eau la » moins saturée de sels calcaires est ordinairement celle que le public préfère. *L'eau de* » *Seine*, par exemple, *dont le degré (hydrotimétrique) moyen est de* 17° *ou* 18°, *au pont d'Ivry*, » JOUIT D'UNE JUSTE CÉLÉBRITÉ : *elle est aujourd'hui mise au premier rang des eaux de Paris*, » soit par les consommateurs, soit par les industriels; et, en effet, il n'en faudrait pas » chercher d'autre... si elle n'était presque » toujours trouble, trop chaude ou trop froide, » et altérée dans sa qualité même par des » détritus organiques. »

Ailleurs encore : « L'indication hydrotimétrique moyenne du mélange des eaux dont » l'énumération précède (1) et de celles des » vallées de la Somme et de la Soude, oscillerait entre 17 et 18 degrés.

» L'eau ainsi cotée est excellente pour la » consommation et bonne pour tous les usages » domestiques. »

Relativement à la « proportion large » de matières organiques contenues dans l'eau de Seine, au pont d'Ivry, je réponds à cette assertion en empruntant au premier et au deuxième mémoires de M. le préfet une analyse très-complète, présentée par M. Belgrand, et dans laquelle on lit :

	Seine.	Sourdon.
Matières organiques.	*Traces* sensibles.	*Traces* à peine sensibles.

Entre ce mot : TRACES, inscrit dans une analyse complète, tenant compte du milligramme par rapport au litre, et ceux : « assez large » proportion », dont a parlé le mémoire préfectoral, il y a un très-grand écart, ce me semble. De plus, le Sourdon contient, lui aussi, des traces de matières organiques, et les porterait à l'aqueduc projeté, auquel il doit fournir 9,000 m. c. sur 100,000.

Ainsi, au point de vue de l'hydrotimétrie, aussi bien qu'à celui de la *pureté*, l'eau de Seine prise à Ivry *marche de pair*, et cela d'une façon absolue, avec l'eau que conduirait à Paris l'aqueduc projeté.

Abordons maintenant la condition *clarté*.

Sur ce chef, M. le préfet reconnaît que le filtrage rend à l'eau sa « limpidité »; mais il a cru pouvoir ajouter :

« La pratique en grand du filtrage appli- » qué à l'eau d'un fleuve aussi limoneux que » la Seine est d'un succès au moins douteux. »

C'est là, qu'il me soit permis de le faire remarquer, une assertion gratuite, peut-être même inexacte, d'abord parce que la Seine, avant d'avoir reçu les eaux de la Marne, n'est pas exceptionnellement limoneuse, si je ne me trompe; et ensuite parce que l'assertion dont il s'agit est contredite par les résultats de filtration en grand obtenus chaque jour, et depuis longtemps, avec les bassins de filtrage des Water-Works, à Londres, Paisley, Dukinfield, Nottingham, Preston, Glascow, Chester, Wolverhampton, Norwich, etc., en Angleterre et en Ecosse; à Carcassonne et à Toulouse en France.

Ainsi, rien n'autorise à croire et à dire que le filtrage en grand doit réussir moins heureusement à Paris que dans l'une quelconque des villes indiquées, s'il est appliqué aux eaux de la Seine prises en amont du pont d'Ivry, et si les filtres sont bien établis, bien entretenus.

Puisque je viens d'indiquer le point de la Seine où devrait être empruntée l'eau à élever, il convient de dire que les bassins de dépôt et de filtrage pourraient y être établis et organisés, soit dans le système de ceux des compagnies de Lambeth et de Chelsea, à Thames-Ditton, soit dans tout autre système sanctionné de même par une expérience déjà longue. Les eaux filtrées pourraient ensuite, par une ou plusieurs conduites souterraines, se rendre aux diverses usines projetées pour desservir Paris, et être élevée de là aux réservoirs, convenablement fractionnés. Ainsi l'emplacement des usines élévatoires resterait complétement libre.

J'ai tenu compte ailleurs des frais afférents aux opérations de filtrage, en calculant très-largement le capital nécessaire pour l'installation de ce vaste service.

Donc, et en se bornant à imiter une pratique journalière, en vigueur dans beaucoup de localités déjà, on obtiendra chaque jour en *eaux filtrées* aussi complétement qu'on le voudra, les 100,000 m. c. demandés, et il ne me reste qu'à examiner, en la réduisant à ses termes vrais, la condition de fraîcheur, ce grand *desideratum* inscrit au programme de M. le préfet de la Seine.

Les usages domestiques, le blanchissage du linge, les services publics ou privés d'arrosage, l'industrie tout entière enfin, n'ont nullement besoin que l'eau qui leur doit être livrée ait une température inférieure à 15 degrés, par exemple.

A l'homme seul et aux animaux il importe que la température de l'eau destinée à étancher leur soif n'excède pas 12°; et il serait prudent, au point de vue de l'hygiène, que les liquides qu'ils consomment ne fussent jamais pris à plus basse température.

Si donc nous fixons à 5 litres par jour et par habitant la quantité d'eau à boire qui doit être livrée à une ville de 1,200,000 âmes pour la boisson quotidienne des hommes et des animaux qui vivent à Paris, nous aurons calculé bien largement, je crois, la *quantité d'eau* FRAICHE qu'il est très-désirable de pouvoir livrer à Paris pendant les jours d'été, alors que le thermomètre se maintient entre 15 et 30°. C'est donc en tout 6,000 m. c., ou 6 0/0 du volume que l'on veut conduire au réservoir de Belleville, et 2 1/2 0/0 du volume total dont disposera la ville de Paris. Telle est *la très-faible portion des eaux de Paris* qu'il importerait, en effet, de livrer à une température toujours inférieure à 15°.

Le nombre des jours de l'année pendant lesquels la température des eaux de la Seine, à Paris, dépasse 15°, n'excède pas 120, d'après les tableaux dressés par M. Belgrand.

Voici donc comment se présente la question : *Pour livrer à Paris, dans une année*, 6,000 × 120 = 720,000 *m. c. d'eau, au-dessous de* 15°, *faut-il dépenser chaque année* 2,040,000 *francs*?

Soit 2 fr. 83 c. *par mètre cube d'eau fraîche désirée*,

Ou 0 fr. 0028 *par litre?* ou 0 fr. 015 par habitant et par jour pendant cent à cent vingt jours.

Or, d'après les calculs contenus au mémoire, « les habitants de Paris payent annuellement pour leur consommation d'eau, 7,290,000 fr. pour 1,380,000 m. c. » — Soit *plus de 5 fr. par mètre cube*.

Les usines terminées, on pourrait livrer les 100,000 m. c. à raison de 10 c., 15 c. au plus au rez-de-chaussée de chaque maison.

Qui donc songera à demander de l'eau fraîche en outre d'un bienfait de cette importance?

Quant aux accidents que l'eau glacée, dans les jours d'hiver, peut causer dans les conduites, on les sait éviter aujourd'hui par des soins et des précautions bien connus : faut-il donc se préoccuper à ce sujet?

Mais je n'ai même pas à abandonner ce point de la discussion (le degré de fraîcheur de l'eau), car je peux faire voir que M. le préfet a eu des craintes peu fondées sur la température en été des eaux qui auraient été empruntées à la Seine et élevées aux altitudes voulues.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite prochainement.)

(1) Coole, Berle, Sourdon, Surmelin, Dhuis.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1851 kilomètres.
1858. — 1815 —

11e année. — 52e semaine.

Du 24 au 31 décembre 1859.

133.382 Voyageurs	352 484 18
Bagage Marchandises, etc.	1.014.293 76
Total	1.366.777 94
Recettes antérieures	57.988.142 07
Total	59.354.920 01
52e semaine de 1859	1.366.777 94
Semaine correspondante de 1858	1.198.840 03
Différence	167.937 91
Recettes depuis le 1er janvier 1859	59.354.920 01
— — 1858	54.208.438 86
Différence	5.146.481 15

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.415 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.419 kil.

Du 24 au 30 décembre 1859.

69.392 Voyageurs	288.120 13
Bagages, Marchandises, etc.	816.348 81
Total	1.104.468 94
Semaine correspondante de 1858	1.126.766 45
Différence	22.297 51
Recettes depuis le 1er janvier 1859	64.490.007 14
— — 1858	58.398.756 90
Différence	6.091.250 24

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Novembre 1859.

Voir le numéro du 10 décembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1361 —

Du 24 au 30 décembre 1859.

Voyageurs	490.060 30
Bagages et Marchandises	1.498.579 29
Total	1.988.639 59
Semaine correspondante de 1858	1.706.409 16
Différence	282.230 43
Recettes depuis le 1er janvier 1859	101.626.173 32
— — 1858	81.402.046 42
Différence	20.224.126 90

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 459 kilomètres
1858. — 451 —

Du 24 au 30 décembre 1859.

Voyageurs	75.294 55
Bagages et Marchandises	291.600 60
Total	366.896 15
Semaine correspondante de 1858	259.402 81
Différence	107.493 34
Recettes depuis le 1er janvier 1859	16.114.701 20
— — 1858	13.803.711 30
Différence	2.310.989 90

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1196 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 24 au 31 décembre 1859.

195.924 Voyageurs	324.072 57
Marchandises, etc. — Grande vitesse	89.225 05
— — Petite vitesse	590.210 75
Total	1.003.508 37
Semaine correspondante en 1858	904.035 54
Différence	99.472 83
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	49.918.927 41
— — 1858	43.231.828 36
Différence	6.687.099 05

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 910 —

Du 24 au 30 décembre 1859.

99.360 Voyageurs	263.261 73
Bagages, Marchandises, etc.	895.481 98
Total	1.158.743 71
Semaine correspondante de 1858	1.094.854 47
Différence	63.889 24
Recettes depuis le 1er janvier 1859	57.680.366 38
— — 1858	55.087.017 20
Différence	2.593.349 18

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 794 kilomètres.
1858. — 781 —
Canal latéral : 214 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 24 au 31 décembre 1859

CHEMIN DE FER.

37.931 Voyageurs	117.849 99
Bagages, Marchandises, etc.	305.692 90
Total	423.542 89
Canal latéral et canal du Midi	56.276 17
Total	479.819 06
52e semaine 1858. Chemin de fer	338.246 54
— — Canal	54.366 35
Total	392.612 89
Chemin de fer, différence sur 1859	85.296 35
Canal, — —	1 909 82
Total	87.206 17

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1859	22.721.746 84
— — 1858	17.581.548 37
Différence	5.140.198 47

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1858. — 220 —

Du 24 au 31 décembre 1859

14.002 Voyageurs	51.371 67
Bagages et Marchandises	61.145 90
Total	112.557 64
Semaine correspondante de 1858	117.781 55
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.750.279 63
— — 1858	4.435.109 79

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }

1859. — Longueur exploitée : 161 kilomètres.
1858. — — 125 —

Du 24 au 30 décembre 1859.

9.290 voyageurs	14.378 40
Bagages, Marchandises, etc.	52.126 44
Total	66.504 84
Semaine correspondante de 1858	53.527 92
Différence	12.976 92
Recettes depuis le 1er janvier 1859	3.279.621 37
— — 1858	1.693.024 10
Différence	1.586.597 27

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 24 au 31 décembre 1859

11.887 Voyageurs	23.453 75
Bagages, Marchandises, etc.	29.274 70
Total	52.728 45
Semaine correspondante de 1858	45 840 83
Différence	6.887 62
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.657.253 35
— — 1858	1.769.228 07
Différence	888 025 28

BESSÈGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 24 au 31 décembre 1859.

Voyageurs	1.645 85
Bagages, Marchandises, etc.	24 763 75
Total	26.409 60
Semaine correspondante de 1858	23.169 10
Différence	3.240 50
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.197.406 05
— — 1858	986 936 70
Différence	210.469 35

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 24 au 31 décembre 1859

85.434 Voyageurs En florins	91.274 »
820.838 » quintaux Marchandises	232.067 »
Total	323.341 »
Semaine correspondante de 1858	297.074 »
Différence	26.267 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	13.000.228 »
— — 1858	15.403.629 »
Différence	2.890.599 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

OU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 639 —

Du 24 au 31 décembre 1859.

Ligne de Trieste.		
34.930 Voyageurs	106.002 20	
Bagages et Marchandises	442.410 90	548.413 10
Ligne Lombard-Vénitienne.		
40.876 Voyageurs	107.277 50	
Bagages et Marchandises	138.482 50	245.760 »
Total		794.173 10
Semaine correspondante de 1858		706.793 85
Différence		87.379 25
Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.		
Recettes depuis le 1er janvier 1859		57.926.503 30
— — 1858		37.770.923 06
Différence		20.155.580 24

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 17 au 23 décembre 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — .... 455 —

12.654 Voyageurs	89.686 15
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	18.250 73
— (petite vitesse)	150.347 82
Total de la semaine	258.284 70

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.326 voyageurs	10.889 16	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.488 02	16.987 04
Marchandises(petite vit.)	3.609 57	
Total des deux lignes réunies		275.271 75
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859		11.553.694 69
Total		11.828.966 44

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 214 —

Du 10 au 23 décembre 1859.

49.598 Voyageurs	97.273 07
Bagages, Marchandises, etc.	63.112 23
Recettes diverses	591 65
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	49.191 90
Total	210.168 85
Recettes correspondantes de 1858	164.838 60
Différence	45.330 25
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.835.869 59
— — 1858	4.375.413 68
Différence	2.459.455 90

UNION DES CHEMINS SUISSES

1859. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1858. — 196 —

Du 25 au 31 décembre 1859.

22.292 Voyageurs	21.886 55
Marchandises et Bagages	18.483 76
Total	40.370 31
Période correspondante de 1858	36.749 85
Différence	3.620 46
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.840.134 26
Recettes depuis le 1er janvier 1858	1.829.139 44
Différence	1.010.994 82

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée, 238 kilomètres
1858. — 206 —

Du 24 au 31 décembre 1859

25.231 Voyageurs	40.322 90
Bagages, Marchandises	59.750 64
Total	100.073 54
Semaine correspondante de 1858	83.653 95
Différence	16.416 59
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.110.549 88
— — 1858	3.760.927 91
Différence	1.349.621 97

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859.	0/0
Novembre	144.992 95	156.892 40	11.899 45	8 20
11 1ers mois	997.779 57	1.131.162 35	133.382 78	13 36

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1859. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 23 au 29 décembre 1859.

11.020 Voyageurs	14.683 65
Bagages, Marchandises, etc.	11.782 25
Total	26.465 90
Semaine correspondante de 1858	19.167 70
Différence	7.298 20
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.555.156 26
— — 1858	1.104.143 79
Différence	451.012 47

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Novemb.	1.638.537 88	1.513.835 26	124.702 62	8.24
11 1ers mois	13.176.770 66	11.864.967 50	1.311.803 06	11.05

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en novembre 1859	61.354
Becs éclairés en novembre 1858	54.978
Augmentation novembre 1859	6.376 becs
Recettes du gaz. — Novembre 1859	265.375 12
Recettes du gaz. — Novembre 1858	253.552 29
Augmentation en novembre 1859	11.822 83
Recettes de l'exercice 1859-60 (5 mois)	955.925 52
— 1858-59 —	847.573 49
Augmentation pour l'exercice courant	108.352 03

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

RUE ET PLACE DE STRASBOURG.

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que les 580 actions désignées par le sort, au tirage du 24 novembre dernier, pour l'amortissement, doivent être, aux termes de l'article 49 des statuts, remboursées, à partir du 2 janvier.

Les numéros sortis au tirage sont les suivants :

7341	à	7360	236401	à	236420
53981	à	54000	297641	à	297660
60041	à	60060	368541	à	368560
74901	à	74920	372361	à	372380
87181	à	87200	373301	à	373320
88381	à	88400	377381	à	377400
113401	à	113420	404741	à	404760
127281	à	127300	411681	à	411700
156741	à	156260	432461	à	432480
159481	à	159500	462121	à	462140
165041	à	165060	473181	à	473200
202901	à	202920	473921	à	473940
204061	à	204080	496521	à	496540
222421	à	222440	497121	à	497140
229101	à	229120			

Les propriétaires des actions désignées ci-dessus doivent les présenter à l'administration (bureau de liquidation des titres) tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à deux heures. — Ils recevront en numéraire le capital de leurs actions, et en échange desdites actions, de nouvelles actions (dites de jouissance) ne portant aucun intérêt, mais leur donnant droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices annuels.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Paiement d'intérêts des obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les intérêts semestriels des titres ci-après désignés, échus les 1er et 6 janvier 1860, sont payés, à dater des 2 et 6 janvier courant, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Le montant des coupons *des obligations au porteur*, déduction faite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0	7.31
Obligations 4 0/0	9.77
Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848)	29.33
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1852-54)	24.37
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1853)	24.36
Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunt 1842-49)	24.34
Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite) (emprunt 1843)	24.30
Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt 1845)	19.49

Les obligations nominatives n'étant pas soumises aux droits, les intérêts afférents à ces titres sont payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1860, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;

5 fr. pour les actions nouvelles,

seront payés, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 31 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 0 fr. 33 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que la garantie de l'Etat, stipulée dans la convention intervenue entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie, en date du 11 juin 1859, s'étend à tout le capital de la Compagnie, actions et obligations.

En conséquence, les obligations portant les nos 1 à 67,000 sont échangées tous les jour scontre de nouveaux titres portant les mêmes numéros, avec la mention de la garantie.

Les intérêts échus le 1er janvier 1860 ne sont payés que sur le dépôt des titres à échanger.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les numéros sortis au tirage du 29 décembre 1859 sont les suivants :

EMPRUNT DE 1855.

De 6971	à	6980	10 obligations.
De 7141	à	7143	3
		Total.	13 obligations.

EMPRUNT DE 1856.

De 3891	à	3900	10 obligations.
De 3931	à	3933	3
		Total.	13 obligations.

EMPRUNT DE 1857.

De 4921	à	4930	10 obligations.
De 71	à	77	7
		Total.	17 obligations.

Les obligations portant les numéros indiqués ci-dessus, sont remboursables à Paris, rue Bergère, 12, à partir du 2 janvier 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais a l'honneur de prévenir

MM. les porteurs d'actions que les numéros sortis au tirage du 29 décembre 1859 sont les suivants :

De 11001 à 11010		10 actions.
De 1631 à 165		2
	Total.	12 actions.

Les actions portant les numéros indiqués ci-dessus sont remboursables à Paris, rue Bergère, 12, à partir du 2 janvier 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et C°;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

DE BARCELONE A SARAGOSSE

MM. les porteurs de coupons d'actions et d'obligations du chemin de fer de Barcelone à Saragosse sont prévenus que les intérêts du deuxième semestre 1859 sont payables, depuis le 1er janvier, à raison :

De 13 fr. 07 1/2 par coupon d'action;
De 15 fr. 75 c. par obligation;

A Barcelone, au siége de la Société;
A Madrid, chez MM. *Girona et C°*;
A Paris, chez MM. *Ad. Marcuard et C°*, banquiers, 18, rue Bergère.

L'administrateur général.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, par délibération de l'assemblée générale, les actions anciennes de 250 fr. doivent être converties en actions de 500 fr.

Cette conversion, nécessaire pour que les actions puissent être cotées à la Bourse, s'opère après la libération du quatrième cinquième de l'action.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont point encore opéré l'échange de leurs titres, sont invités à en faire le dépôt, d'ici au 10 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie, 28, rue Laffitte ; à Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ; à Orléans, chez M. C. Lefebvre ; à Nancy, chez MM. Lenglet et C° ; à Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils ; à Londres, chez MM. Sheppard et fils, 28, Treadneedle street, et à Genève, maison Laya, pour qu'il puisse être procédé à leur conversion. Le dépôt devra être accompagné du versement du troisième cinquième, soit 50 fr., réduit, intérêts compensés, à 48 fr. 75 ; le versement du quatrième cinquième, soit également 50 fr., réduit, intérêts compensés, à 43 fr. 77, devra être fait au moment du retrait des titres, et au plus tard le 28 février 1860.

Le conseil a décidé que les numéros des actions qui n'auraient pas été déposées d'ici au 10 janvier prochain, et sur lesquelles le troisième versement n'aurait pas été effectué à ladite époque, seraient publiés pour être vendues à la Bourse de Paris, en conformité de l'article 11 des statuts.

MM. les actionnaires sont informés, en outre, que le semestre d'intérêt échéant le 1er janvier 1860, de 11 fr. par action nouvelle de 500 fr. et 5 fr. 50 par action ancienne de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le troisième versement, sera payé sur la présentation : 1° des coupons n° 3 détachés des actions nouvelles ; 2° des coupons n° 7 détachés des actions anciennes.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts, pour le deuxième semestre de 1859, seront payés, sur présentation du coupon n° 5, et à partir du 1er janvier 1860 :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la banque de Flandres ;

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le mercredi 25 du courant, à deux heures du soir, il sera procédé au tirage des obligations des 1er et 2e emprunts :

A Paris, rue de Provence, 50.

Paris, 7 janvier 1860.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES

VOITURES DE PARIS

Avis aux porteurs d'obligations.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie impériale des Voitures de Paris sont informés que le coupon échu le 1er janvier 1860 se paie, à la caisse centrale de la Compagnie, tous les jours, le dimanche excepté, de dix heures à deux heures, avenue de Ségur, n° 2, derrière les Invalides.

CRÉDIT MOBILIER AUTRICHIEN

Le conseil d'administration de la Société *I. R. P. autrichienne de Crédit pour le commerce et l'industrie* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, conformément au § 56 des statuts, il a décidé de distribuer un à-compte de *dix florins, valeur d'Autriche*, sur le dividende de l'année 1859.

Le paiement de cet à-compte aura lieu, à partir du 2 janvier 1860, contre présentation du coupon respectif :

A Vienne, au siége de la Société;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, rue Laffitte, 21.

Vienne, le 22 décembre 1859.

CAISSE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Crédit mobilier à Turin.

Le conseil d'administration, d'après l'article 30 des statuts, a fixé la réunion générale ordinaire des actionnaires au 23 du mois de février prochain. Elle aura lieu, à une heure après-midi, au siége de la Société, à Turin, rue de l'Hôpital, maison Saint-André, n° 17.

ORDRE DU JOUR.

1° Rapport et compte rendu du conseil d'administration ;

2° Rapport de la commission de révision des comptes ;

3° Délibération sur le compte rendu et bilan de l'exercice de l'année 1859;

4° Rapport de la commission d'enquête;

5° Propositions pour changements à apporter à la constitution de la Société, et variations relatives à ses statuts ;

6° Election des membres du conseil d'administration, en remplacement de ceux sortants ;

7° Election de la commission de révision des comptes pour l'exercice de l'année 1860.

Les actionnaires, pour être admis à la réunion, doivent déposer leurs actions, conformément à l'article 29 des statuts, trente jours avant l'époque de la réunion ; conséquemment, le terme fixé échoit avec le 23 janvier 1860.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les porteurs d'obligations de l'Union des gaz sont prévenus que le coupon n° 4, de 7 fr. 50 c., échéant le 1er janvier 1860, sera payé, à partir du même jour, sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur, à Paris, rue de Provence, 58.

LA UNION,

COMPAGNIE GÉNÉRALE ESPAGNOLE D'ASSURANCES.

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er janvier courant, se paie, à dater dudit jour, à raison de 6 fr. 90 c. :

A Paris, à la succursale de la Compagnie de Crédit en Espagne, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 7 janvier 1860.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 31 décembre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 8 janvier 1860.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 8 janvier 1860 — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 1er janvier 1860.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie*. — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 29 décembre, et d'Alexandrie, le vendredi, à dater du 6 janvier 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service est suspendu pendant la saison d'hiver.

Trébisonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE : ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La liquidation a été l'une des plus laborieuses que l'on ait vues depuis bien longtemps. De fortes livraisons de rentes ont eu lieu en liquidation; l'argent était devenu très-rare et l'on ne trouvait plus pour les reports que 20 et 25 c. Aussi la rente qui était déjà tombée, il y a huit jours, à 68 80, n'a pas pu se relever; elle a été liquidée sur le cours de 68 60, et elle est tombée ensuite à 68 20, soit, en ajoutant 25 c. de report, à 68 45. On a vainement cherché ensuite à se relever à 68 70, et l'on a fléchi de nouveau pour fin janvier à 68 30. On devait s'attendre, à la suite d'une liquidation aussi laborieuse, que la rente conserverait pendant plusieurs jours un état de grande agitation. Il fallait traverser la série des exécutions avant que l'on pût songer à voir les prix se raffermir. Mais on a pu constater ces jours-ci au milieu de la lourdeur des affaires de spéculation que le comptant était mieux tenu. Les achats d'inscriptions ont recommencé depuis que la rente a fléchi de plus de 2 50.

On a détaché hier les coupons suivants sur les valeurs qui se cotent à terme.

Sur les fonds espagnols,	1 1/2 0/0
Sur le 5 0/0 autrichien,	2 1/2 0/0
Sur le Crédit mobilier,	25
Sur le Crédit foncier,	6 25
Sur le Nord ancien,	25
Sur le Nord nouveau,	7 50
Sur le Midi,	10
Sur le Genève,	10
Sur le Dauphiné,	10
Sur le Bességes,	10
Sur les Ardennes anciennes,	10
Sur les Ardennes nouvelles,	5
Sur les Autrichiens,	12 50
Sur les Saragosse,	12
Sur le Victor-Emmanuel,	12 60
Sur le Cordoue à Séville,	12 50
Sur le Séville à Xérès,	11 25
Sur le Nord de l'Espagne,	5 55

L'approche de ces coupons avait contribué depuis huit jours à soutenir le marché des actions, qui, bien qu'entraîné par la baisse rapide de la hausse, avait eu cependant une tenue relativement meilleure. Le Lyon, sur lequel il n'y avait pas de dividende à déduire et qui avait donné lieu depuis un mois à des transactions considérables, a cependant fait assez bonne contenance. Il a été ramené aux environs de 900, mais à ce prix les rachats ont commencé, et ceux-là mêmes qui livraient des titres en liquidation les reprenaient pour la fin de janvier.

Les transactions ont continué à être fort animées sur les actions des chemins de fer lombards. C'est peut-être la seule valeur qui n'ait eu aucune variation sensible depuis huit jours. Elle est encore demandée, comme jeudi dernier, de 560 à 562 50. Les titres qui ont été livrés à la liquidation ont trouvé immédiatement des preneurs.

Le Crédit mobilier, qui avait opposé une si vive résistance à la baisse au-dessous de 800, a été entraîné rapidement à 750, et il est tombé à 741 25 après le détachement du coupon.

Voici quelles sont les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 29 décembre 1859 jusqu'à celle du 5 janvier 1860 :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 à 68 45; elle est restée à 68 20. Elle a varié à terme de 68 80 à 68 20; elle est restée à 68 30. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 25 à 95 75; il a fermé à 96.

La Banque de France a baissé de 2,830 à 2,820.

Le Crédit mobilier a fléchi de 792 50 à 737 50, coupon détaché; il est resté à 741 25.

L'Orléans a fléchi de 1,390 à 1,370; il est resté à 1,380.

Le Nord ancien a fléchi de 955 à 925, coupon détaché (25 fr.); il est resté à 925. Le Nord nouveau a fléchi de 850 à 835, coupon détaché (7 50); il est resté à 835.

L'Est a fléchi de 642 50 à 635; il est resté à 635.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 910 à 900; il est resté à 906 25.

Le Midi a varié de 512 50 à 520; il est resté à 503 75, coupon détaché.

L'Ouest s'est tenu de 567 50 à 565.

Le Genève a fléchi de 10 à 515, coupon détaché (10 fr.).

Les Autrichiens ont fléchi de 555 à 535, coupon détaché (12 50); ils sont restés à 536 25.

Les Lombards ont varié de 562 50 à 558 75; ils sont restés à 560.

Le Victor-Emmanuel a varié de 405 à 398 75, coupon détaché (12 60); il est resté à 400.

Les Romains ont varié de 360 à 350.

Les Saragosse se sont tenus de 460 à 447 50, coupon détaché (12 fr.)

Samedi. — La baisse a fait de nouveaux progrès et a continué jusqu'à la clôture. La réponse des primes ayant eu lieu dans les plus bas cours du mois, toutes les primes ont été abandonnées sur le 3 0/0, et il y avait de la rente à revendre. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 69, et à terme de 30 c. à 68 90. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu de 96 à 95 75; la Banque, à 2,830. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 796 25. L'Orléans a varié de 1,397 50 à 1,390; le chemin du Nord ancien, de 961 25 à 960; l'Est, de 647 50 à 645; le Lyon, de 921 25 à 916 25; le Midi, de 518 75 à 513 75; le Dauphiné, de 605 à 610. L'Ouest s'est tenu à 567 50; le Genève, à 530. Les Autrichiens ont fléchi de 560 à 555; les Lombards, de 567 50 à 562 50; les Saragosse, de 462 50 à 460. Les Romains ont fait 350; les Victor-Emmanuel, 415; les Russes non libérés, 487 50.

Lundi. — La liquidation de la rente a été très-laborieuse; elle s'est faite aux plus bas cours du mois, et le report s'est élevé de 10 à 25 c. Toutes les autres valeurs étaient lourdes, mais on ne s'occupait sérieusement que de la rente. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 65 à 68 35, et en liquidation de 70 à 68 20, elle a varié pour fin janvier de 69 à 68 45. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,830. Le Crédit mobilier a fléchi de 797 50 à 770; l'Orléans, de 1,390 à 1,372 50; le Nord, de 955 à 950; l'Est, de 642 50 à 637 50; le Lyon, de 917 50 à 901 25; le Midi, de 513 75 à 511 25; l'Ouest, de 565 à 562 50; le Genève, de 535 à 525; les Autrichiens, de 552 50 à 550; les Lombards, de 563 75 à 558 75; les Saragosse, de 460 à 457 50.

Mardi. — La rente était un peu plus calme; elle a même obtenu une légère reprise. La liquidation des chemins de fer s'est faite avec de gros reports; cependant ces valeurs ont été moins maltraitées que le 3 0/0, pour leur liquidation. La rente 3 0/0 a repris au comptant de 25 c. à 68 60, et à terme de 30 c. à 68 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,830. Le Crédit mobilier a repris de 7 50 à 777 50; l'Orléans, de 15 à 1,287 50. Le Lyon, de 13 75 à 915; le Nord ancien, de 8 75 à 958 75; l'Est, de 2 50 à 640; l'Ouest, de 2 50 à 565. Le Midi a fléchi de 1 25 à 510. Le Genève s'est tenu à 525. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 551 25; les Lombards, de 6 25 à 565. Les Saragosse se sont tenus à 457 50; les Romains, à 365; les Russes non libérés, à 490.

Mercredi. — De nouveaux symptômes de faiblesse se sont manifestés sur le marché par suite des titres livrés en liquidation et des exécutions faites pour le compte de clients qui ne paient point leurs différences. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 68 50, et à terme de 30 c. à 68 45. Le 4 1/2 0/0 a fait 96; la Banque, 2,830. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 772 50; l'Orléans, de 7 50 à 1,380; le Nord, de 3 75 à 955. L'Est s'est tenu à 640. Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 3 75 à 911 25. Le Midi a monté de 6 25 à 516 25. L'Ouest s'est tenu à 565; le Genève, à 525. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 552 50. Les Lombards ont fléchi de 2 50 à 562 50. Les Saragosse ont monté de 5 à 462 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 410.

Jeudi. — La Bourse a encore été très-mauvaise. De nouvelles ventes ont écrasé les derniers cours sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 68 20, et à terme de 15 c. à 68 30. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96. La Banque a fléchi de 10 à 2,820. Le Crédit mobilier a varié de 755 à 741 25, coupon détaché; l'Orléans, de 1,382 50 à 1,380; le Lyon-Méditerranée, de 912 50 à 906 25; l'Est, de 642 50 à 636 25; le Nord ancien, de 930 à 925, coupon détaché; le Nord nouveau, de 837 50 à 835, coupon détaché; le Midi, de 506 25 à 502 50, coupon détaché. L'Ouest s'est tenu à 565; le Genève, à 515. Les Autrichiens ont varié de 540 à 536 25, coupon détaché; les Lombards, de 562 50 à 560; les Saragosse, de 448 75 à 447 50, coupon détaché; le Victor-Emmanuel, de 398 75 à 400, coupon détaché. Les Romains se tenaient à 350, et les Russes non libérés, à 487 50.

Vendredi. — La Bourse a été meilleure, bien que le marché fût toujours très-calme. La rente 3 0/0 a gagné 30 c. au comptant et 15 c. à terme. Le 4 1/2 0/0 n'a pas varié. La Banque est restée sans variations. Le Crédit mobilier était ferme de 745 à 750. L'Orléans a fait 1,385; le Nord ancien a varié de 925 à 927 50; le Nord nouveau, de 830 à 837 50. L'Est a fait 642 50; le Lyon Méditerranée, 912 50. Le Midi a varié de 505 à 506 25. L'Ouest et le Genève n'ont pas varié. Les Autrichiens sont à 535. Les Lombards ont varié de 560 à 565; le Victor-Emmanuel, de 395 à 400; les Saragosse, de 450 à 452 50. Les Romains ont fait 360; les Russes, 457 50.

P. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	25 »»	jan.av.juil.	295 »»
Banque de l'Algérie....*Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	620 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7 600	1/7600	»	25 »»	janv. juill.	410 »»
Comptoir V.C. Bonnard et Ce	C	6.000	100	»	5 »»	février	42 50
Générale *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7300	2050 »»	avril.	»
Sécurité..................	A	300	5.000	/5	»»	....	30 0/0 b.
Union des ports..	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.	25 0/0 b.
Lloyd français...........	A	1.500	5.000	4/5	425 »»	février. ...	20 0/0 b.
Océan	A	900	5.000	4000	200 »»	....	»
Chambre d'assurances...	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	»
Mélusine..................	A	400	5.000	4/5	392 »»	mars......	»
Vigie....................	A	200	5.000	4000	736 »»	....	»
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février. ...	»
Centrale.................	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février.. .	»
Réunion	A	1.200	5.000	4000	225 »»	février....	»
Compagnie................	A	400	5.000	4000	»	....	2 0/0 b
Sphère....................	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ...*Assurances incendie*	A	400	5.000	»	11 »»	avril......	740 0/0 b
Phénix....................	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov..	»
Nationale................	A	2.000	5 000	4/5	650 »»	mars.....	155 0/0 b
Union.....................	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril......	60 0/0 b.
Soleil....................	A	1.000	5.000	4/5	545 »»	avril......	»
France....................	A	2 000	5.000	4/5	200 »»	avril......	62 0/0 b.
Urbaine..................	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril......	»
Providence...............	A	2.400	2 500	2000	120 »»	avril......	25 0/0 b.
Aigle.....................	A	400	600	3000	200 »»	avril......	»
Paternelle...............	A	3.600	1.000	640	Néant	avril......	»
Confiance................	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	5 0/0 b
Nord.....................	A	2.000	1.000	800	35 »»	avril......	»
Générale.........*Assurances vie*	A	400	7.500	»	2175 »»	t. les 3 ans	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	»
Union....................	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	»
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	»
Caisse Paternelle........	A	8.000	500	400	15 »»	avril......	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	30 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »»	janv. juil.	800 »»
— act. de jouissance	A	»	1/2400	»	33	juin	»»» »»
Omnibus de Lyon.........	C	60.000	100	10	Néant	....	50
Omnibus de Londres......	C	30.000	100	»	6 »»	....	41 25
Omnibus des ch. de fer..	C	3.200	300	»	18 »»	janv. Jl.	175 »»
Gondoles parisiennes.....	C	1.700	60	»	4 »»	....	»»» »»
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars.......	41 25
à Canaux,act. de capital *Canaux*	A	60.120	1 250	»	50 »»	avril. oct.	1200 »»
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	8 20	1er juin....	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.100	1.000	»	50 »»	avril, oct.	972 50
— act. de jouiss.	A	27.300	1/27300	»	19 50	1er juin ...	»»» »»
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	113 50
4 canaux, act. de capital..	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct..	950 »
Aire à la Bassée..........	A	600	5.000	»	565 »»	févr. août	1125 »»
Sambre à l'Oise..........	A	11.500	1 000	»	60 »»	....	300 »»
Scarpe inférieure.........	C	2.100	1.000	»	»»» »»	....	1370 »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1350 »»
Canalisation de l'Èbre....	A	63,000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct..	112 50
Pont,gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	13 »»	....	130 »»
Pont de Rouen............	A	800	1.000	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Ponts réunis.............	E	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis...	C	4.500	1.000	»	3 1/4 0/0	....	230 »»
Bazin, L. Gay et Ce *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »»
Messager. Imp. Serv. marit.	A	60.000	500		30 »»	janv. juill.	570 »»
Ce générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	260 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	324 75
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	301 25
Armements Barbey et Ce..	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire.....*Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	dont	avril oct..	»»» »»
Long-Pré-Iu..............	Civ.	»	500	»	»» »»	....	250 »»
Blanchard.................	C	6.000	500	»	»» »»	juin décemb	»»» »»
Centre-du-Flénu.........	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai, ...	265 »»
Pont-du-Loup-Sud........	Civ.	2.000	1.000	»	25 »»	avril......	400 »»
Monceaux-Saint-Étienne..	Civ.	2.000	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy....................	C	20.000	500	»	35 »»	févr. août.	»»» »»
Azincourt.................	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»» »»
Chazotte..................	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	»»» »»
Layon-et-Loire..........	A	1.550	1/1550		»» »»	....	400 »»
Lyon......................	A	2.400	1/2400	»	115 »»	1er décemb	»»» »»
Loire.....................	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	140 »»
Montrambert............	A	80.000	1/80000	»	9	....	134 75
St-Étienne...............	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	147 50
Rive-de-Gier.............	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	236 25
Mayenne et Sarthe.......	A	13.200	1/13.200	»	25 »»	....	»»» »»
Grand'Combe.............	A	24.000	1/24000	»	70 »»	janv. juill.	795 »»
Douai et Fresnes........	»	»	500	»	»	....	130 »»
Carmaux..................	C	116.000	150	»	6 75	mai.novem	61 25
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	»»» »»
Houil. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges.....	A	20.000	500	»	35 »»	....	487 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais...........	»	10.000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	80.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»» »
Méditerranée.............	C	30.000	250		Néant	....	»»» »»

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) ....*Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août.......	»» »»
Tenez (cuivre)............	C	24.000	100	»	Néant	....	»» »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	»»» »»
Santander.................	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	»»» »»
Vieille-Montagne. zinc....	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov..	296 »»
Nouvelle-Montagne. zinc..	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	925 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 »»	octobre ..	»»» »»
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	»» »»
Corphalie. zinc...........	A	5.200	1.000	»	40 »»	janv. juill.	500 »»
Eschweiler, priv. zinc....	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »»
Silésie. zinc..............	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	150 »»
Terre-Noire.....*Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	....	645 »»
Decazeville (Aveyron)...	A	2.400	3 000	»	Néant	juin, déc..	2800 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc...	550 »
Creusot (Saône-et-Loire) .	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc...	770 »»
Allevard..................	»	»»	1.000	»	» »»	....	1040 »»
Basse-Indre.		5.000	500	»	40 »»	avril. oct..	700 »»
Châtillon et Commentry...	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	245 »»
Horme.....................	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	625 »»
Maubeuge (Nord)..........	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	450 »
Fourchambault............	C	50 000	1/50000	»	10 »»	....	255 »»
Marine et chemins de fer ..		54.000	1/54000	»	44 »»	mai. nov.	340 »»
Côte-d'Or.................	»	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Franche-Comté............	C	40.000	500	»	15 »»	mai.novem	»»» »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/6000	»	60 »»	....	610 »»
Firminy...................		»	250	»	»» »»	....	155 »»
Pont-Lévêque (Vienne)....	C	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »»	avril. oct.	710 »»
Providence Belgique).....	A	5.200	1.000	»	70 »»	septembre.	1390 »»
Phénix métallurgique....		60.000	375	»	Néant	janv. juill	»»» »»
J.-F. Cail et Ce........ *Usines*	C	14.000	500	»	95 »»	sept. mars.	655 »»
Caronte...................	C	70.000	100	10	Néant	....	»» »»
Dammeroy..................	C	4.000	500	»	»»	juin, déc.	»»» »»
Bardillot.................	C	2.300	250	»	50	....	»» »»
Christofle................	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21 500	1/21500	»	2 »»	....	100 »»
Ce immobilière (Rivoli)...	A	240.000	100	»	66	janv. juill	102 5
Docks Louis-Napoléon.....	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	132 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai,novem	835 »»
Union des Gaz............	C	32.000	250	»	»» »	janvier..	6 »»
Marseille et Mines de Portes)	C	48,000	1/48000	»	12 »»	avril. oct.	145 »»
Nord (Batignolles).......	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	»»» »»
Est (Vincennes)..........	C	1.000	500	»	97 »»	....	»» »»
Versailles................	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	»» »»
Amiens	C	1.300	500	»	25 »»	janv. juill.	400 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	90 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne............	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	»»» »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2125 75
La Guillotière,Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1575 »»
Wazemmes................	C	2.100	416	»	12 50	1er octobre.	»»» »
Malaga...................	»	»	»	»	»» »»	....	» » »»
Ce centrale, Lebon 13 villes	C	15 000	500	»	30 »»	janv. juill.	300 »»
Montpellier..............	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »»
Maberly (Amiens).....*Filatures*	A	8.000	300	»	42 »»	août......	275 »»
Gouin....................	C	40.400	500	»	27 25	janv. juill.	340 »»
Société Lainière.........	C	1,400	500	»	43 »	....	» »»
Pont-Rémy................	A	5.000	1/5000	»	30 »»	30 avril..	»»» »»
Siècle.................*Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (*Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire*)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	»»» »»
Droit	C	100	2.500	»	600 »»	....	»»»» »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	2.000	1/2000	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon................	C	24.000	500	»	0 »»	....	100 »»
Oignies. Belgique........	A	22.000	500	»	20 10	septembre.	475 »»
Aix-la-Chapelle Prusse ch.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	»» »»
Sétif (colonies de)......*Divers*	A	6.000	500	»	25 20	mars sept.	»»» »»
Richer et C. Vidanges	C	20.000	500	»	20	....	»»» »»
Caoutchouc souple	C	50.000	00	»	12 »»	31 mars...	»» »»
Chollet et Ce	C	40.000	100	»	Néant	....	»» »»
Ce générale des Eaux.....	A	80.000	250	»	13 »»	....	280 »»
2 Cirques (E. Dejean et Ce)	C	8.750	200	»	16 »»	3 fév. juill.	»»» »»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembourse-ment	Durée de l'amort	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus ..	»	8,000	500	11	25 »»	avril octob.	»»» »»
Ce imp. des Voitures de Paris..	80	27.000	125	50	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille.........	500	20 000	500	15	20 »»	janv. juillet	485 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	20 »»	avril octob.	510 75
Loire, anciennes..........	»	»	1.250	»	50 »»	....	1120 »»
— nouvelles..........	»	10.000	1.250	75	50 »»	février août	1090 »»
Carmaux (charbonnages)....	270	2.100	500	90	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen.....	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne..........	»	13.000	500	16	25 »»	janv. juillet	410 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	»»» »»
Compagnie générale des Eaux..	270	20.000	500	99	15 »»	avril octob.	265 »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb	245 25
Horme anc..................	475	2.410	512 50	30	25 »»	30 juin déc.	480 »»
— nouv................	265	7.000	300	30	15 »»	31 mars sept	278 50
J.-F. Cail et Ce	60	8.000	470	11	20 »»	janv. juill.	405 »»
Rue impériale de Lyon......	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill.	283 50
Gaz de Paris..............	410	23.590	500	45	25 »»	janv. juillet	447 50
Union des gaz.............	220	21,727	250	25	15 »»	janv. juillet	»»» »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER COURS DU 31 DÉCEMBRE 1859 AU 6 JANVIER 1860

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 31 Compt.	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
1475	2076	99	400.000	500	»	97 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1396 ..	1400 ..	1400 ..	1395 ..	1400 ..	1397 50	1392 50	1390 ..	1396 25	1390 ..	1392 50	1400 ..
919	1565	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	957 50	960 ..	960 ..	.. ..	963 ..	962 75	960 ..	955 ..	957 50	975 ..	915 ..	920 ..
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	945 ..	.. ..	945 ..	940 25	.. ..	935 ..	925 ..	.. ..
1618	1930	99	500.000	500	»	40 46 pour 1858	mai 1859	Est	645 ..	645 ..	645 ..	641 25	642 50	.. ..	645 ..	640 ..	642 25	636 25	641 25	642 50
1353	[illegible]	»	[illegible]	500	»	43 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	920 ..	916 25	910 ..	908 75	907 50	905 ..	912 ..	911 25	907 50	906 25	910 ..	911 25
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	517 50	512 75	511 25	512 50	510 ..	512 50	520 ..	516 25	501 50	503 75	505 ..	505 ..
1196	2314	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	570 ..	567 50	568 25	.. ..	545 ..	.. ..	565 ..	.. ..	567 50	.. ..	565 ..	565 ..
279	244	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	.. ..	530 ..	.. ..	.. ..	535 ..	.. ..	.. ..	535 ..	512 50	515 ..	510 ..	515 ..
52	52	99	36.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	165 ..	.. ..	165 ..	.. ..	165 ..	.. ..	.. ..	155 ..
134	208	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	610 ..	610 ..	.. ..	.. ..	610 ..	.. ..	610 ..	.. ..	590 ..	590 ..	.. ..	590 ..
154	436	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	490 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
»	»	»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	490 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	490 ..	490 ..	485 ..	485 ..	485 ..	485 ..
33	»	99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1323	1841	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	560 ..	555 ..	550 ..	550 ..	547 50	551 25	550 ..	552 50	537 50	536 25	535 ..	535 ..
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	415 ..	410 ..	412 50	.. ..	410 ..	.. ..	410 ..	.. ..	395 75	400 ..	395 ..	400 ..
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	497 50	.. ..	.. ..	.. ..	490 ..	.. ..	.. ..	.. ..	477 50	.. ..	485 ..	.. ..
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	478 75	.. ..	475 75	.. ..	.. ..	.. ..
90	173	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	285 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	275 ..	»	277 50	»	277 50	»
205	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	.. ..	»	440 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
102	179	»	57.385	500	»	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	»	»	»	»	.. ..	»
442	813	99	240.000	500	100	8 0/0	janvier 1860	Saragosse	465 ..	460 ..	457 50	460 ..	455 ..	.. ..	460 ..	492 50	450 ..	447 50	450 ..	452 50
1386	3133	90	312.500	500	300	....	octobre	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	543 75	542 50	560 ..	550 ..	552 50	565 ..	560 ..	562 50	561 25	560 ..	561 50	562 75
»	610	90	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	350 ..	.. ..	365 ..	.. ..	365 ..	.. ..	365 ..	.. ..	355 ..	.. ..	350 ..	.. ..
»	723	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	479 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	»	»	.. ..	»	.. ..	»
44	44	99	7.932	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
»	»	99	30.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	480 ..	.. ..	.. ..	»	.. ..	.. ..	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
»	»	90	12.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de rembourst	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	31	2	3	4	5	6
1848	5.000	1881	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	» ..
1842-1849	12.000	1883	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	.. ..	.. ..	.. ..	» ..	.. ..	.. ..
1841	2.775	1884	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1842	8.000	1884	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1848	13.333	1886	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1843	6.400	1883	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
»	3.300	1887	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852-1854	34.536	1902	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845-1847	15.100	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	Dº.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1851	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre.	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	.. ..	1030 ..	.. ..	.. ..	.. ..	1030 ..
1847-1854	28.750	1924	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1852	24.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	juin, décembre.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	467 50	475 ..	.. ..	475 ..	.. ..	.. ..
1854	108.614	1953	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	Dº.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	502 50	503 75	.. ..
1852	263.599	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	490 ..	490 ..	492 50	493 50	491 25	493 50
»	5.803	1915	»	»	540	juillet.	30 ..	juin, décembre.	Paris-Orsay, 1re série	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1845	22.000	1935	500	»	460	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845	6.000	1919	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 67	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	» ..	.. ..	» ..	» ..	» ..	.. ..
1853	131.107	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1855	254.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	290 ..	287 50	287 50	.. ..	287 50	288 25
1852	63.043	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1855	254.000	1956	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	295 ..	296 25	296 25	295 ..	294 75	294 75
1852-1857	1.182.000	1961	divers	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 25	296 ..	291 25	291 25	291 25	291 25
1854-1857	675.000	1938	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	295 ..	297 50	296 25	296 25	295 ..	295 25
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	291 75	.. ..	.. ..	.. ..	290 ..	290 ..
1857	34.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	286 25	.. ..	.. ..	288 75	288 75	287 50
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	300 ..	[illegible]	300 ..	298 75	299 75
»	1.250.000	1961	divers.	»	500	avril	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	[illegible]	287 50	290 25	287 50	287 50	288 75
»	217.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	287 50	.. ..	290 ..	287 50	287 50	290 ..
»	240.799	1957	295	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi .... gar.	293 75	.. ..	293 75	287 50	287 50	293 25
»	22.010	1956	280	»	500	»	15 ..	Dº.	Bességes à Alais	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	292 50	.. ..
1857	360.517	1949	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	290 ..	287 50	287 50	287 50	290 ..	289 75
»	88.277	1955	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	293 75	[illegible]	285 ..	285 ..	286 25	287 50
»	24.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné .... gar.	[illegible] 75	[illegible] 75	285 ..	288 25	287 50	285 25
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible] 25	287 50	285 ..	287 50	287 50	287 50
»	563.636	1946	275	»	500	»	15 ..	Dº.	Chemins autrichiens .... gar.	263 75	263 75	262 50	263 75	263 ..	263 ..
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens .... gar.	251 50	253 75	251 75	252 50	251 25	252 50
1858	..	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	242 50	235 ..	237 50	237 50	235 ..	235 ..
1858	120.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	251 25	252 50	252 50	252 50	.. ..	248 75
1859	24.576	1957	260	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	.. ..	.. ..	.. ..	250 ..	.. ..	.. ..
1859	»	1900	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Jérès	253 75	253 75	240 75	.. ..	253 50	254 25
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	100.500	1907	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	122 50	121 25	121 25	121 25	130 ..	120 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 31 Comptant.	Samedi 31 Terme.	Lundi 2 Comptant.	Lundi 2 Terme.	Mardi 3 Comptant.	Mardi 3 Terme.	Mercredi 4 Comptant.	Mercredi 4 Terme.	Jeudi 5 Comptant.	Jeudi 5 Terme.	Vendredi 6 Comptant.	Vendredi 6 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	69 ..	69 90	69 35	69 65	69 60	69 75	69 50	69 45	69 20	69 30	69 30	69 45
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	.. ..	69 15	69 40	69 65	69 50	.. ..	69 60	.. ..	69 40	.. ..	69 40	.. ..
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	95 75	96 ..	95 75	.. ..	96 ..	.. ..	96 ..	.. ..	96 ..	.. ..	96 ..	.. ..
RENTES 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 sept. 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2830 ..	»	2830 ..	»	2830 ..	»	2830 ..	»	2830 ..	»	2820 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	655 ..	»	.. ..	..	655 ..	»	655 ..	»	650 ..	»	650 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	720 ..	.. ..	720 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	715 ..	.. ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	473 ..	»	472 50	.. ..	472 50	.. ..	472 50	.. ..	470 ..	.. ..	465 75	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	441 25	»	440 ..	»	440 ..	»	450 ..	»	440 ..	»	450 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	95 ..	»	95 25	»	98 75	»	95 25	»	95 25	»	95 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	87 50	»	86 75	»	85 75	»	85 75	»	85 75	»	85 75	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	.. ..	»	901 25	»	900 75	»	.. ..	»	901 25	»	901 25	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	785 ..	790 25	782 50	772 50	777 50	780 ..	777 50	772 50	740 ..	741 25	750 ..	745 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1120 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	1125 ..	»	1097 50	»	.. ..	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	225 ..	»	225 ..	»	225 ..	»	225 ..	.. ..	221 25	»	222 50	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	»	»	.. ..	»	.. ..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 5/8	»	95 5/8	»	95 5/8	»	95 7/8	»	95 5/8	»	95 3/4	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	99 1/2	»	.. ..	»	99 1/2	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	85 ..	.. ..	85 40	»	85 ..	.. ..	85 ..	.. ..	84 25	»	84 ..	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	53 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	53 ..	»	.. ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	80 50	»	80 50	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	84 ..	»	.. ..	»	83 1/2	»	81 1/2	»	81 ..	»	81 1/4	»
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés jouissance janvier 1860	476 25	471 25	470 ..	472 50	467 50	465 ..	467 50	470 ..	470 ..	470 ..	467 50	470 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	33 1/8	.. ..	.. ..	.. ..	33 1/2	.. ..	.. ..	.. ..	33 7/8	.. ..	32 1/2	.. ..
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	.. ..	»	.. ..	»	44 1/4	»	44 1/2	»	.. ..	»	.. ..	»
Dº Dº 1857, jouissance janvier 1860	.. ..	.. ..	44 1/2	.. ..	44 3/4	.. ..	44 1/2	.. ..	43 1/2	.. ..	42 1/2	.. ..
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	43 ..	43 ..	43 1/4	43 3/8	43 3/4	43 3/4	43 5/8	44 ..	42 3/8	42 1/8	42 1/4	42 1/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	.. ..	.. ..	»	.. ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 1010 19e ANNÉE — N° 2 SAMEDI 14 JANVIER 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............. 18 —

PRIX DES INSERTIONS :

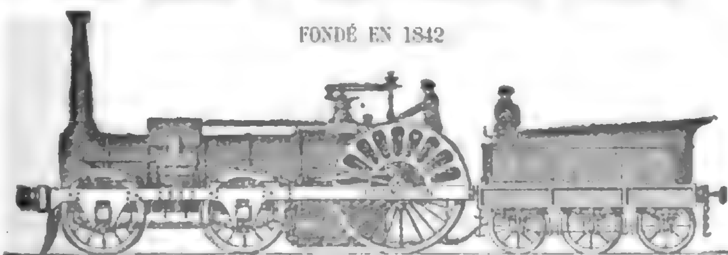
Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon d'intérêt semestriel, échu le 1er janvier 1860, est payé depuis le 2 courant, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation :

A Paris, à la Caisse générale des Chemins de fer, rue Richelieu, 99 ;

A Rome, à la Banque des Etats Pontificaux.

A Marseille, rue Grignan, 49. A ;

A Lyon,
A Bordeaux,
A Toulouse,
A la Caisse syndicale des agents de change.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le marché des fonds publics présente en ce moment une physionomie singulière ; les mouvements sur la rente se produisent par bonds ; une nouvelle circule et détermine, au premier abord, une certaine agitation dans le groupe des habitués de la Bourse ; puis, à peine quelques opérations ont-elles été échangées, les affaires cessent subitement. Le contre-coup qui anciennement se répercutait au dehors et dans la province, a complétement cessé de se produire, et tout s'arrête au seuil de la Bourse. Il ne faut pas s'étonner de cet état de choses : c'est ce qui arrive toujours lorsqu'un marché est trop restreint ou lorsque les éléments qui le composent ne se renouvellent pas.

La réponse adressée par le pape au général de Goyon à l'occasion de la présentation du jour de l'an et la lettre de l'Empereur à Sa Sainteté du 31 décembre 1859, ont occupé les esprits pendant la fin de cette semaine, sans exercer cependant une influence quelconque sur les cours. On a même remarqué que le jour où ces documents si importants étaient publiés par le *Moniteur*, le cours des actions des Chemins de fer Romains montait de 20 fr. C'est que le public comprend parfaitement que les débats politiques ne peuvent exercer aucune influence sérieuse sur les grandes entreprises de chemins de fer, parce que les chemins de fer sont l'instrument de civilisation par excellence de notre époque, et parce que tout le monde est convaincu que quels que soient les événements, les chemins fer seront toujours protégés par les gouvernements, et les engagements pris à leur égard respectés.

Ce qui s'est passé lors de la cession de la Lombardie au Piémont vient à l'appui de cette appréciation. Les engagements contractés par le gouvernement autrichien ont-ils été un instant déclinés par le Piémont ? Au contraire le gouvernement du roi Victor-Emmanuel les a acceptés sans conteste comme la garantie et le mobile le plus sûr du travail national et de la richesse publique. Il ne pouvait pas d'ailleurs en être autrement. Les grandes Compagnies de chemins de fer étant constituées avec les capitaux de tous les pays, tous les Etats, tous les gouvernements sont également tenus à protéger ces voies de communication et les intérêts considérables qu'elles représentent. Il y a là une solidarité universelle qui est trop bien comprise aujourd'hui pour qu'elle puisse jamais être mise en question.

Le bilan de la Banque de France témoigne d'une reprise dans les affaires commerciales ; le portefeuille s'est accru de 45 millions de francs ; il est vrai que, d'autre part, les capitaux inactifs tendent à revenir dans ses caisses sous forme de comptes-courants ; ceux-ci se sont augmentés de 8 millions pour les particuliers et de 29 millions pour le Trésor. Les avances sur effets publics et actions de chemins de fer sont restées à peu près stationnaires.

Voici le mouvement qui résulte de ce bilan :

Augmentation du portefeuille	45	millions.
Avances..................	1	»
Total des sorties.....	46	»
Augmentation des comptes courants..............	37	»
Balance..............	9	»

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 8 Décemb. 1859	579	489	44	84	65	679	239	180
Au 12 **Janvier** 1860	**534**	**534**	**44**	**85**	**65**	**748**	**268**	**188**
Augmentation...	»	45	»	1	»	69	29	8
Diminution.....	45	»	»	»	»	»	»	»

Cependant l'encaisse accuse une diminution de.......... 45 millions.
Et la circulation des billets une augmentation de........ 69 »
Ensemble......... 114 »

qui s'expliquent ainsi :
Balance des sorties sur les rentrées.................. 9 millions.
Dividendes du 2e semestre. 5 »
Versement au Trésor en vertu de la loi du 9 juin 1857. 100 »
Total égal....... 114 millions.

En échange des 100 millions versés au Trésor, la Banque a inscrit à son actif 100 millions de rentes immobilisées, et qui seront, comme on sait, productives d'un intérêt annuel de 4 millions, puisqu'elles se composent de rentes 3 0/0 à 75 fr.

Le compte courant du Trésor s'étant augmenté de 29 millions, il en résulte que le Trésor a gardé, pour payer le semestre de la rente, une somme de 71 millions, et a laissé le surplus à son compte courant.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 95, ferme à 68 90.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 50, ferme à 97 95.

L'emprunt est coté 69 »».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

SARAGOSSE........................	33.17 0/0
AUTRICHIENS........................	30.77 0/0
DAUPHINÉ........................	27.01 0/0
VICTOR-EMMANUEL........................	25.55 0/0
MIDI........................	18.04 0/0
ARDENNES........................	11.22 0/0
LYON-GENÈVE........................	10.33 0/0
NORD........................	5.78 0/0
OUEST........................	4.43 0/0
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (Paris-Marseille)	3.23 0/0
EST........................	1.79 0/0
ORLÉANS........................	».06 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

OUEST SUISSE........................	1.89 0/0
BESSÈGES A ALAIS........................	5.95 0/0

J.-G. BORDOT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	6 janvier	13 janvier	Différence en plus.	Différence en moins.
Rente 3 0/0.....	68 45	69 90	»» 45	» »»
Rente 4 1/2 0/0.	96 »»	96 95	»» 95	» »»
Banque de France	2820 »»	2820 »	»» »»	»» »»
Consolidés......	95 5/8	95 4/8	» »/»	» 1/8
Crédit foncier...	715 »»	720 »»	5 »»	»» »»
Crédit mobilier..	745 »»	771 25	26 25	»» »»
Comptoir d'Escte	650 »»	660 »»	10 »»	»» »»
Orléans..........	1400 »»	1385 »»	»» »»	15 »»
Nord...........	925 »»	921 25	» »»	3 75
Nord nouveau...	837 50	845 »»	7 50	» »»
Est..............	642 50	640 »»	»» »»	2 50
Paris-Méditerrane	910 »»	923 75	13 75	» »»
Midi...........	505 »»	512 50	7 50	»» »»
Ouest..........	565 »»	572 50	7 50	»» »»
Genève........	515 »»	517 50	2 50	»» »»
Dauphiné.......	590 »»	595 »»	5 »»	»» »»
Graissessac-Béziers	155 »»	157 50	2 50	»» »»
Ardennes ancien.	480 »»	475 »»	»» »»	5 »»
Ardennes nouveau	485 »»	482 50	» »»	2 50
Ch. Autrichiens..	563 75	538 75	»» »»	25 »»
Victor-Emmanuel	400 »»	405 »»	5 »»	»» »»
Russes..........	487 50	482 50	»» »»	5 »»
Romains........	360 »»	360 »»	»» »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	563 75	566 25	2 50	»» »»
Saragosse.......	452 50	455 »»	2 50	»» »»

COMMISSION DE CONTROLE ET DE COMPTABILITÉ PRÈS DES CHEMINS DE FER.

Les conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, et sanctionnées par la loi du 11 juin dernier, contiennent un article commun à toutes les Compagnies, et ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par la présente convention, la forme suivant laquelle la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

» 1° Des frais de construction ;

» 2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

» 3° Des recettes.

» Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat. »

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient, en conformité de cette stipulation, de former une commission qui est chargée de préparer le règlement d'administration publique exigée par la loi.

Cette commission est composée de :

MM. Vuillefroy, président de la section des travaux publics au conseil d'Etat ;

Avril, inspecteur général des ponts et chaussées ;

Combes, inspecteur général des Mines ;

De Ruolz, inspecteur général des chemins de fer ;

Chappuis, inspecteur général des finances.

Le règlement d'administration publique dont il s'agit est de la plus haute importance, et si l'on se reporte aux travaux de la commission législative chargée d'examiner le projet de loi, on voit que cette commission s'était préoccupée vivement des difficultés que pouvait présenter l'exploitation des deux réseaux, souvent rivaux, confiés aux mêmes mains.

« N'est-il pas permis de penser, disait à cet égard le rapporteur, dans la séance du 6 mai 1859, que, maîtresses sinon des voyageurs, du moins des marchandises, les Compagnies pourront facilement enrichir le trafic de l'ancien réseau au détriment du nouveau : que leur comptabilité, que la composition de leur matériel roulant ou fixe, que l'établissement de leurs gares, etc., etc., pourront grever le réseau nouveau à la décharge de l'ancien dans des proportions dépassant les limites d'une justice absolue ?

» Ne peut-on pas craindre, d'une part, le spectacle de l'exagération du trafic concentré sur les anciennes lignes et y créant l'encombrement, et, d'un autre côté, le spectacle de lignes désertes parcourues par des trains mixtes à 30 kilomètres par heure, des combinaisons d'arrêts de convois, un certain artifice dans la fixation des heures de départ, enfin plusieurs manœuvres qu'il est impossible de prévoir et de préciser, mais dont le but, facile à pressentir, doit être de faire diminuer le trafic à la décharge de la garantie de l'Etat.

» En présence de telles éventualités, ajoutait le rapport, le règlement d'administration publique est de la plus haute importance, l'organisation d'un contrôle sérieux est plus que jamais

nécessaire ; il ne s'agit plus seulement de contrôler la comptabilité de sociétés anonymes, de surveiller la stricte exécution de toutes les conditions statutaires ; l'État a besoin de hauts fonctionnaires constamment placés en face de tous les faits dont la connaissance importe à la puissance publique. Si ces agents ne doivent gêner en rien le mouvement de grandes entreprises qui, pour agir utilement, ont besoin d'une certaine liberté, il ne faut pas oublier que le gouvernement a des principes et des règles qu'il importe de faire respecter.

« La garantie de l'État étant partout engagée, il faut que son œil et sa main pénètrent également partout.

« Ces commissaires doivent signaler tous les faits qui constituent un progrès à vulgariser, un abus à réformer, une concurrence déloyale à combattre, un danger public à prévenir, une stipulation des cahiers des charges à faire respecter.

« Ils doivent pondérer équitablement les attributions de dépenses et de trafic faites à chacun des deux réseaux ; ils doivent prévenir les abus de comptabilité à l'aide desquels on pourrait charger le fonds de premier établissement, exagérer les dividendes et fausser l'appréciation de la valeur réelle des actions.

« Leur tâche devient encore plus sérieuse et plus haute qu'elle ne l'a été jusqu'à ce jour.

« Si elle est judicieusement accomplie, elle dissipera toute inquiétude au point de vue de la sécurité à donner aux voyageurs ; elle préparera une tarification conciliant certains droits acquis avec les bienfaits du progrès ; elle contrôlera les comptes rendus des Compagnies pour constater leur sincérité ; elle pourra considérablement abaisser les charges contributives de l'État.

« Il est en outre essentiel de ne pas perdre de vue que, si nos voies ferrées appartiennent temporairement aux Compagnies, elles doivent un jour faire retour au gouvernement, et qu'il importe dès lors qu'elles lui soient rendues en bon état d'entretien.

« Nous avons pensé, Messieurs, que l'institution des commissaires devait être l'objet d'une constitution nouvelle et sérieuse devant appeler le concours d'hommes éclairés, consciencieux, et d'une situation assez considérable pour que leur importance personnelle les classe au niveau des hommes et des intérêts sur l'administration desquels ils ont à exercer leur contrôle. »

Il n'est sans doute besoin de rien ajouter à l'appréciation faite par le rapporteur au corps législatif de l'importance du règlement d'administration publique qu'il s'agit aujourd'hui de préparer, et des résultats de son exécution.

Si, comme on l'assure, la commission nommée par le ministre des travaux publics est également chargée de rechercher les moyens d'assurer pour l'avenir l'uniformité dans la comptabilité des Compagnies, et qu'elle parvienne à obtenir ce résultat, elle aura rendu un service immense à la grande industrie des chemins de fer et au public, pour lequel elle est trop souvent lettre close.

J.-G. Bordot.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

CONTRÔLE DES CHEMINS DE FER.

Le *Moniteur* du 9 courant publie l'organisation du service du contrôle sur les lignes concédées aux Compagnies de chemins de fer, par suite des nouvelles conventions.

Les dernières conventions passées entre l'État et les Compagnies de chemins de fer, dit le journal officiel, ont ajouté aux lignes comprises précédemment dans les réseaux de ces Compagnies diverses lignes qui leur ont été concédées, les unes à titre définitif, les autres à titre purement éventuel, et sous la condition, pour ces dernières, qu'une solution définitive interviendrait dans un délai déterminé.

Pour les lignes concédées à titre définitif et qui doivent être livrées au public dans un petit nombre d'années, il convenait d'y organiser les services de contrôle des travaux, de telle sorte que les projets des Compagnies pussent être examinés par l'administration supérieure au fur et à mesure qu'ils seront remis entre ses mains, et que la mise à exécution des travaux n'eût aucun retard à souffrir.

S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient en conséquence de désigner les ingénieurs en chef qui seront chargés du contrôle des lignes dont il s'agit, et nous croyons devoir en donner ici le résumé pour chaque réseau :

DÉSIGNATION des Réseaux et des Lignes.	INGÉNIEURS en chef chargés du contrôle.
Réseau de l'Est.	
De Troyes à Bar-sur-Seine et de Thann à Wesserling.	M. Lefort.
Réseau de l'Ouest.	
D'Argenteuil à Ermont et de Pontoise à Dieppe.	M. Legentil.
De Laigle à Conches et de Pont-l'Evêque à Trouville.	M. Dufresne.
Réseau d'Orléans.	
De Massiac au Lot et de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban.	M. Gonnaud.
De Nantes à Napoléon-Vendée. .	M. Chatoney.
De Paris à Tours par Vendôme. .	M. Mille.
Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	
De Châtillon-sur-Seine à la ligne de Paris à Lyon.	M. Lacroix.
De Montbrison à Andrézieux. . .	M. Dusouich.
De Firminy au Puy et de Brioude au Puy.	M. de Gabriac, ingénieur des ponts et chaussées, faisant fonctions d'ingén. en chef.
Réseau du Midi.	
De Saint-Simon à Foix.	M. Frécot.
De Dax à Ramous et de Bayonne à Irun.	M. Delaperche.
D'Agen à Audrest.	M. Schérer.
D'Agde à Lodève.	M. Don.

Quant aux lignes concédées à titre purement éventuel, il importe d'en faire étudier les tracés de manière à être en mesure d'en faire déclarer, s'il y a lieu, l'utilité publique avant l'expiration des délais fixés par les conventions. Des services d'études viennent, en conséquence, d'être organisés sur ces diverses lignes par S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Nous donnons ci-après, pour chacune d'elles, les noms des ingénieurs en chef qui sont chargés de la direction de ces services :

DÉSIGNATION des Réseaux et des Lignes.	INGÉNIEURS en chef chargés du contrôle.
Réseau du Nord.	
De Beauvais à la ligne de Pontoise à Dieppe, de Senlis à la ligne de Paris à Soissons.	M. Mangeot.
De Soissons à la frontière belge par Vervins et Hirson, de Busigny à cette dernière ligne vers Hirson.	M. l'ingénieur en chef du département de l'Aisne.
Réseau de l'Est.	
De Mézières à la ligne de Soissons à la frontière belge.	M. Noël.
Réseau d'Orléans.	
Les diverses lignes comprises ou à comprendre dans ce réseau. . .	M. Gonnaud.
Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	
De Brioude à Alais.	M. de Gabriac, ingénieur des ponts et chaussées, faisant fonctions d'ingén. en chef.
D'Avignon à Gap et prolongement de Gap vers la frontière sarde. .	M. Guillaume.
Embranchements sur Carpentras et sur Aix et Miramas par Salon.	Id.

Les ordres sont donnés et les mesures prises pour que les études des diverses lignes ci-dessus énoncées soient entreprises sans retard et conduites aussi activement que possible.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

(*Autorisée par décret royal du 14 décembre* 1859.

La première assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Pampelune à Saragosse a eu lieu à Madrid le 9 courant sous la présidence du Gouverneur Civil de Madrid. Nous n'avons pas encore reçu le compte rendu de cette assemblée, ni les résolutions qui ont été votées ; nous les publierons dans notre prochain numéro ; en attendant nous donnons le rapport lu à l'assemblée, dont un exemplaire nous avait été adressé et qu'une dépêche télégraphique nous annonce avoir été approuvé.

Le chemin de Pampelune à Saragosse se raccorde au chemin de Saragosse à Madrid, et forme ainsi la ligne la plus courte entre les deux capitales Paris et Madrid. Le rapport indique, du reste, avec la plus grande précision, non-seulement les actes qui ont précédé et suivi la concession, mais encore le tracé du chemin, l'état des travaux, les dépenses d'établissement et le revenu que cette importante ligne est appelée à donner.

Voici le texte de ce rapport :

F. GRIMAUD.

Messieurs,

En nous réunissant pour la première fois en assemblée générale pour constituer la Société anonyme du chemin de fer de Saragosse à Pampelune, pour accomplir le premier acte de notre vie sociale, pour soumettre à votre approbation les statuts déjà approuvés par le gouvernement de Sa Majesté, il nous paraît utile de rappeler dans une analyse rapide les précédents historiques et les actes émanés du gouvernement qui ont successivement amené l'existence même de notre Compagnie.

Après cet exposé, nous décrirons le chemin de fer qui forme l'objet de notre Société, et les importants travaux déjà exécutés sur près de moitié de sa longueur.

Nous vous donnerons ensuite un aperçu statistique des revenus à attendre de notre belle entreprise.

Nous terminerons enfin en vous soumettant les résolutions qu'aux termes des lois constitutives, des règlements sur la matière et des conditions statutaires, vous avez à prendre dans cette première réunion.

§ 1er. — ACTES ADMINISTRATIFS ET LOIS DE CONCESSION.

Le gouvernement espagnol, en promulguant la loi du 11 juillet 1856 relative à la concession des sections du chemin du Nord, de Madrid à Valladolid et de Burgos à Irun, a décidé qu'il mettrait en adjudication publique le chemin de fer de Saragosse en France par Tudela, Pampelune et la partie extrême du chemin du Nord.

Il a concédé par avance à l'entreprise adjudicataire le privilége de se relier au port de mer de Saint-Sébastien dans le cas où la compagnie du chemin du Nord viendrait à tomber en déchéance (2e alinéa, art. 3).

Le 8 août 1857, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées d'Espagne, la reine a approuvé le projet dressé par les ingénieurs, MM. Jacobo Gonzalez Arnao, Joseph Echevarria et Angel Clavijo et prescrit l'étude des dispositions à adopter pour l'embranchement du chemin de fer qui, partant du port de Bilbao, doit réunir l'Océan à la Méditerranée en empruntant une grande portion des lignes dont nous nous occupons dès avant Tudela jusqu'à Saragosse.

Le 24 août 1857, le gouvernement a dressé le cahier des charges et conditions particulières du chemin de fer destiné à relier par Pampelune les lignes de Madrid à Saragosse d'une part, et à Irun d'autre part.

La portion du tracé destinée à relier cette ville à Irun et Saint Sebastien n'est pas définie ni arrêtée.

L'exécution jusqu'à Pampelune doit avoir lieu dans un délai déterminé.

Le chemin est divisé en quatre sections :

Du point de départ vers Zaragoza à Tudela ;

De Tudela à Tafalla ;

De Tafalla à Pampelune ;

De Pampelune au point qui sera fixé sur la ligne d'Irun.

Les terrassements et les travaux d'art doivent être construits immédiatement à deux voies.

Les profils sont exécutés conformément aux ordonnances royales des 20 février et 1er mars 1854 qui ont déterminé ces conditions pour tout le réseau espagnol.

Les stations, non compris celle de Zaragoza, sont au nombre de dix-neuf jusqu'à Pampelune.

Il doit être établi deux stations de première classe à Tudela et Pampelune, une de seconde classe à Tafalla; toutes les autres sont de troisième classe; toutefois il n'est rien déterminé entre Pampelune et Irun.

Le matériel roulant est fixé comme minimum de la manière suivante :

35 locomotives avec leur tender ;

35 voitures de 1re classe ;

60 voitures de 2e classe ;

114 voitures de 3e classe ;

228 wagons couverts à marchandises;

140 wagons découverts,

10 trucks.

La Compagnie doit achever la section de Saragosse au delà de Tudela, au point d'embranchement avec le chemin de fer de Bilbao, en même temps que ce dernier achèvera les travaux pour la réunion des deux lignes, de façon à obtenir une exploitation simultanée.

La concession dont il s'agit est faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans, et le tarif concédé pour l'exploitation est joint au cahier des charges; nous en parlerons plus bas quand nous examinerons la circulation et les revenus probables des chemins de fer de la Navarre.

Le même jour, 24 août 1857, une communication ministérielle a prescrit la publication du cahier des charges et l'annonce de l'adjudication.

Le 9 octobre suivant, l'adjudication publique qui avait eu lieu le 6, a été approuvée, et, en conséquence, la concession a été octroyée à M. Joseph de Salamanca.

Le concessionnaire a fait procéder immédiatement au complément des études par les ingénieurs du gouvernement, MM. Retortillo et Page, et a mis la main à l'œuvre avec une remarquable activité, ainsi que va le montrer le paragraphe où nous vous rendons compte de l'avancement des travaux.

Après avoir exécuté une notable partie du chemin et du matériel fixe et roulant, M. Salamanca, concessionnaire primitif, désira donner une plus grande impulsion aux trava et assurer à cette entreprise le concours c capitaux français, a cherché l'appui et la p ticipation d'un établissement financier de p mier ordre afin de créer, de concert avec l une Société anonyme pour l'achèvement et l' ploitation du chemin de Saragosse à Pampelu avec embranchement sur la ligne de Madric Irun, dans la prévision où le gouvernem autoriserait les études et la construction de embranchement, de manière à placer le pc de jonction dans la vallée de la Bidassoa.

La Caisse générale des chemins de fe M. de Salamanca sont convenus, dans un térêt commun, des termes dans lesq serait établie la Société anonyme, et des c ditions du marché à forfait inséré à l'a des statuts pour la construction du che de fer, dont la longueur a été évaluée le cahier des charges à 187 kil. 66 mè

Le prix du chemin de fer livré à la circ tion avec son matériel fixe et roulant, con mément au cahier des charges et avec to les garanties de bonne exécution, a été pour notre Société anonyme au chiffre 200,000 fr. par kilomètre.

Il a été, en outre, explicitement con que, moyennant ce prix, la Société anon n'aurait à payer aucune commission de l que, aucun frais de négociation, chang place, etc., tous les frais de banque et b fices de cette nature devant être suppo jusqu'au moment de la mise en exploita par les fondateurs dans les conditions des ventions faites entre M. de Salamanca e Caisse générale des chemins de fer, anté rement aux statuts et à la constitution notre Société anonyme.

Ces conditions même et l'obligation de l le chemin de fer entier à la circulation fin de l'année 1860 ont déterminé, co vous allez le voir, le capital social à 40 lions.

On a compté, pour la construction du min de fer, à 200,000 fr. le kilomètre su longueur de 187 k. 500.	37,50
Pour les intérêts des sommes qui auront été payées, en 1860, à M. de Salamanca, par application de l'art. 6 des statuts ; pour les frais d'administration et les frais d'exploitation, soit partielle, soit totale pendant la même période, il a été ajouté une somme qui suffira et au delà pour ces charges sociales de.	2,50
Ensemble. . . .	40,00
Répartis comme suit :	
En actions, 55,000 actions de 1,900 réaux, soit de 500 fr. chacune, formant un capital de. .	27,50
En obligations, un capital effectif de.	12,50
Total égal. . . .	40,00

En raison des engagements qu'il a contractés, M. de Salamanca a sollicité et obtenu du gouvernement espagnol un ordre royal en date du 30 novembre 1859 l'autorisant à faire les études de l'embranchement qui se réunit au chemin de Madrid à Irun, dans la vallée de la Bidassoa.

Vous savez, du reste, par nos statuts, que si cette direction est reconnue avantageuse à notre Société, et si, par suite, l'exécution devait rencontrer des difficultés, de manière à augmenter les dépenses de cette exécution, des experts nommés par les deux parties détermineraient le supplément de prix qui pourrait être dû pour cette section ; dans ce cas, notre capital social serait augmenté d'une somme correspondante.

Vous comprenez, Messieurs, l'importance et l'avantage immense résultant pour notre Société de cette prévision, qui nous donnerait la tête de ligne et l'entrée directe en France de la partie la plus riche et la plus considérable des réseaux espagnols ; de sorte que cette prévision d'accroissement de capital, qui est pour toutes les Compagnies un danger, devient pour nous une source nouvelle de produits et un nouvel élément de prospérité.

Les fondateurs de notre Société ont, par acte au rapport de Me Lafuente, notaire royal à Madrid, en date du 11 octobre dernier, rédigé l'acte social et les statuts qui doivent régir la Société pendant sa durée, et sollicité de S. M. la reine (Q. D. G.) l'approbation de ces statuts.

Une ordonnance royale du 5 décembre a prescrit quelques modifications et additions au projet des statuts, ce qui a été fait par acte additionnel, au rapport du même notaire en date du 7 du même mois.

A la suite, par un décret royal du 14 décembre, considérant que tant dans l'instruction préalable de l'affaire que dans la rédaction des statuts de notre Société anonyme, on a observé les prescriptions légales et les dispositions spéciales dictées pour régulariser sa fondation, le conseil d'Etat entendu et d'accord avec le conseil des ministres, S. M. la reine (Q. D. G.) a daigné autoriser la constitution de la Compagnie anonyme de chemin de fer de Saragosse à Pampelune, et approuver les statuts tels qu'ils résultent des actes des 11 octobre et 7 décembre derniers.

Cette ordonnance a fixé, par application de l'art. 60 des statuts, le terme d'un mois de sa date comme limite extrême pour la réunion de la première assemblée générale et le commencement des opérations sociales.

C'est en vertu de cette décision royale que nous vous avons convoqués, Messieurs, pour nous conformer au règlement du 12 décembre 1857 et aux prescriptions mêmes des statuts.

Vous avez dans cette réunion :

A donner votre approbation aux statuts tels qu'ils ont été soumis au gouvernement et dont la rédaction résulte des actes publics des 11 octobre et 7 décembre derniers;

A ratifier conformément à l'art. 6 l'apport e le traité de construction à forfait, tels qu'ils sont consignés dans ledit article, par suite des conventions intervenues entre M. de Salamanca et la Caisse générale des chemins de fer;

A nommer, par application de l'art. 20, les membres du premier Conseil d'administration;

A déterminer l'allocation fixe annuelle attribuée au Conseil d'administration qui la répartira entre ses membres suivant un règlement intérieur émané du Conseil, et à fixer, conformément aux articles 19, 42 et 47, la quote-part attribuée aux administrateurs sur l'excédant des bénéfices nets annuels, ainsi que la quote-part sur l'excédant des bénéfices à allouer aux fondateurs;

Enfin à donner à votre Conseil d'administration, en prévision de la jonction par la vallée de la Bidassoa ou de toute autre solution avantageuse, le pouvoir de faire usage des facultés mentionnées à l'art 20 des statuts (de la lettre *g* à la lettre *i* inclusivement).

Mais avant de passer à vos délibérations nous allons vous donner la description du chemin et des travaux ainsi qu'un aperçu de nos revenus probables.

§ II. — DESCRIPTION DU TRACÉ. — PLAN. — PROFIL. — TERRASSEMENTS. — OUVRAGES D'ART, MATÉRIEL FIXE ET ROULANT.

En sortant de Zaragoza près de l'ancien palais des rois d'Aragon, aujourd'hui transformé en caserne de cavalerie, le chemin de fer s'établit sur la haute plaine qui sépare le fleuve du canal Impérial.

Ses longs alignements et ses courbes à grand rayon se dessinent par le vide formé dans la végétation luxuriante de ces terres fécondées par les eaux d'irrigation du canal Impérial.

Il traverse, va toucher les populations agglomérées de las Casetas, Martofa, Alagon, Alcala, Luceni, Boquiñeni, Gallur, au milieu des *huertas*, des forêts d'oliviers et des champs les plus cultivés.

C'est à Gallur qu'on rencontre la première et la seule difficulté du relief; le coteau de conglomérats tertiaires se rapproche, la plaine a disparu ; le canal, le village et une dérivation secondaire de l'Ebre se trouvent réunis et rapprochés sur un étroit espace. Le chemin de fer devant se glisser entre eux, son tracé a été l'objet de diverses études, et le problème a été résolu de la manière la plus avantageuse par une pente très-courte dont l'inclinaison est moindre que celle du projet du gouvernement, car elle ne dépasse pas 0m,01. Le chemin continue sans autres ouvrages importants qu'un déblai de 2 kilom. de longueur sur 12 mètres de hauteur maximum, le chemin restant horizontal avec de longs alignements et des courbes de 1,000 mètres de rayon.

Au delà de Gallur, le tracé reste encore quelque temps entre le fleuve et le canal qu'il traverse avant le Rio-Hucha, en profitant heureusement d'un coude prononcé pour passer de la rive gauche sur la rive droite, sur laquelle il reste en longeant tous les ports d'embarquement, Mallen, Cortes, Ribaforada, *el Bocal*, point où, comme l'indique ce nom, cesse le canal impérial d'Aragon à la prise d'eau dans l'Ebre qui forme l'embouchure, ou *el Bocal*, fournissant les eaux à la voie de navigation.

Le tracé s'infléchit pour prendre la direction de Tudela, et après avoir pénétré dans les fertiles plaines de Fontellas, traverse sur plus de cinq kilomètres la forêt d'oliviers séculaires qui entourent la ville au sud-est, il arrive enfin par les jardins, non loin de la Plaza de Toros, traverse la promenade, le Rio-Keiles et la route royale, détruit toute la rangée de maisons du côté du fleuve, passe derrière les riches minoteries qui font partie du domaine royal, et sort de l'antique cité en se suspendant au flanc des coteaux qui abritent Tudela au nord-ouest.

Au delà, le chemin de fer, après avoir traversé deux *barrancos* profonds, se trouve placé sur le plateau dont l'Ebre vient baigner le pied. Il ne perd pas de vue la cime des bois riverains, et glisse à niveau sur les *secanos*, cherchant le meilleur et le plus favorable passage de l'Ebre.

Non loin d'Alfaro, à l'est de ce bourg important, l'Ebre fait un coude tellement aigu que sa direction générale nord-nord-ouest devient ouest-sud-ouest, et permet ainsi au chemin de fer de le traverser normalement sans changer sa direction primitive.

Le point de passage présente encore cette circonstance heureuse qu'il se trouve à l'aval de tous les affluents principaux, sur le lit unique qui les renferme tous. En amont de ce point se trouvent successivement placés le confluent du canal d'irrigation qui, partant de Rincon de Soto, baigne Alfaro, arrose son territoire et revient à l'Ebre en aval du village.

Plus haut encore le Rio-Aragon et le Rio-Arga, deux des plus importants affluents de l'Ebre, versent leurs eaux réunies sous les murs de Milagro.

Après avoir quitté la rive droite de l'Ebre, le tracé se développe dans la plaine du confluent, passe derrière le riche bourg de Villafranca, franchit non loin de là le Rio-Aragon, traverse la *huerta* de Marsilla, et vient couper devant Caparosa la route royale de Pampelune à Zaragoza.

Il pénètre en ce point dans la belle et fraîche vallée du Zidacos, passe dans les plaines arrosées de Pitillos et de Beire, contourne la ville d'Olite en passant sous les murs du château des rois de Navarre, et se dirige par un seul alignement, après avoir franchi la rivière, vers Tafalla, en traversant sur cinq kilomètres les magnifiques jardins de la *huerta* qui les unit.

La ville de Tafalla, chef-lieu judiciaire, ancienne résidence royale, conserve le chemin de fer sur tout son territoire arrosé, si fertile en productions de toutes sortes.

La ligne continue son parcours dans la vallée du Zidacos par el Pueyo, Garinoain, Berasoin, Mendivil, villages actifs, populeux et producteurs qui se succèdent presque en se touchant.

Le tracé laisse sur la droite le Rio-Zidacos qui dévie presque à angle droit de son cours inférieur et de la voie de fer; celle-ci s'élève, franchit en tranchée le faite des monts Alaiz, qui séparent les eaux de cette rivière de celles de l'Elors, affluent de l'Arga.

Le chemin de fer suit la vallée dont il coupe trois fois le thalweg en touchant la Venta de Campañas et Noain, et passant sous les murs de Cordovilla et Zizur.

Il décrit sous ce village une vaste courbe autour du plateau de Pampelune, et passe du sud au nord de la ville à l'aide du dernier pont sur l'Elors et du pont sur l'Arga au delà duquel, s'infléchissant à angle droit, il arrive par un long alignement dans la grande plaine où vient se terminer la station et qui deviendra l'emplacement de la ville nouvelle, industrielle, commerçante, débarrassée de la triple ceinture de murs, de fossés et de bastions, qui n'a pas permis à la riche capitale de la Navarre de prendre le développement que lui réserve sa magnifique position au pied des Pyrénées.

Dans toute son étendue le tracé a été étudié de manière à avoir des alignements aussi longs que possible; deux courbes de sens contraires sont toujours séparées par un alignement assez long pour que les convois puissent entièrement s'y redresser; le rayon des courbes est toujours supérieur à la limite du cahier des charges.

Profil en long. — A part la pente de Gallur, de longueur très-courte, le tracé s'élève d'une manière presque continue en suivant la pente naturelle des vallées dont il emprunte le cours.

Les déclivités se roidissent en montant au col d'Alaiz, les pentes atteignent 15 millimètres à la descente de ce col; elles suivent ensuite la déclivité de l'Elors, le tracé arrive en plaine et en palier sous les murs de Pampelune.

Nulle part on n'atteint les déclivités, limites concédées dans les projets du gouvernement.

Ouvrages d'art. — Le soin apporté dans les études du tracé a diminué le nombre et l'importance des ouvrages d'art, autant que pouvait le permettre la nature du pays traversé.

Les ouvrages d'art principaux sont, en suivant le parcours du chemin: le triple pont de Tudela, de 36 mètres d'ouverture, qui donne passage à la promenade de cette ville, à la petite rivière du Kiles et à la route royale;

Le pont sur l'Ebre, le plus grand de toute la ligne; il est en tôle sur piles creuses en fonte, et présente une ouverture totale de 650 mètres divisée en vingt et une travées.

Les culées seules sont en maçonnerie avec les angles, les pilastres, la corniche et le parapet en pierre de taille.

A la suite on rencontre le pont de l'Aragon bâti identiquement sur le même type, d'une ouverture totale de 450 mètres divisée en seize travées;

Deux ponts sur le Zidacos en maçonnerie et fer;

Trois ponts sur l'Elors dont l'un en tôle, et le pont sur l'Arga en pierre de taille et briques de 36 mètres d'ouverture, complètent la liste des ouvrages d'art dignes de mention; tout le reste consiste en ouvrages courants: aqueducs d'irrigation ou d'écoulement, murs de soutenement, principalement dans la vallée de Zidacos, entre Garinoain et Olite.

Terrassements. — Les terrassements ont généralement très-peu d'importance tant en déblai qu'en remblai; quelques tranchées aux abords de Tudela, la tranchée devant Caparosa, les tranchées des abords du faite d'Alaiz et celle qui précède le pont sur l'Arga à Pampelune, ont seules quelque importance.

Les terrains sont ordinairement de très-bonne qualité; les terrassements exécutés depuis plusieurs mois n'ont pas souffert et sont dans de bonnes conditions de conservation pour l'avenir.

La nature du sol, le nombre et l'abondance des carrières de ballast qui bordent la ligne, permettent de calculer que les dépenses d'entretien seront inférieures à la moyenne des dépenses sur les lignes de chemins de fer.

Cette observation peut s'appliquer aussi à la fourniture des traverses. La ligne coupe de grands bois de chêne aux environs de Mendivil; elle est boisée sur presque tout son parcours, et le voisinage des Pyrénées lui assure du bois excellent et à bas prix.

Voie. — La voie sera formée par des rails analogues au système Brunel posés sur traverses; le profil du rail est surélevé; son poids de 35 kil. par mètre courant lui permettra de résister par lui-même, sans longrines, à la charge des plus lourdes machines. Ils sont fabriqués en Angleterre.

Les traverses doivent être de pin suivant les conditions de la concession, et malgré la faculté qui appartient au constructeur d'employer cette nature de bois, il place des traverses de chêne de la meilleure qualité sur une étendue du tiers au moins de la ligne, ce qui devra produire une grande économie dans les premières années d'exploitation.

Matériel roulant. — Les locomotives et leurs tenders pour les trains de voyageurs sont fabriqués en France, à Oullins, par la maison Parent et Schaken, qui présente toutes les garanties d'une bonne fourniture. Le matériel pour les trains de marchandises est fait en Angleterre par la maison Beyer Peacock et Ce, de Gorton. Les voitures et wagons sont des fabriques de Hambourg.

Nous donnons maintenant l'état des travaux exécutés jusqu'à ce jour sur les trois premières sections de cette ligne:

(*Voir les tableaux ci-contre, page* 23.)

Matériel provenant de l'étranger, existant sur la ligne.

3,420 tonnes de rails, représentant une longueur de 100,000 mètres.
72 tonnes de crampons.
82 tonnes d'éclisses.
18 changements de voie.
25 plates-formes pour la construction de la voie.
25 paires de roues de rechange pour la construction de la voie.
100 boites à graisse de rechange pour la construction de la voie.
1 machine locomotive pour la construction de la voie.
6 forges portatives.
12 cricks.
112 barres de fer de différentes dimensions.
4 caisses d'acier pour la cémentation des outils.
4 caisses de boulons.
100 douzaines de barres à mine.
2 bascules avec leur série de poids.
11,500 ardoises pour la couverture des stations.
Tout le matériel télégraphique nécessaire pour une section avec quatre stations et les pièces de rechange convenables.
1 voiture de 1re classe.
1 voiture de 2e classe.
1 voiture de 3e classe.

Matériel provenant de l'étranger, existant à Saint-Sébastien.

960 tonnes de rails, représentant une longueur de 30,000 mètres.
90 tonnes de crampons.
14 tonnes d'éclisses.
400 barres de fer carré, du poids de 14 tonnes.
1 plaque tournante pour machine et tender.
5 plaques tournantes pour voitures et wagons.
5 voitures de 1re classe.
5 voitures de 2e classe.
6 voitures de 3e classe.
17 wagons plate-forme.
5 wagons avec des bords de 1 mètre.
20 wagons avec des bords de 30 centimètres.
5 wagons couverts.
4 ponts à bascule.
16 bascules.

Avant la fin du mois de février prochain, on aura reçu en Espagne cinq locomotives à voyageurs et cinq machines à marchandises qui sont commandées à l'étranger.

Tout le matériel fixe et roulant nécessaire pour les trois sections comprises entre Saragosse et Pampelune est envoyé par Bayonne et Saint-Sébastien.

Après cet exposé rapide des conditions d'établissement du chemin, nous passerons à l'exploitation.

Terrassements.

Sections.	Longueur en kilomètres.	Kilomètres en construction.	Kilomètres construits.
Première	62	5	4
Deuxième	60	42	18
Troisième	42	2	20
Totaux	164	49	42

Travaux d'art.

Sections.	Ponts et viaducs. en construction.	constructs.	Passages supérieurs et inférieurs. En construction.	construits.	Ponceaux, aqueducs et lagunes en construction.	construits.	Murs de soutènement. en construction.	construits.
Première	1 (*a*)	»	1	»	14	3	»	»
Deuxième	3 (*b*)	»	2	»	9	9	»	»
Troisième	1 (*c*)	4	»	5	3	82	2	6
Totaux	5	4	3	5	26	94	2	6

(*a*) Pont du Kiles : La culée gauche et les piles de droite et de gauche sont à la naissance des arcs ; à la culée droite le pilotis est terminé, et on pose l'assise de fondation.

(*b*) Pont du Sidacos : Il est prêt à recevoir les poutres en fer qui sont montées et déposées à pied d'œuvre.

Pont de l'Aragon : Les fouilles de la culée gauche sont terminées, et celles de la culée droite sont fort avancées.

Pont de l'Èbre : La culée droite est déjà à la hauteur de 4 mètres au-dessus des fondations; quant à celle de gauche les fondations sont commencées et les travaux marchent avec activité.

Toutes les pièces en fer de ces deux ponts ont été construites en Angleterre, et les expéditions pour l'Espagne se poursuivent activement.

(*c*) Pont du Pueyo : Les poutres en tôle sont mises en place.

Bâtiments.

Sections.	Stations en construction.	Maisons de garde. En construction.	Construites.	Remises des machines. En construction.	Remises des voitures. En construction.	Ateliers. En constr.
Première	1 (*a*)	»	»	»	»	»
Deuxième	1 (*b*)	8	»	»	»	»
Troisième	5 (*c*)	8	12	1	1	1
Totaux	7	16	12	1	1	1

(*a*) La station de 2e classe, située à Tudela, est la plus importante de la section.

(*b*) Station d'Olite : Les arcs du rez-de-chaussée sont voûtés ; le premier étage est élevé, et on approvisionne les matériaux pour les autres stations de cette section.

(*c*) Voici la situation des travaux de ces sections :

Les murs de la façade de la station de Tafalla sont élevés à la hauteur du deuxième étage.

On fait la couverture des trois stations de Garinoain, Venta de Campanas et Noain.

A Pampelune on construit les murs de façade de la remise des voitures, de la remise des machines et du bâtiment des voyageurs.

Voie et accessoires.

Sections.	Ballast. Nomb. de kil.	Voie posée. Nomb. de kil.	Traverses. Approvisionnées.	Posées.	Quai couvert En construct.	Quai découv. En construct.
Première	»	»	»	»	»	»
Deuxième	»	»	»	»	»	»
Troisième	30	12	36,925	12,300	2	5

§ 3. — EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE. — REVENU PROBABLE.

Il nous reste, Messieurs, pour remplir notre programme, à vous donner quelques indications statistiques sur les revenus à espérer pour notre chemin.

Cette ligne, qui dessert les provinces les plus populeuses, les plus industrielles et les mieux cultivées de l'Espagne, est en communication avec Madrid d'un côté par la ligne du Nord, de l'autre, par la ligne de Saragosse à Madrid ; elle est aussi en communication avec Barcelone et la Catalogne, et les plus riches contrées de l'Espagne, par le chemin de fer de Barcelone à Saragosse. Enfin, en empruntant la ligne de Pampelune, le parcours de France à Madrid est abrégé d'une longueur qui peut atteindre 60 à 80 kilomètres, suivant le point de départ.

Une des causes qui doit élever à un très-haut degré de prospérité les chemins de France à Madrid, c'est leur situation à l'égard de l'Algérie.

Vous savez, Messieurs, que des ports français de la Méditerranée pour aller en Afrique, la traversée varie de quarante-huit à soixante heures, et que dans le gros temps la traversée est parfois de cinq ou six jours.

Or, lorsque le chemin de Bayonne à Madrid sera fait, la traversée pour aller en Algérie sera réduite à six heures par Alicante, dont la ligne fait suite aux sections de Pampelune à Saragosse et de Saragosse à Madrid.

Vous remarquerez que, tout en appréciant, comme un avantage considérable, cette perspective, au point de vue de la circulation des voyageurs à parcours total, nous n'en avons tenu aucun compte dans l'évaluation des revenus assurés au chemin de Pampelune à Saragosse.

Il n'échappera à la sagacité de personne que la situation toute particulière de cette ligne lui promet des avantages en dehors des conditions ordinaires.

En effet, les communications entre la France et l'Espagne se concentrent sur les lignes, qui, partant de la frontière de France, près de Bayonne, se dirigent, l'une, le nord de l'Espagne, vers les ports de l'Océan; l'autre, du côté opposé, vers les ports de la Méditerranée.

Ces deux chemins, pour atteindre Madrid, ont les développements suivants, résultant des cartes qui nous ont été remises par les ingénieurs espagnols :

Le nord de l'Espagne, 634 kilom.; la ligne par Pampelune et Saragosse, 554 kilom.

Pour apprécier l'importance de notre ligne pour le chemin de Saragosse et Alicante, il faut relire dans le rapport du Conseil de cette Société à l'assemblée générale de 1859, l'appréciation qui en est faite comme traversant de riches et industrieuses provinces, conduisant à l'entrée de la France, et promettant le développement d'un trafic qui assurera de nouveaux affluents à la ligne de Madrid.

Nous ne pensons pas qu'il soit opportun de

parler en détail de la situation exceptionnelle de notre ligne de 187 kilom. placée entre deux puissants réseaux, l'un de 900 kilom., l'autre de 750 kilom., et qui peut, en se portant d'un côté ou de l'autre, augmenter considérablement l'utilité de l'un ou de l'autre.

C'est là un coup d'œil général et en quelque sorte politique dont votre Conseil aura à étudier les développements pratiques et avantageux pour notre Société. Nous reviendrons aux renseignements sur le trafic.

L'usage est en général de compter les produits par l'importance des populations agglomérées. Sous ce rapport, la ligne de Pampelune à Saragosse est la plus favorisée; car elle dessert, en partant de Saragosse, les populations suivantes, comme nous l'avons vu dans sa description :

Las Casetas, Martofa, Alagon, Alcala, Luceni, Boquiñeni, Gallur, Mallen, Cortès, Ribaforada, el Bocal, Fontellas et Tudela; Alfaro, Milagro, Marcilla, Caparosa, Pitilla, Veire, Olite, et Tafalla; el Pueyo, Garinoain, Berasoain, Mendivil, Campano, Noain, Cordovilla, Zizur et Pamplona.

Ces différents centres de population sont uniquement ceux traversés par la ligne ou immédiatement aux abords.

Il faut y ajouter toutes les populations avoisinantes qui sont les plus denses de l'Espagne, et qui sont placées dans une zone dont la largeur est différente à droite et à gauche de la ligne.

A gauche, en effet, en montant, la zone se trouve limitée par celle du nord de l'Espagne, et elle s'étend jusqu'aux frontières de Navarre y *vas congadas* ; au nombre des principales populations qui y sont situées, nous citerons seulement : Azagra, Andosilla, Peralta, Falcel, Lerin, Lodosa, Serma, Mendivice, Viana, los Arcos, Berbinzana, Oyen, Soriada, Estella, Cisanqui, Larragua, Artaza, Muz, Ardaniz, Marguindela, Echarry, Erice, Yrurzun, Uriza.

A droite de la ligne, la zone est beaucoup plus étendue; elle est limitée par celle qui se termine au méridien d'Auch et Barbastro, et qui appartient tout naturellement au chemin de Barcelone. Donner la liste des populations principales serait véritablement trop long.

Elles comprennent toute la Navarre et la moitié du royaume d'Aragon, situé sur la rive gauche de l'Ebre, toutes les contrées minières, les versants les plus cultivés des Pyrénées, et comptent 758,200 habitants, c'est-à-dire environ le vingtième de toute la population d'Espagne.

Mais pour apprécier le trafic probable, nous ne pouvons recourir aux calculs habituels de la statistique et à la simple comparaison avec les autres chemins, soit en Espagne, soit en France, parce que la ligne de Pampelune à Saragosse est, pour ainsi dire, la seule en Europe qui soit tête de ligne, non plus d'un réseau provincial, mais du réseau de tout un royaume, et presque sa communication forcée avec toute l'Europe, sans avoir à sa charge aucune espèce d'embranchement.

Pour évaluer comparativement l'avenir du chemin de Pampelune à Saragosse, il faudrait chercher quelques rapprochements et le comparer par analogie à la ligne de Paris à Orléans, rendue indépendante de tout le réseau qu'elle commande. Il faudrait encore le comparer avec la ligne de Paris à Amiens, sur le réseau du Nord, avec la ligne de Paris à Rouen, avec la ligne de Paris à Lyon, en un mot, avec les meilleures têtes de nos grands réseaux, et encore trouverait-on, à son avantage, que la ligne de Pampelune dessert tout un pays, et toutes ses relations avec l'Europe ; tandis que les lignes comparées limitent leur effet d'action à de simples provinces.

Si l'on calcule les bénéfices de l'exploitation, en tenant compte seulement de la circulation actuelle, on trouve un minimum de revenu que nous allons indiquer.

Les éléments de la statistique nous ont été fournis par un homme extrêmement compétent, M. Page, ingénieur en chef du corps royal des chemins, canaux et ports de l'Espagne.

Cet habile ingénieur a été successivement attaché à la construction et à l'exploitation du chemin de fer de Madrid à Tolède, et plus tard, aux études détaillées et à la construction du chemin de fer de Saragosse.

Les chiffres qu'il fournit pour la circulation des voyageurs et des marchandises, puisés aux sources les plus authentiques, telles que les registres des droits communaux et les Portazgos, conduisent, en appliquant les tarifs expérimentés en Espagne, à un revenu brut un peu supérieur à 34,000 fr par kilomètre, ou de 6,358,000 fr. pour la ligne entière.

En supposant une exploitation à 45 0/0 de frais, on trouve un revenu net de 3,500,000 fr. en nombres ronds.

En appliquant 812,500 fr. au service de l'amortissement et des intérêts des obligations à 6 1/4 0/0, il reste pour les actions 2,687,500 f., soit environ 10 0/0.

Mais comme il a été dit, ce résultat basé sur la circulation actuelle, est tout à fait inapplicable au chemin de Pampelune devenu la tête de tous les chemins espagnols.

C'est donc dans les revenus de la ligne d'Orléans qu'il faut chercher quelques éléments de comparaison pour l'avenir de notre ligne. Or, la ligne d'Orléans, si elle fût restée isolée, donnerait seule plus de 150,000 fr. par kilomètre de recette brute.

Les produits des lignes dans des situations analogues, Paris à Amiens, Paris à Rouen, etc., conduiraient à des résultats comparables.

Dans ces proportions ce ne serait plus 10 0/0, mais un chiffre bien supérieur qu'il faudrait compter pour le revenu probable de la ligne de Pampelune.

Mais, si examiné à ces différents points de vue, le chemin de fer de Saragosse à Pampelune présente des avantages marqués sur les autres lignes, ces avantages deviennent plus évidents quand ils sont rapprochés de la constitution du capital, de la certitude du chiffre définitif de sa dépense et de l'achèvement prochain des travaux.

Le chemin du nord de l'Espagne est constitué avec un capital de 150 millions pour un parcours de 750 kilomètres, soit 207,300 f. par kilomètre.

Le chemin de Saragosse à Madrid et Alicante a une dépense kilométrique de 190,000 fr., on doit ajouter à ce chiffre la charge des intérêts et des frais d'administration que la durée des travaux élèvera à un chiffre qui ne s'éloignera pas de 200,000 fr.

Mais ces chemins sont, comme toutes les entreprises analogues de tous les pays, exposés à des mécomptes dans l'évaluation des dépenses d'établissement, et les chiffres que nous avons indiqués sont des *minima* que l'expérience, sur toutes les lignes et dans tous les pays, désigne comme insuffisants.

Pour la ligne de Saragosse à Pampelune, cet imprévu n'existe pas. Concédée, comme nous l'avons dit, en 1857, avec un cahier des charges plus rigoureux que les cahiers des charges précédents, avec un matériel kilométrique plus considérable que le matériel imposé aux autres compagnies, la dépense kilométrique n'atteindra pas 205,000 francs par kilomètre, et encore le paiement du chemin ne sera effectué qu'après la livraison qui doit avoir lieu le 31 décembre 1860, aux termes du traité à forfait que renferment nos statuts.

Jusqu'à cette époque, les versements sur les actions peuvent être limités à 250 francs par action, et le solde de 250 francs n'être appelé qu'après la livraison et la mise en exploitation de la ligne entière de Saragosse à Pampelune.

Ainsi, Messieurs, sous quelqu'aspect que l'on envisage notre entreprise, elle offre tous les éléments de succès en même temps qu'elle présente tous les degrés de sécurité et de certitude, puisque déjà les travaux sont terminés sur près de moitié de la ligne, les approvisionnements du matériel fixe et roulant pour la majeure partie arrivés sur les lieux, et les travaux d'art les plus importants attaqués de manière à ne pas entraver la livraison, et, par suite l'exploitation totale fixée, par les engagements du contrat de construction, au 31 décembre 1860.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre, à dater du 1er janvier 1860, des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à volonté .. 2 1/2 0/0 ;
— à 90 jours.. 3 0/0.

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial.

Le marquis G. D'AUDIFFRET.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 7 JANVIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 7 janvier.
Paris-Méditerranée	1.161 67	925 »»
Nord	1.152 »»	930 »»
Ouest	686 85	572 50
Orléans	676 04	1395 »»
Bessèges	638 65	440 »»
Est	608 52	647 50
Midi	436 32	512 50
Ardennes	373 00	483 »»
Genève	372 80	525 »»
Dauphiné	344 09	600 »»
Lombards-Vénitiens-Sud	»	»
Autrichiens	231 18	545 »»
	Au 31 décembre.	
Madrid à Alicante	24.208 03	460 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

P. GRIMAUD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 12 janvier 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	183,450,931 79
Numéraire dans les succursales	350,707,298 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	513,045 76
Portefeuille de Paris, dont 95,407,101 fr. 26 c. provenant des succursales	249,089,216 38
Portefeuille des succursales, effets sur place	285,400,338 »
Avances sur lingots et monnaies	13,200 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	675,400 »
Avances sur effets publics français	30,327,600 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	13,648,100 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	51,843,200 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	33,234,000 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	761,700 »
Avances sur obligations dans les succursales	268,600 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	65,000,000 »
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	53,708,861 43
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,648,896 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	107,036 15
Divers	2,443,964 69
	1,444,822,038 34

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	748,304,223 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	7,050,718 87
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	6,961,836 »
Compte courant du Trésor, créditeur	207,714,121 »
Comptes courants de Paris	136,984,184 51
Comptes courants dans les succursales	30,717,982 »
Dividendes à payer	5,113,330 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	4,091,053 31
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	1,503,470 06
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,465,758 17
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	1,020 »»
Divers	3,860,051 88
	1,444,822,038 34

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

COMTE CH. DE GERMINY.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La quatrième livraison des **Grandes usines de France** vient de paraître à la Librairie-Nouvelle.

Elle contient la description du *Moulin Darblay*, dans lequel ont été appliqués tous les utiles perfectionnements de la meunerie moderne. Une magnifique planche représentant une coupe longitudinale du bâtiment tout entier a été gravée avec le plus grand soin par M. Linton sur les dessins de M. Bourdelin ; deux autres gravures donneront une idée exacte de l'intérieur d'un moulin à vent et d'un moulin à eau, tels qu'ils étaient autrefois et tels qu'ils sont encore dans une partie de la France. Les livraisons suivantes contiendront :

L'Imprimerie impériale.— Les établissements Derosne et Cail. — La Manufacture des tabacs. — La Manutention militaire.— La Monnaie. — La Manufacture de Sèvres.— La Papeterie d'Essonnes. — Fonderies, Filatures, Savonneries, etc.

En envoyant au Directeur de la Librairie-Nouvelle, 15, boulevard des Italiens, 12 francs, soit en un mandat, soit en timbres, on recevra *franco*, par la poste, en France et en Algérie, les 20 livraisons formant le 1er volume.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 janvier. — **Crédit foncier de France.**— Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Neuve-des-Capucines, 19, à trois heures de relevée. L'assemblée se compose des deux cents plus forts actionnaires. Les cartes d'admission seront délivrées à partir du 20 janvier.

28 janvier. — **Comptoir central de crédit** (V.-C. Bonnard et Ce).— Convocation de l'assemblée générale annuelle, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 25 actions au moins cinq jours avant la réunion, 66, rue de la Chaussée-d'Antin.

31 janvier 1860.— **Caisse générale des chemins de fer.** — Convocation d'une assemblée générale, en vertu de l'art. 37 des statuts, au siége social, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Cette assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal.)

31 janvier. — **Chemin de fer du Centre belge** (Ecaussinnes à Erquelinnes). — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 88, à Bruxelles. Dépôt de 10 actions au moins au siége social, et à Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

6 février. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Convocation d'une assemblée générale au palais de Montenuovo, dans la salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie, à 10 heures du matin. (Voir le développement aux annonces de ce jour.)

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société. Dépôt des titres jusqu'au 27 janvier inclusivement.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

2 janvier.— **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du 7 janvier.)

2 janvier 1860.— **Chemin de fer d'Orléans.** Paiement des intérêts sur les obligations de divers emprunts afférents au chemin de fer d'Orléans, aux anciennes Compagnies du Grand-Central et d'Orsay, et dont on trouvera le détail complet à nos annonces du 24 décembre, page 1035.

2 janvier. — **Chemin de fer de l'Est.** — Intérêts sur des obligations des anciennes Compagnies de Strasbourg à Bâle, de Montereau à Troyes et Mulhouse à Thann. A la caisse de la Compagnie.

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord du réseau, Bourbonnais).— Paiement des intérêts semestriels sur les obligations des anciennes Compagnies du Bourbonnais, du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire. (Voir à ce sujet l'avis officiel de la Compagnie à nos annonces du 31 décembre, page 1050.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations 3 0/0 émises par la Compagnie en 1858 et 1859; — sur les obligations des anciennes Compagnies de Lyon à la Méditerranée et de Marseille à Avignon. (Voir à ce

(1) Voir notre numéro du 7 janvier 1860, qui renferme les détails les plus complets concernant les assemblées générales, les paiements de coupons, les appels de fonds et les échanges de titres.

sujet l'avis officiel de la Compagnie à nos annonces du 31 décembre, page 1050.)

2 et 6 janvier.— **Chemin de fer de l'Ouest.** Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de la Compagnie, et dont on trouvera le détail complet à nos annonces du 7 janvier.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement des intérêts semestriels sur actions et obligations. (Voir les détails à nos annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur obligations. (Voir le détail aux annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier 1860. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Paiement des coupons semestriels sur actions et obligations. (Voir le détail à nos annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions, soit 10 fr. par action nominative ; 9 fr. 63 c. par action au porteur : à Paris, à la caisse centrale, rue Bergère, 12 ; à Alais, chez M. Laurent, ingénieur de la Compagnie.

2 janvier. — **Mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement du coupon semestriel. (Voir aux annonces du 17 décembre.)

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement d'un à-compte de 25 fr. par action représentant l'intérêt du capital à 5 0/0, sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur, à la caisse de la Société, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Crédit foncier de France.** — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action pour le deuxième semestre de 1859, soit 5 0/0 du capital versé avec le paiement du 1er semestre. Au siége social, à Paris, et chez MM. les receveurs généraux de France pour les départements. Le dividende définitif sera fixé en assemblée générale en avril prochain.

6 janvier. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement du solde du dividende de l'année 1859, soit 15 fr. par action, à Paris, chez MM. Morel-Fatis et Ce, banquiers, rue Laffitte, 44.

13 janvier.— **Grande Société des chemins de fer russes.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 3 fr. 75 c. par action pour les actions non libérées, et 12 fr. 50 c. pour les titres libérés, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

15 janvier.— **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions, soit 9 fr. 60 c. par actions anciennes au porteur, 9 fr. 67 c. par actions nouvelles au porteur ; et 10 fr. pour les actions anciennes nominatives, 5 fr. pour les actions nouvelles nominatives, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

5 février. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Paiement de 7 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr., montant des intérêts du deuxième semestre de 1859 : à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ; à Bruxelles, au siége social ; à Gand, à la Banque de Flandres.

APPELS DE FONDS

1er au 10 février 1860. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Appel de 100 fr. par action sur les actions nouvelles émises pour l'exploitation des lignes du Brésil et de la Plata. Les actionnaires qui désireront effectuer ce versement par anticipation jouiront d'un escompte de 5 0/0 l'an : à Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration ; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers, et à Bordeaux, au secrétariat de la chambre de commerce.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Remboursement à 500 fr. de 272 obligations provenant des emprunts de 1855 et 1857, sorties au tirage public du 23 décembre 1859, et dont on trouvera la liste officielle communiquée par la Ce à nos annonces du 31 décembre. Les remboursements ont lieu : à Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17 ; à Lyon, rue Impériale, 33 ; à Marseille, à la gare du chemin de fer ; à Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

2 janvier. — **Compagnie des mines et du chemin de fer de Carmaux.** — Remboursement à 500 fr. de 200 obligations sorties au tirage public du 27 décembre 1859, et dont on trouvera le résultat officiel communiqué par la Compagnie à nos annonces du 31 décembre.

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement à 500 fr. de 396 obligations (1re et 2e série) sorties au tirage public du 20 décembre 1859 à Madrid, et dont les numéros sont indiqués dans l'avis officiel communiqué par la Compagnie, et que nous reproduisons à nos annonces du 31 décembre.

23 janvier.— **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Tirage au sort des obligations provenant des premier et deuxième emprunts, rue de Provence, 50, à 2 heures du soir.

1er juillet. — **Emprunt anglo-autrichien** (5 0/0 de 1852). — Remboursement des obligations sorties au quinzième tirage qui a eu lieu à Vienne le 2 janvier courant, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces de ce jour.

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
EST (1)	Du 1er au 7 janvier 1860	1651	1,004,640 89	608 52	1618	967,205 10	597 80	1 79	»·»»
ORLÉANS (1)	1er — 7 — ...	1475	997,156 60	676 04	1475	996,409 59	675 59	».06	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	1er — 7 — ...	1406	1,637,378 33	1,164 57	1363	1 537,516 43	1,128 26	3.23	»
OUEST (1)	1er — 7 — ...	1195	820,791 45	686 83	1145	753,100 18	657 73	4.43	»
NORD (1)	1er — 7 — ..	964	1,111,088 91	1,152 »»	919	1,000.830 18	1,060 »»	5.78	»
MIDI (1)	1er — 7 — ...	793	345 995 37	436 32	793	293,105 36	360 81	18.04	»
LYON A GENEVE (1)	1er — 7 — ...	231	86,136 60	372 89	220	77,395 50	337 97	10.33	»
ARDENNES (1)	1er — 7 — ...	164	61,188 36	373 09	154	51,655 04	335 42	11.22	»
DAUPHINÉ	1er — 7 — ...	134	46,103 80	344 09	134	36,301 79	270 90	27.01	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	1er — 7 — ...	33	21,055 05	638 05	33	22,388 95	676 45	»	5.95
AUTRICHIENS	1er — 7 — ...	1333	fl. 305,854 »»	231 18	1323	fl. 233,880 »»	176 78	30.77	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale (Ligne de Trieste..... Ligne Lombard-Vénitienne)	— — ...	»	»	»	»	»	»	»·»»	»·»»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	24 — 31 décemb 1859	482	219,617 51	398 70	482	164,906 59	299 35	53 17	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	24 — 31 — ...	57	18,002 30	270 35	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	1er — 7 janvier 1860	275	41,001 08	149 09	196	29,253 31	149 25	»·»»	»
VICTOR-EMMANUEL	24 — 31 décemb 1859	214	104,131 94	486 59	214	82,939 78	387 56	25.55	»
OUEST SUISSE	30 déc. 5 janvier 1860	97	30,240 82	311 »»	80	25,416 92	317 »»	»	1.89

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1651 kilomètres.
1859. — 1610 —
12e année. — 1re semaine.
Du 1er au 7 janvier 1860.

161.795 Voyageurs	312 488 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	692.192 46
Total	1.004.680 99
Semaine correspondante de 1859	967.265 10
Différence	37.415 79

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Recettes du 31 décembre 1859	324.036 62
Recettes depuis le 1er janvier 1859	64.814 043 70
— — 1858	58.667.361 60
Différence	6.150.682 10

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.415 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.419 kil.

Du 1er au 7 janvier 1860.

79.566 Voyageurs	297.743 »»
Bagages, Marchandises, etc.	690.413 60
Total	997.156 60
Semaine correspondante de 1859	996.499 59
Différence	657 01

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Novembre 1859.
Voir le numéro du 10 décembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

Recettes du 31 décembre 1859	351.574 13
Recettes depuis le 1er janvier 1859	101.977.747 45
— — 1858	81.681.865 39
Différence	20.295.882 06

1860. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1311 —
Du 1er au 7 janvier 1860.

Voyageurs	469.637 40
Bagages et Marchandises	1.167.740 [illegible]
Total	1.637.378 33
Semaine correspondante de 1859	1.537.816 43
Différence	99.561 90

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 499 kilomètres
1858. — 457 —
Du 24 au 30 décembre 1859.

Voyageurs	75.294 55
Bagages et Marchandises	291.600 60
Total	366.895 15
Semaine correspondante de 1858	259.402 81
Différence	107.492 34
Recettes depuis le 1er janvier 1859	16.114.701 20
— — 1858	13.803.711 30
Différence	2.310.989 90

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1105 kilomètres
1859. — 1145 —
Du 1er au 7 janvier 1860.

252.666 Voyageurs	357.956 35
Marchandises, etc. — Grande vitesse	62.023 10
— — Petite vitesse	400.811 80
Total	820.791 45
Semaine correspondante en 1859	753.100 18
Différence	67.691 27

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1859. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 1er au 7 janvier 1860
CHEMIN DE FER.

44.205 Voyageurs	100.168 59
Bagages, Marchandises, etc.	245.856 05
Total	345.995 47
Canal latéral et canal du Midi	45.721 01
Total	391.716 48
1re semaine 1859. Chemin de fer	293.105 36
— — Canal	44.932 01
Total	338.037 37
Chemin de fer, différence sur 1859	52.890 11
Canal, — —	789 »»
Total	53.679 11

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 919 —
Du 1er au 7 janvier 1860.

137.095 Voyageurs	306.092 05
Bagages, Marchandises, etc.	804.996 80
Total	1.111.088 91
Semaine correspondante de 1859	1.000.830 [illegible]
Différence	110.258 73

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 220 —
Du 1er au 7 janvier 1860

13.161 Voyageurs	37.570 90
Bagages et Marchandises	48.565 70
Total	86.136 60
Semaine correspondante de 1859	77.395 59

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Mouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 134 —

Recettes au 30 décembre 1859	3.279.621 37
Recettes du 31 décembre 1859	8.090 29
Recettes depuis le 1er janvier 1859	3.287.711 66
— — 1858	1.705.965 06
Différence	1.581.746 »»

Du 1er au 7 janvier 1860.

12.165 voyageurs	17.627 64
Bagages, Marchandises, etc.	43.360 72
Total	61.188 36
Semaine correspondante de 1859	51.655 04
Différence	9.533 32

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —
Du 1er au 7 janvier 1860

11.238 Voyageurs	21.042 65
Bagages, Marchandises, etc.	25.066 15
Total	46.108 80
Semaine correspondante de 1859	36 301 79
Différence	9.807 [illegible]

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 1er au 7 janvier 1860.

Voyageurs	2.197 »»
Bagages, Marchandises, etc.	18 858 05
Total	21.055 05
Semaine correspondante de 1859	22.388 95
Différence	1.333 90

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Saal
1860. Longueur exploitée : 1441 kilomètres.
1859. — 1323 —
Du 1er au 7 janvier 1860

33.123 Voyageurs ... En florins	79.858 »»
902.302 20 quintaux Marchandises	225.996 »»
Total	305.854 »»
Semaine correspondante de 1859	233.880 »»
Différence	71.974 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

OU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.
Longueur exploitée Ligne de Trieste, 844 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 639 —
Du 24 au 31 décembre 1859.

Ligne de Trieste.		
34.930 Voyageurs	106.002 20	
Bagages et Marchandises	442.410 90	548.413 10
Ligne Lombard-Vénitienne.		
60.976 Voyageurs	107.277 50	
Bagages et Marchandises	138.482 50	245.760 »»
Total		794.173 10
Semaine correspondante de 1858		706.793 85
Différence		87.379 25

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	57.926.503 30
— — 1858	37.770.923 06
Différence	20.155.580 24

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 24 au 31 décembre 1859.
Ligne d'Alicante.
1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — 462 —

11.650 Voyageurs	71.459 67
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.937 [illegible]
— (petite vitesse)	135.220 [illegible]
Total de la semaine	219.617 51

Ligne de Saragosse.
Section de Madrid à Guadalajara.
1859 — Longueur exploitée. [illegible] kilomètres.

5.828 voyageurs	12.804 44	18.002 30
Bagages, March. (gr. vit.)	3.149 68	
Marchandises (petite vi.)	2.048 15	
Total des deux lignes réunies		237.619 [illegible]
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859		11.828.966 44
Total		12.066.586 25

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 238 kilomètres.
1859. — 280 —
Du 1er au 7 janvier 1860

33.425 Voyageurs	34.851 10
Bagages, Marchandises	28.020 06
Total	62.871 16
Semaine correspondante de 1859	61.275 40
Différence	1.595 76

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 214 —

Du 24 au 31 décembre 1859.

25.028 Voyageurs	50.309 93
Bagages, Marchandises, etc.	29.252 80
Recettes diverses	211 15
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	24.358 06
Total	104.131 94
Recettes correspondantes de 1858	82.938 78
Différence	21.193 16
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.939.001 52
— — 1858	4.458.352 47
Différence	2.480.649 05

OUEST SUISSE.

Coppel-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée : 93 kilomètres

Du 30 décembre au 5 janvier 1860.

17.821 Voyageurs	20.539 05
Bagages, Marchandises, etc.	9.701 77
Total	30.240 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	25.416 92
Différence	4.823 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	20.723 81
— — 1859	16.579 [illegible]
Différence	4.143 98

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : […] kilomètres
1859. — […] —

Du 1er au 7 janvier 1860.

27.097 Voyageurs	23.267 82
Marchandises et Bagages	17.733 86
Total	41.001 08
Période correspondante de 1859	29.253 81
Différence	11.747 87

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Décemb. 1859.	14.002 49	12 mois 1859	187.597 93
Décemb. 1858.	11.942 64	id. 1858	178.069 99
Différence..	2.059 85		9.527 94

ANVERS A GAND.

Décembre 1859	54.129 23	12 mois 1859	720.265 91
Décembre 1858	53.767 17	id. 1858	738.325 12
Différence...	362 06		13.079 21

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859.	0/0
Novembre	144.992 95	156.892 40	11.899 45	8 20
11 1ers mois...	997.779 57	1.131.162 35	133.382 78	13 36

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Décemb.	1.907.128 55	1.774.036 12	133.092 46	7.50
12 mois	15.083.899 23	13.639.003 71	1.444.895 52	10.59

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en décembre 1859	60.154
Becs éclairés en décembre 1858	55.773
Augmentation décembre 1859	4.381 becs
Recettes du gaz. — Décembre 1859	300.514 41
Recettes du gaz. — Décembre 1858	287.361 23
Augmentation en décembre 1859	13.153 18
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	1.256.439 93
— 1858-59 —	1.134.935 72
Augmentation pour l'exercice courant	121.505 21

OMNIBUS DE PARIS

RECETTES COMPARÉES DES ANNÉES 1858-59.

Recettes des voitures.

	1858	1859	En plus.	En moins
Paris	11 831.522 25	12.680.513 40	848.991 10	»» »
Banlieue	1.652.223 27	1.649.553 95	» »»	2.669 32
Total	13.483.745 52	14.330.067 35	846.321 83	»» »

Recette moyenne.

Paris	79 96	84 27	4 31	»
Banlieue	48 22	53 21	4 99	»

Du 1er au 7 janvier 1860.

		Par journée d'Omnibus de Paris.	Par journée d'Omnibus de Banlieue
Recettes	296.614 »»	91 35	64 55
Semaine correspondante de 1859..	285.726 50	87 84	58 80
Différence...	10.887 50	3 51	4 25

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1860, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;

5 fr. pour les actions nouvelles, seront payés, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 31 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 0 fr. 33 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que la garantie de l'Etat, stipulée dans la convention intervenue entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie, en date du 11 juin 1859, s'étend à tout le capital de la Compagnie, actions et obligations.

En conséquence, les obligations portant les nos 1 à 67,000 sont échangées tous les jours contre de nouveaux titres portant les mêmes numéros, avec la mention de la garantie.

Les intérêts échus le 1er janvier 1860 ne sont payés que sur le dépôt des titres à échanger.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts du deuxième semestre 1859, soit 7 fr. 50 par action libérée de 300 fr., seront payés sur présentation des titres à partir du 5 février prochain :

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la banque de Flandres ;

A Paris, chez MM. de Bionay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts, pour le deuxième semestre de 1859, sont payés, sur présentation du coupon n° 5, depuis le 1er janvier 1860 :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandres ;

A Paris, chez MM. Bionay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le mercredi 25 du courant, à deux heures du soir, il sera procédé au tirage des obligations des 1er et 2e emprunts :

A Paris, rue de Provence, 50.

Paris, 7 janvier 1860.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Le conseil d'administration, conformément aux §§ 37 et 38 des statuts de la Société, a l'honneur de convier MM. les actionnaires à l'assemblée générale qui aura lieu à Vienne le lundi 6 février prochain, à dix heures du matin, dans la salle des séances de la Chambre de commerce et d'industrie, au palais de Montenuovo.

L'assemblée s'occupera :

Des résolutions à prendre pour se procurer les ressources nécessaires à l'achèvement de la ligne de Vienne à la frontière bavaroise, près Salzbourg, et au rétablissement de la section Wals-Passau.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée, devront, en exécution du § 39 des statuts, déposer chacun *quarante actions* au moins : à Vienne, dans la caisse de la Société, et à Paris, dans celle de MM. *de Rothschild frères*. En échange, un récépissé nominatif sera délivré à chaque déposant.

Aussitôt après l'assemblée générale, les actions devront être retirées contre la présentation du récépissé de dépôt.

Il est rappelé, en même temps, à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, et plus de vingt voix comme mandataire. Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 3 février prochain au plus tard.

Vienne, le 2 janvier 1860.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE

(BELGIQUE).

Ecaussines à Erquelinnes.

Le conseil d'administration a l'honneur de porter à la connaissance des intéressés que le coupon semestriel à échoir sur les obligations le 1er janvier 1860, est payable :

Chez MM. Dellaye, Teberghein et Ce, rue des Longs-Chariots, à Bruxelles ;

Chez MM. Noël et Ce, banquiers, rue du Faubourg-Poissonnière, 9, à Paris ;

Et dans les bureaux de la Compagnie, station de Binche.

L'administrateur délégué faisant fonction de directeur,
G. WANDERPEPEN.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

Ecaussines à Erquelinnes.

MM. les actionnaires sont convoqués à une assemblée générale extraordinaire, qui aura lieu, au siége de la Société, rue Royale, 88, à Bruxelles, le mardi 31 janvier 1860, à onze heures du matin.

ORDRE DU JOUR :

Modifications à apporter aux statuts ;

Mesures financières.

Pour être admis à l'assemblée, tout porteur de dix actions ou plus devra déposer, chez M. Emerique, administrateur du chemin de fer du Centre et directeur de l'Union du Crédit, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres qui lui appartiennent ou qui lui auraient été remis avec mandat par d'autres actionnaires.

Il sera délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Les actions seront également reçues chez MM. Noël et Ce, banquiers de la Compagnie, 9, Faubourg-Poissonnière, à Paris.

Les procurations devront également être déposées, chez M. Emerique, trois jours au moins avant celui de la réunion (art. 48 des statuts).

Bruxelles, le 24 décembre 1859.

L'administrateur faisant fonction de directeur,
G. WANDERPEPEN.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les porteurs d'obligations de l'Union des gaz sont prévenus que le coupon n° 4, de 7 fr. 50 c., échu le 1er janvier 1860, est payé, depuis ce jour, sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur, à Paris, rue de Provence, 58.

LA UNION,

COMPAGNIE GÉNÉRALE ESPAGNOLE D'ASSURANCES.

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échu le 1er janvier courant, se paie, à dater dudit jour, à raison de 6 fr. 90 c. :

A Paris, à la succursale de la Compagnie de Crédit en Espagne, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 7 janvier 1860.

EMPRUNT ANGLO-AUTRICHIEN 5 0/0 DE 1852

LISTE DES NUMEROS DES OBLIGATIONS

Sorties au quinzième tirage

qui a eu lieu à Vienne le 2 janvier 1860, et dont le Remboursement aura lieu à partir du 1er juillet 1860.

Série A. Titre de 60 liv. sterl.

21660	22363	34994
21715	34779	
21835	34965	

Série B. Titre de 30 liv. sterl.

21660	22363	34994
21715	34779	
21835	34965	

Titre de 100 liv. sterl.

218	6868	13236
360	7480	13445
617	7688	13505
650	7821	13884
697	8317	13947
866	8566	13954
1066	8581	13956
1129	8706	14051
1329	8717	14197
1676	8795	14210
2305	9062	14302
2344	9086	14673
2751	9681	14757
2800	9923	14792
2992	10512	15071
2996	10576	15079
3263	10897	15305
3505	11097	15378
3651	11116	16096
3679	11150	16283
3688	11261	16339
4095	11292	16426
4615	11511	16435
4774	11748	16547
4955	11768	16655
4961	11865	17165
5038	12053	17298
5121	12258	17746
5465	12300	17920
5534	12477	17995
5946	12586	18176
5955	12809	18207
6531	12819	18275
6704	12897	18431
6735	12942	18576

18776	24077	30314
18791	24153	30816
18916	24853	31133
19299	24940	31321
19696	24967	31371
19759	25285	31517
20458	25485	32086
20738	25812	32627
20762	26373	33063
20883	26665	33364
21002	27014	33430
21044	27617	33436
21238	28079	33441
21394	28176	33615
21447	28682	33757
22604	28965	33832
22768	29003	33845
23118	29079	34147
23391	29087	34148
23470	29235	34209
23597	29694	34396

Vienne, le 2 janvier 1860.

CHEMIN DE FER

DU NORD-EST SUISSE

AVIS.

MM. les actionnaires du chemin de fer Nord-Est Suisse sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, le dividende pour l'année 1859 a été fixé à 25 fr., qui sont payés depuis le 6 janvier courant, sur présentation du coupon, exigible seulement le 31 mai 1860, et sous déduction des 10 fr. payés à compte le 30 juin 1859 :

A Zurich, à la caisse de la Compagnie ;

A Wintherthur, chez MM. Waeffler, Egli et Ce ;

A Frauenfeld, à la Banque hypothécaire de Thurgovie ;

A Schaffouse, à la caisse de la gare ;

A Bâle, à la caisse du chemin de fer Central-Suisse ;

A Genève, à la caisse du chemin de fer de l'Ouest suisse ;

A Lausanne, chez MM. F. Marcel et fils ;

A Leipzig, chez MM. C. Hirzel et Ce ;

A Paris, chez MM. Alfred Morel Fatio et Ce.

Zurich, le 4 janvier 1860.

La direction du chemin de fer du Nord-Est suisse.

Le président,
Signé : A. ESCHER.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mercredi 25 janvier, à trois heures, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, à l'effet de délibérer sur l'extension des opérations du Crédit foncier de France au territoire de l'Algérie.

Des lettres de convocation sont directement adressées aux deux cents plus forts actionnaires qui, aux termes de l'art. 38 des statuts, composent l'assemblée.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées, au siége de la Société, à partir du 20 janvier courant, de dix heures à deux heures.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 31 décembre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 8 janvier 1860.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 8 janvier 1860 — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 1er janvier 1860.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 29 décembre, et d'Alexandrie, le vendredi, à dater du 6 janvier 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service est suspendu pendant la saison d'hiver.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGERIE :

- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les variations n'ont pas eu depuis huit jours une grande importance; mais la spéculation a été sans cesse hésitante, attendant chaque jour quelques nouvelles politiques de nature à produire des oscillations dont on ne pouvait prévoir la portée. Cependant, malgré cet état d'incertitude et la lourdeur des cours, la baisse n'a pas pu faire de progrès, parce qu'elle était sans cesse arrêtée par l'influence des capitaux disponibles, qui faisaient chaque jour des achats au comptant et qui luttaient contre les tendances de la spéculation. On s'est occupé continuellement des questions politiques, et les affaires de Rome ont complétement absorbé l'attention des spéculateurs. Mais cette question est encore si compliquée, que les spéculateurs se montrent fort timides, et cherchent sans cesse à se garantir des éventualités par des combinaisons de primes.

La rente, qui était il y a huit jours à 68 30, s'était relevée samedi à 69 ; mais elle retombait pendant les premiers jours de cette semaine à 68 20. On a remonté à 68 90.

On a encore parlé cette semaine de la suppression des tourniquets pour le 1er février prochain. Il paraît, du moins, que cette question continue à être discutée, et qu'elle a même été soumise aux délibérations du conseil d'Etat.

Les affaires n'ont pas eu beaucoup d'activité sur le marché des actions. Toutes les valeurs se sont néanmoins soutenues au-dessus des prix de compensation de la dernière liquidation. On a signalé samedi dernier des achats considérables en actions du Crédit mobilier; après avoir monté à 780, cette valeur est retombée à 770.

La spéculation a fait quelques arbitrages sur diverses lignes de chemins de fer. C'est ainsi que l'on vendait des actions du Nord que l'on remplaçait par des actions de Lyon, et que l'on échangeait des actions de l'Ouest contre des actions de l'Est. Le Nord a été faible depuis que son coupon de semestre a été détaché. Il se trouve maintenant nivelé avec le Lyon, et ces deux lignes ont varié de 910 à 915.

Les cours se sont soutenus sur les autres chemins français, mais la spéculation a eu peu d'activité. Les actions d'Orléans ont été lourdes par suite des livraisons de titres qui ont eu lieu à la dernière liquidation.

Les Lombards ont conservé beaucoup de fermeté. Les Autrichiens, que nous avons vu pendant quelque temps aux mêmes prix que les Lombards, ont perdu du terrain. La baisse du change sur Vienne exerce une fâcheuse influence sur ce chemin, qui pourtant a été mieux tenu depuis deux jours.

Les autres chemins ont été fort négligés. Nous citerons pourtant les chemins Romains, qui ont obtenu ces jours-ci un report de 20 à 370.

Le marché des obligations a été excellent depuis quelques jours; ces valeurs sont de nouveau recherchées. On sait que les Compagnies ont obtenu l'autorisation d'ouvrir cette année une souscription, par l'intermédiaire de leur syndicat, pour l'émission de leurs nouvelles obligations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 5 jusqu'à celle du 12 janvier :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 20 à 68 90; elle est restée à 68 55. Elle a varié à terme de 68 30 à 69, et après avoir rétrogradé à 68 15, elle est restée à 68 75.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 96 à 97; il est resté à 96 80.

La Banque de France a repris de 2,820 à 2,825.

Le Crédit foncier a varié de 715 à 720.

Le Crédit mobilier a monté de 745 à 780; il a rétrogradé à 738 75, et il est resté à 762 50.

L'Orléans a monté de 1,380 à 1,390; il est resté à 1,385.

Le Nord ancien a fléchi de 925 à 910; il est resté à 920. Le Nord nouveau a varié de 840 à 837 50.

L'Est a fléchi de 642 50 à 635; il est resté à 640.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 906 25 à 927 50; il est resté à 921 25.

Le Midi a repris de 503 75 à 515; il a fermé à 512 50.

L'Ouest a varié de 565 à 572 50; il est resté à 572 50.

Le Genève a monté de 515 à 525; il est resté à 517 50.

Le Dauphiné a varié de 590 à 595.

Les Ardennes anciennes ont varié de 480 à 482 50, et les nouvelles de 482 50 à 485.

Les Autrichiens ont repris de 536 25 à 540; ils sont restés à 537 50.

Les Lombards ont monté de 560 à 570; ils sont restés à 565.

Le Victor-Emmanuel a varié de 398 75 à 405.

Les Romains ont monté de 350 à 370; ils sont restés à 365.

Les Saragosse ont monté de 447 50 à 457 50, ils sont restés à 453 75.

Les Russes non libérés ont varié de 487 50 à 490.

Samedi.— Un mouvement très-vif de hausse a eu lieu sur toutes les valeurs, et les cours ont continué à être demandés jusqu'à la clôture. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 68 90, et de 50 c. à terme à 68 95; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 96 50. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit mobilier a monté de 35 à 780; l'Orléans, de 10 à 1,395; le Nord ancien, de 5 à 930; le Nord nouveau, de 2 50 à 840; l'Est, de 2 50 à 645; le Lyon, de 13 75 à 925; le Midi, de 7 50 à 512 50; l'Ouest, de 7 50 à 572 50; le Genève, de 10 à 525; le Dauphiné, de 3 75 à 593 75; les Autrichiens, de 10 à 545; les Lombards, de 3 75 à 567 50; les Victor-Emmanuel, de 5 à 405; les Saragosse, de 5 à 457 50. Les Romains se sont négociés à 360; les Russes non libérés, à 487 50.

Lundi. — Les ventes avaient recommencé avec beaucoup de vivacité, et l'on a reperdu tout le terrain que l'on avait gagné dans la journée du samedi. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 68 40, et de 40 c. à terme à 68 55. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96 50; la Banque à 2,820. Le Crédit mobilier a fléchi de 18 75 à 761 25; l'Orléans, de 10 à 1,385; le Nord ancien, de 6 25 à 923 75; le Nord nouveau, de 2 50 à 837 50; l'Est, de 2 50 à 642 50; le Lyon, de 3 75 à 921 25; le Midi, de 2 50 à 510; l'Ouest, de 2 50 à 570; le Genève, de 10 à 515; les Ardennes nouvelles, de 2 50 à 482 50; les Autrichiens, de 10 à 535; les Lombards, de 2 50 à 565; les Saragosse, de 1 25 à 456 25; les Romains, de 10 à 350. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 405.

Mardi. — Le marché a été lourd ; il y avait beaucoup d'hésitation ; mais les prix n'ont pas éprouvé de variations importantes. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 68 55; elle a fléchi à terme de 10 c. à 68 45. Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c. à 97. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit mobilier a fléchi de 8 75 à 752 50; l'Orléans, de 5 à 1,280; le Nord ancien, de 3 75 à 920. L'Est a monté de 2 50 à 645; le Genève, de 5 à 520; les Ardennes nouvelles, de 2 50 à 485. Le Lyon a fléchi de 2 50 à 918 75. L'Ouest s'est tenu à 570; le Midi, à 510; les Autrichiens, à 535. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 563 75; les Saragosse, de 2 50 à 455; les Romains, de 7 50 à 352 50. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 405. Les Russes non libérés ont monté 5 à 492 50.

Mercredi. — Le début de la Bourse était en baisse; mais les cours se sont relevés et sont même restés un peu au-dessus de la cote de la veille ; les demandes du comptant ont beaucoup contribué à raffermir le marché. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 30 à 68 55, et à terme de 68 20 à 68 55; le 4 1/2 0/0, de 96 75 à 97. La Banque a monté de 5 à 2,825. Le Crédit mobilier a varié de 738 75 à 755; l'Orléans, de 1,377 50 à 1,382 50; le Nord ancien, de 912 50 à 917 50; le Nord nouveau, de 837 50 à 835; l'Est, de 640 à 645; le Lyon, de 940 à 917 50; le Midi, de 506 25 à 507 50. L'Ouest s'est tenu à 570. Le Genève a varié de 516 25 à 515; les Ardennes nouvelles, de 485 à 482 50; les Autrichiens, de 532 50 à 536 25; les Lombards, de 560 à 562 50; les Saragosse, de 452 50 à 450; le Victor-Emmanuel, de 405 à 400; les Romains, de 360 à 370; les Russes libérés, de 482 50 à 485.

Jeudi. — La Bourse a été excellente. Toutes les valeurs étaient demandées, et la rente surtout a donné lieu à des affaires considérables. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 68 65, et à terme de 20 c. à 68 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 20 c. à 96 80. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 762 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,385; le Lyon-Méditerranée, de 6 25 à 921 15; le Nord ancien, de 2 50 à 917 50; le Nord nouveau, de 10 à 845; le Midi, de 5 à 512 50; l'Ouest, de 2 50 à 572 50; le Genève, de 5 à 520; le Dauphiné, de 1 25 à 595; les Autrichiens, de 1 25 à 537 50; les Lombards, de 2 50 à 565; les Saragosse, de 3 75 à 453 75. Le Victor-Emmanuel a fait 400; les Romains, 365.

Vendredi.— La Bourse a été très-ferme; mais le mouvement a porté presque exclusivement sur la rente. Les autres valeurs étaient fermes, mais elles ont eu peu de mouvement. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68 95, et à terme de 15 c. à 68 90; le 4 1/2 0/0, de 15 c. à 96 95. La Banque a fléchi de 5 à 2,820. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 771 25; le Lyon, de 2 50 à 923 75; le Nord, de 1 25 à 921 25. L'Orléans est resté sans changement à 1,385; l'Est, à 640; le Midi, à 512 50; l'Ouest, à 572 50. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 538 75; les Lombards, de 1 25 à 566 25; les Saragosse, de 1 25 à 456. Les Romains ont été cotés à 360 ; les Russes non libérés, à 490.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	110.000	500	»	25 »	jan.av.juil.	278 50
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	665 »
Omnium lyonnais .... —	Civ.	7.500	1/7500	»	25 »	janv. juill.	410 »
Comptoir V.C Bonnard et Cie —	C	0.000	100	»	5 »	février	45 »
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 »	avril	»
Sécurité............... —	A	300	5.000	/5	»	....	30 0/0 b.
Union des ports.. ...... —	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril.	25 0/0 b.
Lloyd français.... ..... —	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février. ...	30 0/0 b.
Océan .... —	A	300	5.000	4000	300 »	....	»
Chambre d'assurances.... —	A	600	5.000	4/5	» »	février....	»
Helvétia............... —	A	400	5.000	4/5	392 »	mars......	»
Vigie.................. —	A	900	5.000	4000	734 »	....	»
Sauvegarde.... .... —	A	300	5.000	4000	375 »	février. ...	»
Centrale............... —	A	1.000	5.000	4000	270 »	février. ..	»
Réunion. .... —	A	1.200	5.000	4000	325 »	février....	»
Compteur................ —	A	400	5.000	4000	»	....	2 0/0 b
Sphère................. —	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	11 »	avril.....	740 0/0 b
Phénix................. —	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	»
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars.....	155 0/0 b
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril.....	66 0/0 e.
Soleil.................. —	A	1.000	6.000	4/5	645 »	avril......	»
France .... —	A	2.000	5.000	4/5	900 »	avril......	82 0/0 b.
Urbaine .... —	A	1.060	5.000	4/5	325 »	avril......	»
Providence.............. —	A	2.000	2.500	2000	120 »	avril......	75 0/0 b.
Aigle................... —	A	400	000	3000	200 »	avril......	»
Paternelle .... —	A	3.000	1.000	600	Néant	avril......	»
Confiance............... —	A	600	5.000	4000	Néant	avril......	5 0/0 b
Nord.................... —	A	2.000	1.000	800	25 »	avril......	»
Générale....... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	»
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 »	t. les 4 ans	»
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	»
Phénix .... —	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	»
Caisse Paternelle........ —	A	3.000	500	400	15 »	avril......	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	30 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juill.	870 »
— act. de jouissance —	A	»	1/34000	»	83	juin	» »
Omnibus de Lyon......... —	C	00.000	100	10	Néant	....	50
Omnibus de Londres...... —	C	50.000	100	»	8 »	....	41 25
Omnibus des ch. de fer.. —	C	3.200	300	»	18 »	janv. jl.	175 »
Gondoles parisiennes..... —	C	1.700	80	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars......	42 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1200 »
— act. de jouiss. —	A	68.000	1/68000	»	8 30	1er juin....	93 50
Bourgogne, act. de capital —	A	7.900	1.000	»	50 »	avril, oct.	971 50
— act. de jouiss. —	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ...	140 »
Arles à Bouc, act. de capital —	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	100 »
3 canaux, act. de capital.. —	A	10.000	1.000	»	50 »	avril, oct..	900 »
Aire à la Bassée......... —	A	600	5.000	»	565 »	févr. août	1153 »
Sambre à l'Oise .... —	A	11.550	1.000	»	60 »	....	700 »
Scarpe inférieure........ —	C	2.900	1.000	»	» »	....	1510 »
Sambre française canalisée —	A	6.000	1.000		100	....	1250 »
Canalisation de l'Èbre.... —	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	150 »
Pont gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	15 »	....	130 »
Pont de Rouen........... —	A	800	1.000	»	50 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis .... —	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis... —	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	230 »
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »
Messager. imp. (Serv. marit.) —	A	80.000	500		30 »	janv. juill.	870 »
Cie générale maritime ... —	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	871 50
Marc Fraissinet père et fils —	C	»	500	»	» »	....	385 75
Comp. de navigation mixte —	A	30.000	1/30000	»	» »	....	301 25
Armements Barbey et Cie. —	C	30.000	500	»	28 50	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.300	500	»	Néant	avril oct..	» »
Long-Pendu.............. —	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Ronchamp............... —	C	6.900	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu......... —	Civ.	3.000	1.000	»	20 »	mai.	265 »
Pont-de-Loup-Sud......... —	Civ.	2.900	1.000	»	35 »	avril......	400 »
Monceaux-Saint-Étienne. . —	Civ.	2.800	500	»	» »	....	» »
Blanzy.................. —	C	80.000	500	»	30 »	févr. août.	» »
Azincourt............... —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte................ —	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire........... —	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Epinac.................. —	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire................... —	A	80.000	1/80000	»	5 »	....	140 »
Mont-Rambert............ —	A	80.000	1/80000	»	9	....	137 50
St-Étienne.............. —	A	80.000	1/80000	»	6 »	....	18[illegible] 75
Rive-de-Gier............ —	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	240 »
Mayenne et Sarthe....... —	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe............. —	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	765 »
Ahun et Fumane.......... —	»	»	500	»	»	....	120 »
Carmaux .... —	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	82 20
Roche-Molière et Firminy —	»	» »	500	»	» »	....	» »
Houill. réun. à Quaregnon —	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges..... —	A	30.000	500	»	35 »	....	487 50
Compagnie générale. *Asphaltes*	C	6.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais.......... —	»	10.000	100	»	17 50	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »
Méditerranée .... —	C	30.000	250		Néant	....	» »

DÉNOMINATION	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	00.000	100	»	Néant	août.	» »
Tenez (cuivre)........... —	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif. —	A	00.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander............... —	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne, zinc.. .. —	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov..	290 »
Nouvelle-Montagne, zinc.. —	A	3.000	1.000	»	75 »	....	940 »
Stolberg et Westphalie, priv. —	A	40.000	375	»	5 »	octobre ...	» »
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	» »
Corphalie, zinc.......... —	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	530 »
Eschweiler, priv. zinc..... —	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc —	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	» »
Silésie, zinc............ —	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	150 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	610 »
Decazeville (Aveyron)... —	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2000 »
Alais (Gard) .... —	A	15.000	1/15000	»	33 »	juin déc...	550 »
Creusot (Saône-et-Loire) . —	C	28.000	500	»	70 »	juin déc...	785 75
Allevard................ —	»	»	1.000	»	» »	....	1090 »
Basse-Indre. .... —		5.000	500	»	40 »	avril, oct..	700 »
Châtillon et Commentry... —	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	225 »
Horme.................. —	A	10.000	1/10000	»	» »	....	025 »
Maubeuge (Nord)......... —	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	450 »
Fourchambault........... —	C	20.000	1/20000	»	10 »	....	295 »
Marine et chemins de fer .. —		34.000	1/34000	»	44 »	mai, nov	390 »
Côte-d'Or............... —	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté........... —	C	40.000	500		15 »	mai, novem	» »
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.060	1/6060	»	00 »	....	610 »
Firminy................. —		»	250	»	» »	....	185 »
Pont-Lévêque (Vienne)... —	C	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s. Sambre (Belg.) —	A	10.000	500	»	65 »	avril, oct.	710 »
Providence Belgique)..... —	A	5.500	1.000	»	70 »	septembre.	1285 »
Phénix métallurgique..... —		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	» »
J.-F. Cail et Cie....... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	655 »
Caronte................. —	C	70.000	100	10	Néant	....	» »
Chameroy................ —	C	4.000	500	»	»	juin, déc.	» »
Gandillot................ —	C	2.350	225	»	50	....	» »
Cartusoffe.............. —	C	4.000	500	»	0 30	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	100 »
Cie immobilière (Rivoli)... —	A	240.000	100	»	50	janv. juill	103 75
Docks Louis-Napoléon..... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	120 »
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	830 »
Union des Gaz........... —	C	32.000	250	»	» »	janvier..	8 »
Marseille (Mines de Portes) —	C	45.000	1/45000	»	12 »	avril. oct.	120 »
Nord (Batignolles)....... —	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est (Vincennes).......... —	C	1.000	500	»	27 »	....	» »
Versailles.............. —	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens .... —	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	450 »
Calais .... —	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne........... —	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	» »
Lyon .... —	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2105 »
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1572 »
Wazemmes............... —	C	2.100	410	»	12 50	1er octobre.	» »
Malaga.................. —	»	»	»	»	» »	....	» »
Cie centrale, Lebon 13 villes —	C	15.000	500	»	20 »	janv. juill.	500 »
Montpellier............. —	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	6.000	500	»	42 »	août.......	575 »
Cohin................... —	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »
Société Lainière......... —	C	1.400	500	»	42 »	....	» »
Pont-Rémy............... —	A	5.000	1/5000	»	38 »	30 avril...	» »
Siècle................ *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	» »
Droit .... —	C	400	2.500	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	....	» »
Montluçon............... —	C	24.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique........ —	A	21.000	200	»	30 10	septembre.	475 »
Aix-la-Chapelle. Prusse rh. —	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	» »
Sétif (colonies de)...... *Divers*	A	6.000	500	»	25 30	mars sept.	» »
Richer et C. Vidanges .... —	C	28.000	500	»	30	....	» »
Caoutchouc souple ...... —	C	10.000	00	»	12 »	31 mars...	» »
Chollet et Cie .... —	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Cie générale des Eaux..... —	A	80.000	250	»	13 »	....	222 50
2 Cirques (E. Dejean et Cie) —	C	8.750	300	»	10 »	5 fév. juill.	» »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus...	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Cie imp. des Voitures de Paris..	80	27.000	125	50	5 »	....	» »
Ports de Marseille..........	500	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	480 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	515 »
Loire, anciennes..........	»	»	1.250	»	50 »	....	1130 »
— nouvelles.........	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	1000 »
Carmaux (charbonnages)......	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen.....	100	13.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne...........	»	13.600	500	15	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.000	500	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux..	270	20.100	500	00	15 »	avril octob.	255 »
Châtillon et Commentry	250	30.000	500	25	5 »	mai novemb	245 »
Horme anc................	475	2.410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	460 »
— nouv................	275	7.000	300	30	15 »	31 mars sept	278 50
J.-F. Cail et Cie	40	8.500	450	11	28 »	janv. juill.	486 »
Rue impériale de Lyon......	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	582 50
Gaz de Paris..............	410	23.300	500	45	25 »	janv. juillet	445 »
Union des gaz.............	230	22.737	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 7 AU 13 JANVIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
1475	3921	99	300.000	500	»	57 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1391 25	1395 ..	1397 50	1395 ..	1397 50	1390 ..	1392 50	1392 50	1390 ..	1395 ..	1391 50	1395 ..
919	1565	99	400.000	400	»	[illegible] fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	930 ..	930 ..	925 ..	923 75	920 ..	922 50	916 ..	917 50	920 ..	920 ..	921 25	921 25
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	832 50	840 ..	837 50	837 50	835 ..	840 ..	837 50	835 ..	845 ..	...	845 ..	845 ..
1618	1930	99	500.000	500	»	40 48 pour 1858	mai 1859	Est	646 25	647 50	645 ..	642 50	644 75	645 ..	642 75	645 ..	643 75	640 ..	641 75	640 ..
1363	3723	»	600.000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	925 ..	925 ..	916 25	921 25	917 50	918 75	920 ..	917 50	923 ..	921 25	922 50	923 75
763	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	510 ..	512 50	510 ..	510 ..	507 50	510 ..	507 50	507 50	512 50	512 50	511 50	512 50
1189	2314	95	300.000	500	»	31 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	572 50	...	570 ..	570 ..	570 ..	570 ..	...	570 ..	570 ..	572 50	570 ..	572 50
219	234	99	60.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	515 ..	520 ..	520 ..	515 ..	520 ..	520 ..	520 ..	515 ..	517 50	520 ..	517 50	...
52	52	99	35.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	...	...	...	...	155 ..	...	160 ..	...	157 50	...	...	...
134	269	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	560 ..	560 ..	...	580 ..	590 75	...	580 75	...	...	585 ..	...	...
154	436	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	490 ..	...	...	...	475 ..	...
»		»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	485 ..	482 50	...	486 ..	485 ..	485 ..	482 50	...	482 50	481 50	482 50
33		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1223	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	518 75	515 ..	520 25	525 ..	522 50	525 ..	515 ..	526 25	527 50	537 50	541 75	538 75
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	405 ..	405 ..	405 ..	405 ..	405 ..	405 ..	406 25	400 ..	406 25	400 ..	405 ..	...
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	450 ..	...	...	...	480 ..	472 50	...	490 ..	490 ..	490 ..	...	490 ..
	»		»	»	»		»	id. (tout payé)	...	...	...	...	483 75	483 75	482 50	...	480 ..	...	480 ..	...
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	277 50	»	277 50	»	...	»	...	»	252 50	»	252 50	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	140 ..	»
462	815	99	260.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	457 50	457 50	457 50	456 25	456 25	455 ..	450 ..	450 ..	453 75	453 75	453 ..	454 ..
1398	2133	90	312.500	500	300	...	oct.-décembre	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	570 ..	567 50	565 ..	565 ..	562 50	563 75	562 50	561 50	567 50	565 ..	562 50	566 25
»	619	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	300 ..	...	320 ..	...	300 ..	...	270 ..	...	300 ..	...	300 ..	...
»	721	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	...	»	...	»	...	...	»	»	...	»	...	»
14	14	99	7.953	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	»	...	...	...	...	...	»
»	132	99	47.500	250	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	515 ..	515 ..	...	...	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	35.000	500	330	6 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	»	...	...	...	»	...	»	...	»
»	»	99	58.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	»	»	»	»	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	285 ..	297 50	...	»	300 ..	295 ..	297 50	295 ..	300 ..	297 50	295 ..	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	7	9	10	11	12	13
1848	5.400	1909	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (cours), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.600	1901	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	»	...	...
1841	2.775	1901	1110	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	1020 ..	1015 ..	1020 ..
1848	13.333	1898	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	141	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.534	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	975 ..	975 ..	...	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	D°.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	965 ..
1853	60.000	1905	1060	»	1.250	septembre	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 ..	1030 ..	1030 ..	1030 ..	...	1030 ..
1847-1854	51.750	1898	divers	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1851	24.000	1905	500	»	625	mars	25 ..	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	475 ..	475 ..	475 ..	...	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	...	490 ..
1852	120.160	1954	»	»	625	avril.	25 ..	D°.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	505 ..	...	...	505 ..	510 ..	510 ..
1852	382.920	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	485 ..	485 ..	485 ..	485 ..	485 ..	485 ..
»	5.993	1905	»	»	540	juillet.	20 ..	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1950	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 67	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	131.107	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	278 75	...	...	...	...
1856	255.000	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	285 ..	285 ..	288 75	286 75	285 75	285 15
1852	63.643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	...	...	290 ..	...	290 ..
1855	264.990	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	298 75	300 ..	300 ..	300 ..	299 ..	300 ..
1852-1857	1.112.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	290 ..	291 25	290 ..	290 ..	291 25	291 50
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	293 ..	292 ..	295 ..	292 50	291 50	297 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	...	291 25	290 ..	...	290 ..	290 ..
1857	56.565	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	286 25	287 50	286 75	287 50	287 50	290 ..
»	250.000	1953	»	»	500	avril.	15 ..	D°.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	298 75	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 75
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	290 ..	291 25	290 ..	291 25	290 ..	290 ..
»	347.789	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	287 50	290 ..	287 50	290 ..	288 75	290 ..
»	33.610	1956	280	»	500	»	15 ..	D°.	Bességes à Alais	282 50	282 50	...	283 ..	...	281 25
1857	389.567	1949	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	288 75	290 ..	288 75	288 75	290 ..	290 ..
»	28.272	1956	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	287 50	286 25	288 25	287 50	287 50	287 50
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné gar.	287 50	287 50	286 25	286 25	286 25	287 50
1858	600.600	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	288 75	288 ..	290 ..	290 ..	290 ..
»	563.645	1956	275	»	500	»	15 ..	D°.	Chemins autrichiens gar.	263 75	263 50	262 50	263 75	263 75	263 75
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens gar.	251 25	252 50	252 75	253 75	253 75	253 75
1858	...	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	235 ..	237 50	237 50	236 25	235 ..	235 ..
1858	190.000	1913	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	251 25	252 50	251 75	251 25	248 75	253 50
1858	24.576	1957	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	250 ..	...	245 ..	248 75	...	...
1858	»	1908	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	251 25	251 25	251 25	252 50	251 25	254 25
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	100.300	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	121 25	121 25	121 25	120 ..	120 ..	121 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 7 Comptant.	Samedi 7 Terme.	Lundi 9 Comptant.	Lundi 9 Terme.	Mardi 10 Comptant.	Mardi 10 Terme.	Mercredi 11 Comptant.	Mercredi 11 Terme.	Jeudi 12 Comptant.	Jeudi 12 Terme.	Vendredi 13 Comptant.	Vendredi 13 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes — 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	68 90	68 55	68 40	68 55	68 55	68 45	68 55	68 55	68 65	68 75	68 95	68 90
Rentes — 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	.. ..	.. ..	68 60	68 70	68 60	68 65	68 65	68 60	68 85	68 90	69 ..	69 ..
Rentes — 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	96 50	96 ..	96 50	96 50	97 ..	.. ..	97 ..	.. ..	96 80	.. ..	96 95	.. ..
Rentes — 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 sept. 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2910 ..	»	2870 ..	»	2890 ..	»	2925 ..	»	2835 ..	»	2830 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	655 ..	»	655 ..	...	655 ..	»	655 ..	»	660 ..	»	...	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	715 ..	...	715 ..	...	717 50	...	716 25	...	720 ..	...	720 ..	720 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	467 50	»	467 50	...	472 50	...	470 ..	...	470 ..	...	472 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450 ..	»	450 ..	»	418 75	»	...	»	...	»	441 50	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 25	»	95 ..	»	96 25	»	96 25	»	95 ..	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	88 75	»	90 ..	»	90 75	»	90 ..	»	90 ..	»	85 75	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	...	»	...	»	...	»	101 25	»	...	»	101 95	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	771 25	769 ..	761 25	764 25	753 75	752 50	757 50	755 ..	773 ..	762 50	771 25	771 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1092 50	»	1090 ..	»	1105 ..	»	1100 ..	»	1095 ..	»	1105 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	460 ..	»	460 ..	»	470 ..	»	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	225 ..	»	225 ..	»	223 50	»	225 ..	...	225 ..	»	225 ..	»
Ville de Marseille. Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 5/8	»	95 5/8	»	95 4/8	»	95 3/8	»	95 4/8	»	95 4/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»	100 ..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 50	...	85 ..	»	84 50	...	85 ..	...	84 75	»	84 75	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	53 ..	»	53 ..	»	...	»	...	»	...	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	.. ./.	»	82 50	»	82 50	»	82 50	»	82 50	»	82 50	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	.. ./.	»	82 ./.	»	82 ./.	»	82 ./.	»	81 3/4	»	81 1/2	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	...	470 ..	472 50	471 25	472 50	470 ..	472 50	470 ..	472 50	470 ..	...	470 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	32 3/8	.. ./.	32 1/2	.. ./.	32 3/4	.. ./.	32 3/4	.. ./.	33 ./.	.. ./.	32 ./.	.. ./.
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	.. ./.	»	43 1/2	»	43 1/2	»	44 ./.	»	44 1/2	»	.. ./.	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	42 1/2	.. ./.	44 ./.	.. ./.	.. ./.	.. ./.	.. ./.	.. ./.	43 3/4	.. ./.	43 1/2	.. ./.
D° intérieur, jouissance janvier 1860	42 1/4	42 3/8	41 1/4	42 1/2	42 5/8	42 1/2	42 7/8	42 7/8	43 ./.	42 7/8	43 ./.	42 7/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Gérant, J. G. BORDOT

N° 1011 19e ANNÉE — N° 3 SAMEDI 21 JANVIER 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

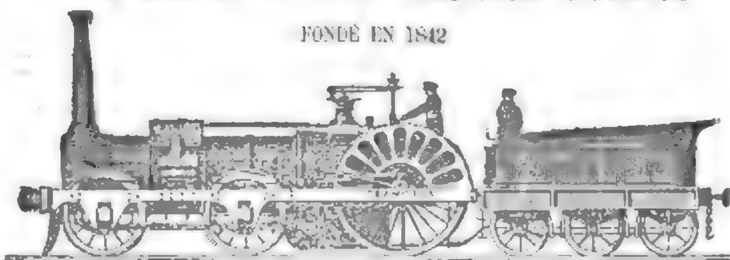
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris	18 fr. par an
Départements	12 —
Étranger	18 —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne)	3 fr. »»
Aux Annonces —	1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES et Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La suppression de la liquidation de quinzaine et la nouvelle organisation de la Bourse ont eu pour effet de rendre les opérations de liquidation beaucoup plus nombreuses à la fin du mois, et par suite de multiplier les travaux destinés à les régulariser.

Nous apprenons que, par ces différents motifs, la chambre syndicale des agents de change de Paris a décidé qu'à partir de ce mois-ci, le délai pour le règlement des opérations sera porté de quatre jours de Bourse à cinq, de façon que les paiements à effectuer par les agents de change auront lieu un jour plus tard que par le passé.

La physionomie du marché des fonds publics n'a pas beaucoup varié cette semaine. Rien de suivi dans les mouvements divers qui se manifestent et qui s'arrêtent sans cause apparente ; des oscillations sans importance, une grande lourdeur, et finalement de la faiblesse sur la plupart des valeurs.

Le 3 0/0, qui était vendredi dernier à 68 fr. 90 c., n'a pu dépasser le cours de 69, et il est aujourd'hui à 68 80. Le marché des chemins de fer et des valeurs industrielles ne présente pas plus d'animation.

Le journal *le Pays*, de mardi soir, avait annoncé dans les termes suivants l'abolition du droit d'entrée à la Bourse :

« Nous croyons savoir que l'administration va faire disparaître les tourniquets placés à l'entrée de la Bourse, et que l'on considérait comme une entrave aux opérations financières et industrielles. »

Un autre journal, *la Patrie*, annonçait ainsi la même nouvelle :

« Au moment où, par sa lettre d'hier, l'Empereur inaugure un système libéral tout nouveau, on assure qu'il est question de l'abolition des tourniquets de la Bourse. On sait que *la Patrie* a toujours réclamé la suppression de ce droit. »

Bien que cette nouvelle n'ait pas été confirmée depuis mardi, nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de douter de voir le droit d'entrée à la Bourse disparaître très-prochainement.

Nous avons formulé trop souvent notre opinion sur l'existence du droit d'entrée, pour qu'il soit nécessaire d'y revenir, et nous n'avons pas besoin de dire que nous applaudirons à sa suppression; mais nous devons ajouter que cette suppression n'est pas à nos yeux, comme elle paraît l'être pour beaucoup de personnes, l'unique panacée qui doit rendre à la Bourse le mouvement, aux affaires l'animation qui leur font défaut depuis si longtemps. Le droit d'entrée n'a été qu'un des instruments du système restrictif qu'on a cru devoir appliquer à la spéculation et à l'esprit d'entreprise dans le but d'en modérer le développement qu'on trouvait alors excessif.

L'impôt sur les valeurs mobilières, la révision de la loi sur la commandite, les conditions particulières imposées aux émissions des valeurs étrangères se rattachent au système économique que nous avons constamment combattu et qui nous paraît abandonné aujourd'hui par ceux mêmes qui en avaient été les plus ardents promoteurs. C'est donc l'ensemble des mesures prises dans un but commun et non une seule de ces mesures qu'il convient de réviser, si l'on veut entrer avec chance de succès dans la voie des réformes indiquées en principe dans la lettre de l'Empereur à S. Exc. le ministre d'Etat, et qui reposent toutes sur une large et sage application de la liberté des transactions.

Nous souhaitons donc de tout notre cœur que la suppression du droit d'entrée à la Bourse devienne le signal d'une ère nouvelle pour l'industrie financière et pour l'esprit d'entreprise. Le gouvernement y trouverait, nous en sommes convaincus, un concours puissant pour l'exécution des projets importants qu'il vient de mettre à l'étude, et nous verrions renaître immédiatement le grand mouvement de prospérité publique qui a signalé les premières années de l'Empire.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 65, ferme à 69 »».

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 75, ferme à 97 25.

L'emprunt est coté 69 45.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	38.34 0/0
Ouest suisse	31.»» 0/0
Victor-Emmanuel	26.20 0/0
Autrichiens	23.»» 0/0
Dauphiné	21.85 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	20.21 0/0
Ardennes	16.91 0/0
Lyon-Genève	10.84 0/0
Midi	6.05 0/0
Bessèges à Alais	3.53 0/0
Ouest	3.36 0/0
Paris-Lyon-Méditerrané (Paris-Marseille)	1.98 0/0
Nord	1.37 0/0
Est	1.27 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

UNION SUISSE.. .... 7 88 0/0
ORLÉANS..................... ...... 7.90 0/0

J.-G. BORDOT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	13 janvier	20 janvier	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0.....	68 90	69 »»	»» 10	» »»
Rente 4 1/2 0/0.	96 95	97 25	»» 30	» »»
Banque de France	2820 »	2825 »»	5 »»	»» »»
Consolidés	95 4/8	95 2/8	» »/»	» 2/8
Crédit foncier...	720 »»	735 »»	15 »»	»» »»
Crédit mobilier..	771 25	775 »»	3 75	»» »»
Comptoir d'Esc[te]	660 »»	670 »»	10 »»	»» »»
Orléans.........	1385 »»	1382 50	»» »»	2 50
Nord	921 25	920 »»	» »»	1 25
Nord nouveau...	845 »»	833 75	» »»	11 25
Est.............	640 »»	643 75	3 75	» »»
Paris-Méditerran[e]	923 75	917 50	»» »»	6 25
Midi	512 50	511 25	»» »»	1 25
Ouest...........	572 50	586 25	13 75	»» »»
Genève..........	517 50	512 50	»» »»	5 »»
Dauphiné........	595 »»	595 »»	» »»	»» »»
Graissessac-Béziers	157 50	160 »»	2 50	»» »»
Ardennes ancien.	475 »»	475 »»	10 cx	» »»
Ardennes nouveau	482 50	495 »»	7 50	cx »»
Ch. Autrichiens..	538 75	535 »»	»» »»	3 75
Victor-Emmanuel	405 »»	405 »»	» »»	»» »»
Russes..........	482 50	486 25	7 50	cx »»
Romains.........	360 »»	365 »»	5 »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	506 25	503 75	» »»	2 50
Saragosse.......	435 »»	437 50	2 50	»» »»

S. M. l'Empereur a adressé à S. Exc. M. le ministre d'Etat la lettre suivante :

« Palais des Tuileries, le 5 janvier 1860.

» Monsieur le ministre,

» Malgré l'incertitude qui règne encore sur certains points de la politique étrangère, on peut prévoir avec confiance une solution pacifique. Le moment est donc venu de nous occuper des moyens d'imprimer un grand essor aux diverses branches de la richesse nationale.

» Je vous adresse dans ce but les bases d'un programme dont plusieurs parties devront recevoir l'approbation des Chambres, et sur lequel vous vous concerterez avec vos collègues afin de préparer les mesures les plus propres à donner une vive impulsion à l'agriculture, à l'industrie et au commerce.

» Depuis longtemps on proclame cette vérité qu'il faut multiplier les moyens d'échange pour rendre le commerce florissant ; que sans concurrence l'industrie reste stationnaire et conserve des prix élevés qui s'opposent aux progrès de la consommation ; que sans une industrie prospère qui développe les capitaux, l'agriculture elle-même demeure dans l'enfance. Tout s'enchaîne donc dans le développement successif des éléments de la prospérité publique ! Mais la question essentielle est de savoir dans quelles limites l'Etat doit favoriser ces divers intérêts, et quel ordre de préférence il doit accorder à chacun d'eux.

» Ainsi, avant de développer notre commerce étranger par l'échange des produits, il faut améliorer notre agriculture et affranchir notre industrie de toutes les entraves intérieures qui la placent dans des conditions d'infériorité. Aujourd'hui, non-seulement nos grandes exploitations sont gênées par une foule de règlements restrictifs, mais encore le bien-être de ceux qui travaillent est loin d'être arrivé au développement qu'il a atteint dans un pays voisin. Il n'y a donc qu'un système général de bonne économie politique qui puisse, en créant la richesse nationale, répandre l'aisance dans la classe ouvrière.

» En ce qui touche l'agriculture, il faut la faire participer aux bienfaits des institutions de crédit : défricher les forêts situées dans les plaines et reboiser les montagnes, affecter tous les ans une somme considérable aux grands travaux de dessèchement, d'irrigation et de défrichement. Ces travaux, transformant les communaux incultes en terrains cultivés, enrichiront les communes sans appauvrir l'Etat, qui recouvrera ses avances par la vente d'une partie de ces terres rendues à l'agriculture.

» Pour encourager la production industrielle, il faut affranchir de tout droit les matières premières indispensables à l'industrie, et lui prêter, exceptionnellement et à un taux modéré, comme on l'a déjà fait à l'agriculture pour le drainage, les capitaux qui l'aideront à perfectionner son matériel.

» Un des plus grands services à rendre au pays est de faciliter le transport des matières de première nécessité pour l'agriculture et l'industrie ; à cet effet, le ministre des travaux publics fera exécuter le plus promptement possible les voies de communication, canaux, routes et chemins de fer qui auront surtout pour but d'amener la houille et les engrais sur les lieux où les besoins de la production les réclament, et il s'efforcera de réduire les tarifs, en établissant une juste concurrence entre les canaux et les chemins de fer.

» L'encouragement au commerce par la multiplication des moyens d'échange viendra alors comme conséquence naturelle des mesures précédentes. L'abaissement successif de l'impôt sur les denrées de grande consommation sera donc une nécessité, ainsi que la substitution de droits protecteurs au système prohibitif qui limite nos relations commerciales.

» Par ces mesures, l'agriculture trouvera l'écoulement de ses produits ; l'industrie, affranchie d'entraves intérieures, aidée par le gouvernement, stimulée par la concurrence, luttera avantageusement avec les produits étrangers, et notre commerce, au lieu de languir, prendra un nouvel essor.

» Désirant avant tout que l'ordre soit maintenu dans nos finances, voici comment, sans en troubler l'équilibre, ces améliorations pourraient être obtenues :

» La conclusion de la paix a permis de ne pas épuiser le montant de l'emprunt. Il reste une somme considérable disponible qui, réunie à d'autres ressources, s'élève à environ 160 millions. En demandant au Corps législatif l'autorisation d'appliquer cette somme à de grands travaux publics, et en la divisant en trois annuités, on aurait environ 50 millions par an à ajouter aux sommes considérables déjà portées annuellement au budget.

» Cette ressource extraordinaire nous facilitera non-seulement le prompt achèvement des chemins de fer, des canaux, des voies de navigation, des routes, des ports, mais elle nous permettra encore de relever en moins de temps nos cathédrales, nos églises, et d'encourager dignement les sciences, les lettres et les arts.

» Pour compenser la perte qu'éprouvera momentanément le Trésor par la réduction des droits sur les matières premières et sur les denrées de grande consommation, notre budget offre la ressource de l'amortissement, qu'il suffit de suspendre jusqu'à ce que le revenu public, accru par l'augmentation du commerce, permette de faire fonctionner de nouveau l'amortissement.

» Ainsi, en résumé :

» — Suppression des droits sur la laine et les cotons ;

» — Réduction successive sur les sucres et les cafés ;

» — Amélioration énergiquement poursuivie des voies de communication ;

» — Réduction des droits sur les canaux, et, par suite, abaissement général des frais de transport ;

» — Prêts à l'agriculture et à l'industrie ;

» — Travaux considérables d'utilité publique ;

» — Suppression des prohibitions ;

» — Traités de commerce avec les puissances étrangères.

» Telles sont les bases générales du programme sur lequel je vous prie d'attirer l'attention de vos collègues, qui devront préparer sans retard les projets de lois destinés à le réaliser. Il obtiendra, j'en ai la ferme conviction, l'appui patriotique du Sénat et du Corps législatif, jaloux d'inaugurer avec moi une nouvelle ère de paix et d'en assurer les bienfaits à la France.

» Sur ce, je prie Dieu qu'il vous ait en sa sainte garde.

» NAPOLÉON. »

L'INDUSTRIE FRANÇAISE ET LE CRÉDIT.

Si on pouvait admettre qu'il y eût des systèmes absolus de libre échange et de protection, le *Journal des chemins de fer* pourrait dire qu'il appartient au système des libres échangistes, parce que le bon marché des matières premières amenant nécessairement le développement de l'industrie, conduit à l'accroissement des transports, en même temps qu'il économise les dépenses d'établissement des voies ferrées.

Mais nous le disons hautement, nous ne sommes ni libres échangistes, ni protectionnistes; en pareille matière il n'y a pas de théorie absolue; tout ce qui concerne l'industrie et le commerce est le résultat de la pratique et des faits.

Dans quelles circonstances se produit le programme de l'Empereur tel que le contient sa lettre à son ministre d'État? Dans quelle situation se trouve l'industrie? Quelles sont les institutions financières créées pour la soutenir et la développer? Quelles sont les mesures adoptées pour assurer les transports à bas prix? Enfin, quels sont les éléments qui existent, pour permettre à notre industrie de lutter avec l'industrie anglaise? Tels sont les points qu'il serait utile d'examiner, et qui conduiraient certainement à apprécier si, dans les conditions actuelles de l'industrie et du crédit en France, le programme de l'Empereur est réalisable; et dans le cas où il n'en serait pas ainsi, quelles seraient les mesures qui pourraient le plus rapidement mettre l'industrie française en état de lutter avec l'industrie anglaise?

Cet examen général serait trop vaste, car il nous entraînerait à étudier les industries atteintes, celles qui résisteront, celles qui fléchiront, les établissements qui sont en mesure de soutenir la lutte et ceux qui devront succomber. Nous présentons la question dans sa partie pour ainsi dire purement financière, et nous croyons que si cette partie du programme de Sa Majesté était largement exécutée, les industries françaises, à très peu d'exception près, pourraient lutter avec l'Angleterre. En effet, si on pouvait simultanément assurer l'abondance des capitaux et leur bon marché, les transports à bas prix, l'abaissement des droits sur les matières premières, la facilité d'agglomérer les capitaux par l'association; si, en un mot, on développait la puissance financière de la France, on fournirait ainsi à l'industrie les facilités et les ressources nécessaires, ressources et facilités que les siècles ont enfantées en Angleterre, et que la France doit se procurer subitement. Pour nous toute la question est là, et c'est ce que nous allons examiner.

Il existe en France des établissements financiers pour le commerce, pour l'agriculture, pour les chemins de fer; il n'en existe aucun pour l'industrie. Ici nous avons besoin de faire une distinction afin d'être bien compris. Les industriels qui font le commerce par des achats et des ventes trouvent facilement la négociation de leur signature, en tant qu'elle s'applique à leurs opérations commerciales; mais pour ce qui concerne leur constitution même, c'est-à-dire la formation de leur capital, ils ne trouvent en France aucun concours. Les capitaux que les industriels demandent pour créer ces grandes usines qui, par leur importance même, sont destinées à produire à meilleur marché, ces capitaux qui donnent à la puissance industrielle de la France un concours si utile, deviennent pour ainsi dire des valeurs mortes lorsqu'ils sont représentés par des titres, car ces titres sont exclus de tous les établissements financiers qui existent; et les porteurs de titres, fussent-ils ceux de Decazeville, ceux de Derosne et Cail, ceux du Creuzot, ceux d'Alais, qu'ils soient représentés par les Gaz de Paris, les Ports de Marseille, qu'ils soient sous la forme anonyme ou commanditaire, sont tous, sans exception, frappés d'exclusion, et les porteurs de ces titres, qui représentent des centaines de millions, ne trouveraient pas en France un seul établissement de crédit, non pas qui voulût, mais même qui fût, par ses statuts, autorisé à leur prêter un centime.

L'industrie, privée complétement de concours financier, ne trouvant de crédit nulle part, peut-elle lutter avec l'Angleterre, lorsque précisément la lutte va l'obliger à faire de plus grands efforts, de plus grands sacrifices pour améliorer sa production, et surtout pour l'augmenter, afin de lui permettre d'abaisser son prix de revient par la multiplication de sa production?

C'est évidemment là le point le plus délicat du problème posé par l'Empereur; quant à nous, nous craignons que la constitution financière de la France, dans son état actuel, ne permette pas à l'industrie de soutenir avantageusement la concurrence avec l'industrie anglaise; car les prêts offerts par le gouvernement sont, à nos yeux, plutôt un danger qu'un secours pour l'industrie.

En effet, quelle est l'importance des besoins de l'industrie pour se transformer, changer et améliorer son matériel, accroître sa production? Nous ne les estimons pas trop haut en évaluant les sommes nécessaires à un milliard. Quel secours l'État peut-il donner? Quelques millions à peine; et il suffit que le gouvernement fasse concurrence aux capitaux privés pour que ceux-ci s'abstiennent; à plus forte raison s'abstiendront ils si, à la concurrence de l'État, s'ajoute l'absence complète de concours financier de la part des institutions publiques de crédit.

Que faudrait-il donc faire pour remédier aux inconvénients de la situation et faciliter, sous ce rapport et autant que possible, la réalisation du programme de l'Empereur?

Voici ce que nous conseillons: Créer, sans délai, un établissement au capital de 50 à 100 millions, affecté uniquement à servir d'intermédiaire entre l'industrie et la Banque de France. Cet établissement recevrait des propriétaires industriels, comme des actionnaires de ces établissements, des engagements ou obligations à une échéance de quatre-vingt-dix jours, qui seraient garantis d'abord par la signature de l'emprunteur, ensuite par les titres ou actions des établissements industriels. Ces engagements, faits à l'ordre de l'institution nouvelle, seraient négociés au Comptoir d'escompte ou à un autre établissement financier, afin de compléter les trois signatures nécessaires pour l'admission à l'escompte de ces valeurs à la Banque de France. Ce nouvel établissement, bien plus que les prêts faits par l'État, aiderait à l'industrie et lui permettrait d'améliorer sa production par les capitaux qu'elle obtiendrait ainsi à bon marché.

Quant aux transports à bas prix, il nous semble que la solution est facile. Le gouvernement a un droit de partage avec la plupart des compagnies de chemins de fer; ne pourrait-il pas, par suite de l'abandon total ou partiel de ce droit, ou de quelques autres modifications dans le cahier des charges des compagnies, obtenir pour la houille, les minerais, le coke, la fonte, et enfin, pour les matières premières et d'encombrement, un changement dans les tarifs? Ces tarifs devraient être proportionnels aux distances, de manière à égaliser les prix autant que possible et à activer la concurrence à l'intérieur. Ainsi, par exemple, en admettant que les frais de traction, sans tenir compte des frais d'établissement, des frais d'entretien de la voie, des frais généraux d'administration, pussent être réduits à 1 cent. par tonne et par kilom., on fixerait le chiffre de 2 cent. pour les parcours de 7 à 800 kilom., de 2 cent. 1/4, de 6 à 700 kilomètres, de 2 cent. 1/2 de 4 à 500 kilomètres, de 2 cent. 3/4 à 3 cent. pour tous les parcours inférieurs, jusqu'au point où le chemin de fer trouverait dans le prix total du parcours une somme suffisante pour couvrir ses frais de traction et ceux relatifs à l'entretien du matériel affecté à ces sortes de transports.

En même temps, l'on décréterait la construction de chemins à petites sections, avec toutes les facilités possibles de construction, de manière à pouvoir pénétrer rapidement dans tous les bassins houillers, dans tous les lieux où le minerai est riche et abondant.

Enfin, il faudrait ne pas perdre de vue que l'agglomération du capital par l'association est le seul, l'unique moyen qui puisse permettre à l'industrie de réunir les capitaux; et ne pas oublier davantage que toutes les sociétés industrielles les plus puissantes en France, et nous disons toutes sans exception, n'ont jamais eu qu'une seule forme pour se constituer; cette forme de société, encore aujourd'hui indispensable pour parvenir à la forme anonyme, c'est la Société en commandite par actions.

Nous croyons qu'avec un ensemble de mesures analogues à celles que nous venons d'indiquer sommairement, avec la liberté du marché des transactions reconquise, la circulation libre des valeurs mobilières, la faculté au capital de s'associer sans être frappé d'impôt, le programme de l'Empereur se réalise-

rait sans porter dans l'industrie une perturbation trop grande; et la prospérité générale en recueillerait bientôt les immenses bienfaits.

J.-G. Bordot.

SOCIÉTÉ ANONYME
DU
CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Nous publions le procès-verbal de la première assemblée générale de la Société anonyme du chemin de fer de Saragosse à Pampelune dont nous avons inséré le rapport dans notre dernier numéro :

« En cette ville de Madrid, ce 9 janvier 1860, à midi, dans un salon du palais de M. J. de Salamanca, paseo de Recoletos, MM. les actionnaires de la Société dont les noms sont inscrits en marge du présent acte, se sont réunis, sous la présidence de S. Exc. M. le marquis de la Véga de Armiso, gouverneur civil de la province.

M. le président ouvre la séance par la constitution du bureau, suivant les prescriptions de l'art. 39 des statuts. Il résulte de l'examen de la liste de MM. les actionnaires que M. de Salamanca et M. Albert Allard, comme actionnaire représentant de MM. J. Mirès et Ce, sont appelés à remplir les fonctions de scrutateurs. Sur l'excuse présentée par ces messieurs, M. le président appelle au bureau les deux actionnaires venant après eux sur la liste.

MM. Miguel de Roda et don José de Zaragoza prennent place au bureau.

Le bureau, en exécution dudit art. 39, appelle M. J. Gomez Acebo à remplir les fonctions de secrétaire.

MM. les scrutateurs procèdent à la constatation de la partie du capital représenté et du nombre d'actionnaires présents ou représentés.

Pendant cette opération, M. le secrétaire donne lecture du décret royal expédié par le ministère de *fomento* le 14 décembre 1859, publié dans la *Gazette* du 22 du même mois, en vertu duquel S. M. la reine (Q. D. G.) a daigné autoriser la constitution définitive de la Société.

M. le secrétaire donne lecture de l'annonce de l'assemblée, *Gazette* du 20 décembre. Même annonce a été faite à Paris dans le *Moniteur officiel*, la *Gazette des tribunaux*, le *Droit* et les *Petites Affiches* du 22 décembre.

M. le secrétaire donne ensuite lecture des statuts et du rapport présenté par les fondateurs.

Après cette lecture, un des scrutateurs déclare que de l'examen des documents déposés sur le bureau, il résulte que le nombre des actions représentées est de 54,400, et celui des actionnaires présents ou représentés de 77.

M. le président déclare l'assemblée générale régulièrement et légalement constituée, attendu que toutes les formalités de la loi ont été remplies.

Ensuite de ce, l'assemblée appelée à approuver les statuts, déclare leur donner son approbation,

M. le président dit, qu'aux termes des statuts qui viennent d'être approuvés, l'assemblée générale a à mettre en délibération et à approuver certains objets spéciaux qui vont lui être soumis.

M. le secrétaire donne lecture des propositions.

I.

L'assemblée générale ayant pris connaissance du décret royal du 14 décembre, des actes des 11 octobre et 5 décembre 1859, reçus par Me Lafuente, notaire royal à Madrid, du règlement du 12 décembre 1857, des statuts imprimés, rédigés en conséquence de ces actes, des plans, rapports, mémoires et documents placés sur le bureau, accepte et ratifie les apports et le traité de construction à forfait tels qu'ils sont exprimés et mentionnés en l'art. 6 des statuts, et autorise le Conseil d'administration à donner suite au traité et aux conventions établies conformément au susdit article.

II.

L'assemblée générale, en exécution des dispositions du § 1er de l'art. 19 des statuts, décide que la rémunération fixe du Conseil d'administration sera de 20,000 douros par an, à répartir entre les membres dans la forme qui sera réglée par le Conseil.

III.

L'assemblée générale décide que la quote-part des produits nets annuels à allouer aux administrateurs sera de 5 0/0 conformément aux dispositions de l'art. 19. Cette quote-part sera répartie entre eux dans la forme qui sera réglée par le Conseil.

IV.

L'assemblée générale approuve les dispositions de l'art. 47 des statuts relatives à l'attribution aux fondateurs de la Société d'une quote-part de 5 0/0 sur l'excédant des bénéfices nets annuels. Cette somme sera divisée entre eux dans la proportion de 1/5 et 4/5 résultant des souscriptions faites à l'art. 8 des statuts.

V.

L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à faire usage des facultés mentionnées à l'art. 26 des statuts de la lettre *g* à la lettre *i* inclusivement.

Ces propositions, soumises l'une après l'autre à l'assemblée, sont successivement approuvées à l'unanimité.

M. le président annonce qu'il ne reste plus à l'assemblée qu'à nommer les vingt personnes qui auront à remplir les fonctions d'administrateur, et ce en exécution de l'art. 18.

VI.

L'assemblée générale, en exécution des termes de l'article 18, nomme administrateurs :

1° MM. le général Fernandez de Cordoba, marquis de Mendigoria, ancien président du Conseil ;

2° F° Lersundi, ancien ministre ;

3° Le général Ros de Olano, comte de l'Almina, ancien ministre, actuellement directeur de l'infanterie ;

4° Llorente, ancien ministre des finances ;

5° Roda, ancien ministre de Fomento (travaux publics);

6° Alvarez, ancien conseiller royal ;

7° De Zaragoza, ancien conseiller royal;

8° Castro, ministre plénipotentiaire d'Espagne à Turin, ancien conseiller royal ;

9° Carriquiry, grand'croix d'Isabelle la Catholique;

10° De la Gandara, général de brigade ;

11° De Salamanca, banquier, ancien ministre des finances ;

12° L^e^ Florès Calderon ;

13° Le comte de Chassepot, membre du Conseil général de la Somme ;

14° Jules Mirès, banquier ;

15° Félix Solar, banquier ;

16° Le vicomte de Richemont ;

17° Jules Carvallo, ingénieur des ponts et chaussées ;

18° Louis Raynouard, commandeur de l'ordre d'Isabelle la Catholique ;

19° Adolphe Cochery, avocat, administrateur des chemins de fer romains;

20° Charles Bocher, propriétaire.

M. le président déclare que toutes les prescriptions et formalités que marquent les lois et statuts spéciaux de la Compagnie ayant été remplies, la Société anonyme mercantile du chemin de fer de Saragosse à Pampelune est légalement constituée.

Il déclare ensuite lever la séance pour le procès-verbal en être dressé en conformité des prescriptions de l'art. 44 des statuts, et être signé par lui, les scrutateurs et le secrétaire. »

Pour extrait :

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le *Constitutionnel* mentionne un succès important de notre industrie métallurgique, dans une circonstance où elle était en concurrence avec le pays où la même industrie est plus avancée qu'en aucune autre contrée de l'Europe.

On reconnaîtra combien ont été grands les progrès de nos usines, puisqu'elles sont parvenues à soutenir avec succès la concurrence de l'industrie belge, quoique celle-ci eût en sa faveur le bon marché des matières premières et la modération des salaires.

Une circonstance récente vient de mettre

en relief les progrès de l'industrie française, non seulement dans la construction des voitures et du matériel roulant des chemins de fer, mais aussi, et ce qui est plus important, pour le matériel fixe, c'est-à-dire les rails, les éclisses, etc.

La Société des chemins de fer Romains avait préparé un traité pour la fourniture de tout son matériel avec les principales sociétés industrielles de Belgique, telles que Seraing, Couillet, Saint-Léonard, Prudhomme à Nivelle, Pauwels à Bruxelles, etc., etc. Mais les représentants de l'industrie française, tels que MM. Schneider, Benoist d'Azy, Cail, Parent et Schaken, André Kœchlin, Enverte et Bouchaud (de Terre-Noire), Marin (de l'Horme), etc., informés que le traité avec les constructeurs belges allait être ratifié, se sont réunis, et ont fait ensemble la proposition de se charger de toutes les fournitures des chemins Romains, à des conditions plus avantageuses que celles qui étaient offertes par les sociétés belges.

Nous apprenons que le Conseil d'administration des chemins Romains, dans sa séance du 7 janvier, a accepté les propositions faites par l'industrie française, et approuvé le traité qui assure cette fourniture à nos usines.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Assemblée générale du 14 janvier.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers se sont réunis en assemblée générale, le 14 janvier, à la salle Herz, sous la présidence de M. Benat, président du conseil d'administration.

Après la formation régulière du bureau, M. le président a donné lecture du rapport présenté à l'assemblée au nom du Conseil d'administration.

Nous commençons aujourd'hui la publication de cet important travail où les actionnaires trouveront les développements les plus circonstanciés sur la marche des affaires de la Compagnie, ainsi que l'historique des circonstances imprévues qui ont paralysé jusqu'ici l'essor de cette entreprise.

Voici le texte des résolutions qui ont été soumises à l'assemblée et qui ont reçu son approbation :

Première résolution.

L'assemblée générale,

Sur la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport;

Vu les articles 25 et 37 des statuts de la Société,

Autorise le Conseil d'administration à émettre des obligations pour une somme effective de 2,670,000 fr. Elle donne tous pouvoirs au Conseil pour émettre ces obligations dans les circonstances et aux conditions qu'il jugera convenables.

Toutefois, la négociation de ces obligations ne pourra avoir lieu que lorsque le projet de loi stipulant une garantie d'intérêt accordée par l'Etat, aura été adopté par le Corps législatif et par le Sénat, et promulgué comme loi de l'Etat.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale,

Prenant en considération les motifs développés dans le rapport du Conseil d'administration,

Déclare approuver et ratifier, pour le passé, les instances judiciaires engagées ou soutenues contre MM. Isidore Boucaruc, Eugène Boucaruc et Soubaigné ; et, pour l'avenir, déclare donner tout spécialement audit Conseil le mandat exprès et formel de poursuivre, autant que possible, par toutes voies de droit et devant toutes juridictions, la réparation des dommages qui sont ou seront reconnus avoir été commis au préjudice de la Compagnie, de quelque nature que soient ces dommages, et quels qu'en soient les auteurs.

Troisième résolution.

L'assemblée générale,

Sur la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Vu les articles 21 et 27 des statuts,

Ratifie les nominations faites par le Conseil, de :

M. Parès,
M. Ch. de Bousquet,
M. de Guizard,
M. A. Banès;

Donne tout pouvoir au Conseil d'administration de choisir le moment qui lui paraîtra convenable pour nommer, en exécution de l'article 21 des statuts, aux deux places actuellement vacantes.

Les trois résolutions proposées par le Conseil ont été adoptées.

La première, à l'unanimité, moins trois voix.

La seconde et la troisième, à l'unanimité.

F. Grimaud.

IMPOTS ET REVENUS INDIRECTS.

Le *Moniteur* du 17 a publié l'état comparatif du produit des impôts et revenus indirects pour les années 1859, 1858 et 1857.

1859 a produit	fr.	1,094,644,000
1858	—	1,091,728,000
1857	—	1,052,713,000

Ce qui établit en faveur de 1859 une augmentation de 2,916,000 fr. sur 1858, et de 41,931,000 fr. sur 1857.

L'ordre dans lequel s'est produite l'augmentation des recettes pendant l'année 1859 est digne d'attention parce qu'il témoigne d'une vigoureuse reprise dans les affaires ; il y avait eu diminution constante pendant les trois premiers trimestres, et cette diminution ne s'élevait pas à moins de 12,986,000 fr., mais au contraire le dernier trimestre a produit à lui seul une augmentation si forte, que non-seulement elle a compensé la diminution des trois trimestres précédents, mais que de plus elle a constitué l'année 1859 en bénéfice sur les deux années précédentes. Cette augmentation s'est élevée, du mois d'octobre au mois de décembre, à 15,902,000 francs.

Les diminutions portent pour 15 millions sur les droits d'enregistrement, de greffe et d'hypothèques, diminutions qui proviennent de la suppression du décime provisoire de guerre ; sur les sucres des colonies françaises, pour 8 millions 416,000 francs Le droit de fabrication sur les sucres indigènes a produit 6 millions 286,000 fr. en moins, mais ces diverses diminutions ont été compensées, et au delà, par les augmentations suivantes en faveur de 1859 : droit de timbre, 521,000 francs; droits de douane, à l'importation, sur les sucres étrangers, 12 millions 20,000 fr.; droits sur les boissons, 8,459,000 fr.

La marche ascensionnelle du droit sur les boissons ne s'est pas ralentie. Ce droit avait produit 153 millions en 1857, il a produit en 1858, environ 166 millions, et un peu plus de 174 millions en 1859.

La taxe des lettres qui, en 1858, n'avait produit que 53,036,000 fr., s'est élevée pendant l'année dernière à 56,498,000 fr., constituant ainsi une différence de 3,462,000 fr. en faveur de 1859.

J.-G. Bordot.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le gouvernement est décidé à faire exécuter, sans délai, par les compagnies, les lignes de chemin de fer qui leur ont été concédées.

La plupart des embranchements du réseau pyrénéen sont encore l'objet de diverses études, notamment ceux de Bayonne à Pau et de Pau à Bagnères-de-Bigorre. Un seul est achevé et livré à la circulation, celui de Mont-de-Marsan à Tarbes. Celui d'Agen au chef-lieu des Hautes-Pyrénées a, depuis près de deux ans, des terrassements terminés sur la plus grande partie de son parcours. Si nous sommes bien renseignés, la ligne de Toulouse à Bayonne serait vigoureusement attaquée au printemps prochain. Il en serait de même de la section de Tarbes à Bagnères-de-Bigorre, comme le constate la lettre suivante adressée par M. Rouher, ministre des travaux publics, à M. Mocquard, chef du cabinet de l'Empereur :

« Paris, 7 décembre.

» Monsieur,

» Vous m'avez fait l'honneur de me transmettre, par ordre de l'Empereur, une pétition par laquelle les habitants de l'arrondissement de Bagnères-de-Bigorre expriment la crainte que la construction du chemin de fer entre Tarbes et Bagnères ne soit indéfiniment ajou-

née, et demandent que l'exécution de cette section soit poursuivie activement.

» J'ai l'honneur de vous informer que j'ai donné à MM. les ingénieurs du chemin de fer des ordres pour que les travaux entre les deux points ci-dessus indiqués soient repris dès le commencement de la campagne prochaine et continués sans interruption jusqu'à leur complet achèvement. »

— M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient de décider, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, que les deux embranchements destinés à relier la ligne de Paris à Lyon au chemin de fer de l'Ouest, auraient leur point de départ à Chagny ou près Chagny. On sait que l'un de ces embranchements se dirigera sur Nevers et l'autre sur Moulins; ils auront un tronçon commun de Chagny à Torcy.

M. le ministre a approuvé le projet présenté par la compagnie concessionnaire pour le tracé et les terrassements de la partie comprise entre Chagny et le chemin particulier qui dessert les mines de Montmaillots. C'est de ce point que partiront les bifurcations. Toute décision a été ajournée au sujet de la section du Creuzot et de l'embranchement du Montceau.

— La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon a décidé de commencer immédiatement la construction d'une seconde voie sur la ligne de fer de Dijon à Dôle. Les travaux ont été divisés en deux parties: la section comprise entre Dijon et Auxonne a été adjugée à M. Lanier; l'entrepreneur de la section d'Auxonne à Dôle est M. Guillaumon. Les chantiers s'ouvriront dans une quinzaine de jours.

— On annonce l'ouverture prochaine de la section de Faverney à Aillevillers, comprise dans une des deux grandes lignes transversales du réseau de l'Est.

Cette section, d'un parcours de 30 kilomètres, compte cinq stations: Port-d'Atelier, où se trouve le point de bifurcation avec la ligne de Mulhouse, Faverney, Conflans, Saint-Loup-Luxeuil et Aillevillers.

La station de Aillevillers desservira directement Plombières, distant de 8 kilomètres environ, et qui sera rattaché au chemin de fer par la route impériale se prolongeant jusqu'à Remiremont.

Lorsque la dernière section d'Aillevillers à Epinal sera livrée à la circulation, la grande ligne transversale de Nancy à Vesoul n'aura plus de solution de continuité, et la France comptera une communication de plus entre le Nord et le Midi.

— L'administration du chemin de fer du Nord vient d'apporter de notables améliorations dans son service de Paris à Bruxelles. Deux nouveaux trains sont organisés, l'un partant de Paris à neuf heures du matin, passant par Maubeuge et Mons, et effectuant le trajet en six heures quarante-cinq minutes; l'autre passant par Valenciennes et Quiévrain, partant à dix heures quinze minutes du matin.

Par le premier de ces trains, les voyageurs parcourent en six heures quarante-cinq minutes 370 kilomètres; c'est un exemple de vitesse qui ne sera sans doute pas perdu pour les autres chemins de fer.

Nous voyons encore dans les modifications du service du chemin de fer du Nord qu'à dater du 1er janvier on part de Paris pour Cologne à neuf heures quinze minutes du matin, et que l'on arrive à destination à huit heures trente minutes du soir. Ainsi en onze heures quinze minutes on aura franchi 507 kilomètres.

— On annonce que la question de la continuation de la ligne de Soissons à la frontière belge par Laon, Marle, Vervins et Hirson, avec embranchement de Busigny vers Hirson, vient de faire un pas décisif.

La nouvelle convention conclue entre l'Etat et la Compagnie du Nord, ayant concédé éventuellement cette ligne à cette Société, le gouvernement a voulu régler définitivement cette affaire dans les délais fixés par la convention, et il vient d'ordonner la préparation des avant-projets de manière à pouvoir les soumettre en temps utile aux enquêtes publiques.

— MM. les ingénieurs chargés du projet de tracé définitif de la ligne de Thann à Wesserling ont terminé leur travail, qui sera sans doute soumis très-prochainement à l'enquête publique.

— M. le préfet du Jura a fait connaître au corps municipal de Lons-le-Saulnier qu'il avait reçu des représentants de la Compagnie Paris-Lyon l'assurance formelle que la section du chemin de fer de Mouchard à Lons-le-Saulnier serait complétement achevée dans le courant du mois d'aout 1861.

— On va commencer, aussitôt que le temps le permettra, les travaux du chemin de fer de Givet à Dinant et Namur, construit, suivant convention, par les Compagnies du Nord et de Namur à Liége.

— Le ministre des travaux publics de Piémont a autorisé M. O'Gigli à faire les études d'une ligne de chemin de fer qui partira de Parme et passera par Bogrotaro et Pontremoli, descendra la Magra et aboutira à la Spezia, qui deviendra ainsi le port des duchés et de la basse Lombardie. On calcule que cette ligne coûtera 44 millions pour 117 kilomètres.

— Le *Bollettino delle Strade ferrate*, publié à Turin, établit ainsi la situation du réseau piémontais actuel, en tenant compte de l'accroissement produit par la cession de la Lombardie au Piémont.

Voici, par ordre chronologique, le tableau des diverses lignes, en y comprenant celles de Lombardie :

			Kilomètres
1840	18 août,	Milan-Monza,	13
1846	17 février,	Milan-Treviglio,	31
1848	21 septemb.,	Turin-Moncalieri,	8
»	14 décembre	Moncalieri-Cambiano,	9
1849	8 mars,	Cambiano-Valdichiesa,	10
»	5 novembre	Valdichiesa-Dusino,	9
»	15 —	Dusino-Asti,	21
»	6 décembre	Milan-Camerlata,	32
1850	1er janvier,	Asti-Novi,	56
1851	10 janvier,	Novi-Arquata,	12
1853	10 février,	Arquata à Bussalla,	19
»	13 mars,	Turin-Savigliano,	52
»	5 décembre	Savigliano-Fossano,	12
»	18 —	Bussalla-Gênes,	22
1854	25 mai,	Turin-Suze,	53
»	5 juin,	Alexandrie-Mortara,	41
»	5 juillet,	Mortara-Novare,	25
»	27 —	Turin-Pignerol,	38
»	20 août,	Fossano-Centallo,	12
»	24 —	Mortara-Vigevano,	13
»	16 octobre,	Centano-Olmo,	6
1855	6 mars,	Novare-Verceil,	22
»	8 avril,	Verceil-Chivasso,	50
»	1er mai,	Chivasso-Stura,	18
»	—	Novare-Oleggio,	17
»	14 juin,	Oleggio-Arona,	19
»	22 juillet,	Stura-Valdocco,	5
»	5 août,	Olmo-Coni,	3
»	4 octobre,	Cavallermaggiore-Bra,	13
1856	1er janvier,	Savigliano-Saluces,	15
»	8 avril,	Gênes-Voltri,	15
»	8 septemb.,	Santhia-Biella,	30
»	20 octobre,	Saint-Jean-de-Maurienne-Aix,	84
1857	22 mars,	Verceil-Valence,	42
»	31 août,	Aix-Saint-Innocent,	4
»	20 octobre,	Novare-Tessin,	14
»	12 —	Treviglio-Desenzano,	98
»	3 novembre	Alexandrie-Voghera,	39
»	—	Novi-Tortone,	19
1858	6 janvier,	Alexandrie-Acqui,	34
»	25 —	Voghera-Casteggio,	9
»	12 mai,	Casteggio Broni,	12
»	20 —	Chivasso-Caluso,	14
»	22 juillet,	Broni-Stradella,	4
»	27 —	Saint-Innocent-Culoz,	18
»	12 novembre	Caluso-Ivrée,	19
1859	mai,	Milan-Tessin,	36
»	3 septemb.,	Stradella-Castel-Saint-Giov.,	11
»	20 octobre,	Castel-Saint-Giov., à Saint-Nicolo,	13
		Total,	1,175

dont 951 sur l'ancien territoire, 210 dans la Lombardie et 13 dans le duché de Plaisance.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 13 JANVIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 13 janvier.
Paris-Méditerranée	2.319 72	923 75
Nord	2.347 »»	921 25
Bességes	1.406 82	440 »»
Orléans	1.395 96	1345 »»
Ouest	1.375 29	572 50
Est	1.241 75	640 »»
Midi	870 18	512 50
Ardennes	743 87	475 »»
Genève	743 05	517 50
Dauphiné	651 05	595 »»
Autrichiens	fl. 462 18	538 75
	Au 7 janvier.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	510 17	567 50
Madrid à Alicante	418 32	457 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES [1]

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 janvier. — **Crédit foncier de France.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Neuve-des-Capucines, 19, à trois heures de relevée. L'assemblée se compose des deux cents plus forts actionnaires. Les cartes d'admission seront délivrées à partir du 20 janvier.

28 janvier. — **Comptoir central de crédit** (V. C. Bonnard et Cᵉ). — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 25 actions au moins cinq jours avant la réunion, 66, rue de la Chaussée-d'Antin.

31 janvier 1860. — **Caisse générale des chemins de fer.** — Convocation d'une assemblée générale, en vertu de l'art. 37 des statuts, au siége social, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Cette assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits.

31 janvier. — **Chemin de fer du Centre belge** (Ecaussinnes à Erquelinnes). — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 86, à Bruxelles. Dépôt de 10 actions au moins au siége social, et à Paris, chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

(1) Voir notre numéro du 7 janvier 1860, qui renferme les détails les plus complets concernant les assemblées générales, les paiements de coupons, les appels de fonds et les échanges de titres.

6 février. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Convocation d'une assemblée générale à Vienne, au palais de Montenuovo, dans la salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie, à 10 heures du matin. (Voir le développement aux annonces de ce jour.)

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société. Dépôt des titres jusqu'au 27 janvier inclusivement.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

2 janvier. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du numéro du 7 janvier.)

2 janvier 1860. — **Chemin de fer d'Orléans.** Paiement des intérêts sur les obligations de divers emprunts afférents au chemin de fer d'Orléans, aux anciennes Compagnies du Grand-Central et d'Orsay, et dont on trouvera le détail complet à nos annonces du 24 décembre, page 1035.

2 janvier. — **Chemin de fer de l'Est.** — Intérêts sur des obligations des anciennes Compagnies de Strasbourg à Bâle, de Montereau à Troyes et Mulhouse à Thann. A la caisse de la Compagnie.

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord du réseau, Bourbonnais). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations des anciennes Compagnies du Bourbonnais, du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire. (Voir à ce sujet l'avis officiel de la Compagnie à nos annonces du 31 décembre, page 1050.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations 3 0/0 émises par la Compagnie en 1858 et 1859; — sur les obligations des anciennes Compagnies de Lyon à la Méditerranée et de Marseille à Avignon. (Voir à ce sujet l'avis officiel de la Compagnie à nos annonces du 31 décembre, page 1050.)

2 et 6 janvier. — **Chemin de fer de l'Ouest.** Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de la Compagnie, et dont on trouvera le détail complet à nos annonces du 7 janvier.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement des intérêts semestriels sur actions et obligations. (Voir les détails à nos annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur obligations. (Voir le détail aux annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier 1860. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Paiement des coupons semestriels sur actions et obligations. (Voir le détail à nos annonces du 31 décembre, page 1051.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions, soit 10 fr. par action nominative; 9 fr. 65 c. par action au porteur : à Paris, à la caisse centrale, rue Bergère, 12; à Alais, chez M. Laurent, ingénieur de la Compagnie.

2 janvier. — **Mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement du coupon semestriel. (Voir aux annonces du 17 décembre.)

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
EST (1)	Du 8 au 14 janvier	1051	1,045,174 87	033 23	1018	1,011,706 32	035 27	1 27	»,»»
ORLÉANS (1)	8 — 14 —	1475	1,061,894 00	719 92	1475	1,154,145 75	782 57	»	7.60
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	8 — 14 —	1406	1,666,193 08	1,185 05	1363	1,647,935 50	1,209 03	1.98	»
OUEST (1)	8 — 14 —	1195	822,683 65	688 44	1145	762,650 75	666 06	3.36	»
NORD (1)	8 — 14 —	964	1,152,556 14	1,195 »»	919	1,084,191 22	1,175 »»	1.37	»
MIDI (1)	8 — 14 —	793	344,055 53	433 86	793	318,109 08	401 52	8.05	»
LYON A GENÈVE (1)	8 — 14 —	231	85,503 4?	370 16	229	76,480 25	333 97	10.85	»
ARDENNES (1)	8 — 14 —	164	60,809 39	370 78	154	51,367 99	333 55	18.31	»
DAUPHINÉ	8 — 14 —	134	41,133 54	306 96	134	33,757 63	251 92	21.85	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	8 — 14 —	33	25,349 55	768 77	33	24,490 70	742 14	3.58	»
AUTRICHIENS	8 — 14 —	1323	fl. 305,638 »»	231 »»	1323	fl. 248,360 »»	197 »»	23.»»	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	1ᵉʳ — 7 —	1326	676,186 13	510 17	1169	496,025 43	424 31	20.21	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	1ᵉʳ — 7 —	482	201,024 00	418 32	482	145,748 22	302 38	36.36	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	1ᵉʳ — 7 —	57	15,205 53	266 77	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	8 — 14 —	275	42,130 77	153 22	196	32,604 46	166 35	»,»»	7.88
VICTOR-EMMANUEL	1ᵉʳ — 7 —	214	94,879 02	453 36	214	75,151 53	351 31	26.20	»
OUEST SUISSE	6 — 12 —	97	27,270 03	281 »»	80	17,181 09	214 »»	31.»»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

P. Grimard.

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement d'un à-compte de 25 fr. par action représentant l'intérêt du capital à 5 0/0, sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur, à la caisse de la Société, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Crédit foncier de France.** — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action pour le deuxième semestre de 1859, soit 5 0/0 du capital versé avec le paiement du 1er semestre. Au siége social, à Paris, et chez MM. les receveurs généraux de France pour les départements. Le dividende définitif sera fixé en assemblée générale en avril prochain.

6 janvier. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement du solde du dividende de l'année 1859, soit 15 fr. par action, à Paris, chez MM. Morel-Fatio et Ce, banquiers, rue Laffitte, 44.

13 janvier. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 3 fr. 75 c. par action pour les actions non libérées, et 12 fr. 50 c. pour les titres libérés, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

15 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions, soit 9 fr. 69 c. par actions anciennes au porteur; 9 fr. 67 c. par actions nouvelles au porteur; et 10 fr. pour les actions anciennes nominatives, 5 fr. pour les actions nouvelles nominatives, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

1er février. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations du deuxième emprunt, soit 7 fr. 38 c., impôt déduit : à Madrid, à la caisse de la Compagnie, et à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de crédit en Espagne, rue de Provence, 50.

5 février. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Paiement de 7 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr., montant des intérêts du deuxième semestre de 1859 : à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58; à Bruxelles, au siége social; à Gand, à la Banque de Flandres.

APPELS DE FONDS

1er au 10 février 1860. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Appel de 100 fr. par action sur les actions nouvelles émises pour l'exploitation des lignes du Brésil et de la Plata. Les actionnaires qui désireront effectuer ce versement par anticipation jouiront d'un escompte de 5 0/0 l'an : à Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers, et à Bordeaux, au secrétariat de la chambre de commerce.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Remboursement à 500 fr. de 272 obligations provenant des emprunts de 1855 et 1857, sorties au tirage public du 23 décembre 1859, et dont on trouvera la liste officielle communiquée par la Ce à nos annonces du 31 décembre. Les remboursements ont lieu : à Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Impériale, 33; à Marseille, à la gare du chemin de fer; à Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

2 janvier. — **Compagnie des mines et du chemin de fer de Carmaux.** — Remboursement à 500 fr. de 200 obligations sorties au tirage public du 27 décembre 1859, et dont on trouvera le résultat officiel communiqué par la Compagnie à nos annonces du 31 décembre.

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement à 500 fr. de 396 obligations (1re et 2e série) sorties au tirage public du 20 décembre 1859 à Madrid, et dont les numéros sont indiqués dans l'avis officiel communiqué par la Compagnie, et que nous avons reproduit à nos annonces du 31 décembre.

25 janvier. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Tirage au sort des obligations provenant des premier et deuxième emprunts, rue de Provence, 50, à 2 heures du soir.

1er juillet. — **Emprunt anglo-autrichien** (5 0/0 de 1852). — Remboursement des obligations sorties au quinzième tirage qui a eu lieu à Vienne le 2 janvier courant, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces du 14 janvier, page 29.

F. G.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre, à dater du 1er janvier 1860, des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à volonté .. 2 1/2 0/0 ;
— à 90 jours .. 3 0/0.

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial.

Le marquis G. d'Audiffret.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

La Société des ingénieurs civils a procédé, dans sa séance du 16 décembre dernier, aux élections des membres du bureau, qui est composé comme suit :

Président : M. Vuigner.
Vice-présidents : MM. Flachat (Eugène);
— Forquenot;
— Petiet (Jules);
— Laurens.
Secrétaires : MM. Peligot (Henri);
— Guillaume;
— Yvert (Léon);
— Tronquoy (Camille).
Trésorier : M. Loustau (Gustave).

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté impériale en date du 31 décembre dernier, M. Hubert (Louis-Charles) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Empaire, démissionnaire.

Par décrets de Sa Majesté impériale en date du 4 janvier courant, MM. Roussel (Eugène) et Dollfus (Edmond), ont été nommés agents de change près la Bourse de Paris, en remplacement de MM. Juillien et Santerre, démissionnaires.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies;

Vu notre décret du 28 février 1852, sur les Sociétés de crédit foncier;

Vu notre décret du 28 mars 1852, relatif à la constitution de la Banque foncière de Paris;

Vu notre décret du 30 juillet 1852, qui approuve les statuts de la Banque foncière de Paris;

Vu notre décret du 10 décembre 1852, qui a substitué le nom de *Crédit foncier de France* au nom de *Banque foncière de Paris*, et a étendu le privilége de la Société;

Vu notre décret du 22 mars 1853, qui approuve diverses modifications apportées aux statuts de la Société;

Vu notre décret du 10 juin 1853, qui modifie le chapitre 1er du titre IV du décret du 28 février 1852, relatif à la purge;

Vu notre décret du 21 décembre 1853, qui prescrit des modifications aux statuts;

Vu notre décret du 26 juin 1854, qui place les sociétés de crédit foncier dans les attributions du ministre des finances;

Vu notre décret du 6 juillet 1854, relatif à la nouvelle organisation du Crédit foncier de France;

Vu notre décret du 28 juin 1856, qui approuve des modifications aux statuts;

Vu la loi du 19 juin 1857, concernant les avances sur dépôt d'obligations foncières faites par la Société du Crédit foncier de France;

Vu notre décret du 19 août 1859, qui approuve des modifications aux statuts;

Vu la délibération du conseil d'administration de la Société du Crédit foncier de France, à la date du 9 novembre 1859;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Le privilége accordé au Crédit foncier de France, par nos décrets des 28 mars et 10 décembre 1852, est étendu au territoire de l'Algérie.

Art. 2. — Les prêts qui seront faits par le Crédit foncier de France aux propriétaires d'immeubles situés en Algérie ne pourront dépasser 5 0/0 de la totalité des prêts qui auront été effectués sur le territoire continental de la France.

Cette proportion ne pourra être augmentée que par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique, sur la demande du conseil d'administration du Crédit foncier, approuvée par l'assemblée générale des actionnaires.

Art. 3. — Les prêts seront réalisés en numéraire; ils seront remboursables par annuités comprenant : 1° l'intérêt; 2° la somme nécessaire pour amortir la dette dans le délai de trente ans au plus; 3° les frais d'administration.

Le taux de l'intérêt ne pourra dépasser 8 0/0, et l'allocation pour frais d'administration n'excédera pas 1 fr. 20 c.

Pour les emprunts d'une durée moindre de trente ans, l'annuité sera établie sur les mêmes bases que ci-dessus.

Art. 4. Dans tous les cas de remboursements anticipés, l'indemnité allouée à la Société par l'article 63 des statuts est fixée à 50 centimes 0/0.

Art. 5. — Pendant toute la durée du privilége de la Société, les bureaux de l'administration du Crédit foncier seront établis à Alger, dans une maison dont la jouissance gratuite lui sera assurée par le ministre de l'Algérie et des colonies.

Pendant le même temps, les agents du Crédit foncier auront droit au transport gratuit des côtes de France aux côtes de l'Algérie.

Art. 6. — Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements de l'Algérie et des colonies et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur*, au *Bulletin officiel du ministère de l'Algérie et des colonies*,

et dans un journal judiciaire du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 11 janvier 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

P. Magne.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Septième assemblée générale des actionnaires. 14 janvier 1860.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par M. Benat, président du Conseil.

Messieurs,

Une année s'est écoulée depuis votre dernière réunion en assemblée générale. Et, bien qu'aucun fait nouveau ne soit venu modifier, dans ses conditions nécessaires, la position faite à notre Compagnie par le décret impérial du 12 mai 1858 ; bien que nous ne soyons point encore rentrés dans les conditions statutaires d'une exploitation sociale et d'un exercice réguliers, nous avons pensé qu'il y avait convenance et utilité à vous présenter le compte rendu de nos travaux et de nos actes, durant la période qui s'est écoulée depuis le 14 décembre 1858.

Nous divisons en quatre parties le rapport que nous soumettons aujourd'hui à vos délibérations.

Dans la première, nous rendons compte de la négociation suivie près du gouvernement, en exécution des pouvoirs que vous nous avez donnés dans votre dernière assemblée ;

Dans la seconde, nous faisons connaître les résultats de l'exploitation de la voie de fer, sous l'administration du séquestre ;

Dans la troisième, nous donnons le résumé des recettes et des dépenses faites du 1er décembre 1858 au 30 novembre 1859 ;

Dans la quatrième, nous résumons divers faits nécessaires, qui se rattachent à la situation générale de notre entreprise.

I. — *Négociation ministérielle.*

Ce n'était certes pas, Messieurs, une tâche facile que de solliciter, et surtout d'obtenir des conseils du gouvernement le seul secours qu'il fût possible de demander, après les désastres qui avaient rendu le séquestre nécessaire, et au milieu des accusations plus ou moins violentes qui, de toutes parts, attaquaient l'ancienne administration de votre Compagnie.

Qu'il nous soit permis de le dire ici, vos nouveaux mandataires ont dû s'armer d'un courage tout particulier, pour accepter les difficultés d'une situation d'autant plus compromise qu'ils pouvaient d'autant moins la justifier ni la défendre. Votre entreprise était tombée dans un tel discrédit que, dès les premiers pas, ils ont partout rencontré le blâme et la réprobation. — Nous aurions certainement échoué dans notre négociation, si nous n'avions été constamment soutenus par la haute protection de M. le ministre des travaux publics et par la bienveillance de M. le directeur général des chemins de fer. Et encore, malgré la toute-puissance de ce précieux secours, n'avons-nous pu, durant cinq mois de sollicitations incessantes, que franchir seulement les premiers degrés de l'instruction administrative, et sommes-nous restés en instance devant le Corps législatif. — Ces lenteurs attestent combien a dû être difficile et laborieuse l'œuvre de réparation entreprise par vos nouveaux mandataires.

Avant même votre réunion du 14 décembre 1858, nous avions déjà adressé à M. le ministre des travaux publics un exposé sommaire de la situation de votre Compagnie, justifiant la nécessité d'un secours que nous sollicitions de la bienveillance du gouvernement. Cette demande, d'ailleurs bien accueillie, ne parut pas alors se produire dans des conditions suffisantes pour conduire à une négociation utile. Ce ne fut qu'après votre assemblée générale, après avoir reçu de vous cette sorte d'investiture qui, seule, pouvait nous donner un caractère régulier, que nous fûmes admis à conférer avec M. le ministre des travaux publics.

Alors, nous avons reproduit la triste situation de votre entreprise, la ruine imminente des malheureux actionnaires trompés dans leurs légitimes espérances, les inquiétudes nécessaires des porteurs d'obligations. Et, s'élevant au-dessus des préventions suscitées par les faits qui avaient causé la chute de votre entreprise, s'inspirant surtout de l'intérêt public, dans lequel venait se confondre l'intérêt des actionnaires et des obligataires, M. le ministre des travaux publics nous autorisa à présenter une demande qui, après instruction administrative, pût devenir l'objet d'une convention ministérielle.

C'était au moment où le gouvernement venait de saisir le Corps législatif d'un projet de loi qui, par application générale d'une mesure alors reconnue nécessaire, proposait d'étendre la garantie d'intérêt de l'État à toutes les grandes Compagnies de chemins de fer. — Le moment était favorable, nous nous empressâmes d'introduire notre demande ; elle formulait trois chefs distincts :

1° Autorisation sera donnée à la Compagnie d'ouvrir un nouvel emprunt de 3 millions ;

2° L'État assurera à la Compagnie, pendant une durée de cinquante années, une garantie d'intérêt représentée par une annuité comprenant l'intérêt et l'amortissement du capital des emprunts, ainsi élevé de 15 à 18 millions ;

3° Le remboursement des sommes avancées par l'État, en exécution de sa garantie, n'aura lieu qu'après distribution aux actionnaires d'un intérêt de 3 0/0 sur le capital des actions.

Ces trois propositions avaient pour objet de donner tout à la fois sécurité et satisfaction aux divers intérêts engagés dans la situation.

Déjà, dans notre premier rapport, nous vous avons prévenus de l'obligation de recourir à un quatrième emprunt. Et, bien que les stipulations de votre cahier des charges ne vous obligent pas à demander une autorisation spéciale pour ouvrir cet emprunt, nous avons dû le soumettre à l'approbation du gouvernement, afin qu'il soit, de même que vos trois premiers emprunts, compris dans le bénéfice de la garantie d'intérêt sollicitée.

La seconde proposition avait pour but de placer votre Compagnie dans les mêmes conditions que les autres Compagnies de chemins de fer, auxquelles le gouvernement proposait alors d'accorder une garantie d'intérêt pendant une durée de cinquante ans.

Enfin, par la troisième, nous tendions à obtenir la faveur d'un prélèvement, sur les produits de la ligne, de 3 0/0 du capital des actions, pour être distribué aux actionnaires, avant de restituer à l'État les sommes qu'il aurait, à titre de garant, avancées pour le service des obligations.

Notre demande fut soumise à l'examen et à l'avis préalable d'une commission spéciale prise dans le sein du comité consultatif des chemins de fer. Cette commission était composée de M. Avril, inspecteur général des ponts et chaussées ; de M. Combes, inspecteur général des chemins de fer. Elle dut soumettre son travail au comité consultatif, afin de provoquer de sa part une délibération propre à éclairer l'administration supérieure.

Le ministre nous autorisa à développer et à justifier la demande de la Compagnie devant la commission spéciale d'abord, et ensuite devant le comité consultatif. Accueillis avec bienveillance, nous y fûmes écoutés avec une grande attention.

Mais il est dans la nature des choses que toute demande de secours ou d'argent soulève la contradiction, et même, suivant les circonstances, provoque les reproches. — C'est ce qui est arrivé à la Compagnie de Graissessac.

Sa demande, nous disait-on, ne se justifiait ni par les considérations économiques, ni par les nécessités financières qui étaient produites en faveur des autres Compagnies de chemins de fer. Elle se présentait dans un ordre d'idées tout différent, dans un ordre de faits tout exceptionnel ; — de là les difficultés qui l'accueillirent dès le début.

La garantie d'intérêt, demandée par le gouvernement en faveur de toutes les autres Compagnies, se liait à un système d'ensemble dont le but était d'assurer les ressources financières nécessaires au complément du grand réseau des voies ferrées. Il fallait faciliter les moyens de lever sur la fortune publique un capital considérable, pour ajouter plusieurs milliers de kilomètres de voies ferrées à la grande viabilité nationale. La donnée principale, le moyen, le but, tout s'enchaînait et se justifiait par une haute pensée d'utilité publique.

La Compagnie de Graissessac ne pouvait, nous disait-on encore, réclamer la garantie d'intérêt au même titre. Les travaux de sa ligne étaient alors entièrement terminés ; elle n'avait point, comme les autres Compagnies, un nouveau réseau à entreprendre. Elle ne pouvait point, comme celles-ci, arguer de l'insuffisance de son capital ou de son crédit. Le crédit ne lui avait point manqué, puisqu'elle avait facilement réalisé un capital-actions de 18 millions et un capital-obligations de 9 millions. Que si son dernier emprunt de 6 millions avait rencontré de grandes difficultés à se placer, la cause en était directement établie par la manière dont l'entreprise avait été conduite dès son origine et son début, jusqu'au moment où, par épuisement et par impuissance, elle était tombée dans la nécessité suprême du séquestre.

Sans doute, sur plusieurs points la Compagnie pouvait se justifier par le cas de la force majeure. Mais, sur d'autres, il lui était difficile de répondre aux reproches de négligence, et même de repousser le blâme que lui attiraient des désordres dont la gravité avait déterminé une instruction judiciaire alors en cours de poursuite.

Nous ne saurions détailler ici les divers faits qui concouraient à placer la Compagnie dans une situation tout exceptionnelle et en quelque sorte de nature à lui aliéner l'opinion de ceux qui devaient statuer sur sa demande. — Un intérêt d'un autre ordre s'élevait contre les préventions d'un légitime mécontentement. C'est cet intérêt que nous nous sommes efforcés de défendre, pour dégager la situation d'un passé désormais sans remède, mais heureusement sans influence possible sur la direction présente de votre entreprise.

Nous avons établi que refuser à votre Compagnie le secours qu'elle sollicitait, c'était la réduire à donner le premier exemple d'une entreprise de chemin de fer obligée de se déclarer en faillite ; extrémité désastreuse, qui consommerait la ruine des actionnaires, et exposerait à de tristes et dangereux débats la solidité du titre donné jusqu'alors aux porteurs d'obligations de chemins de fer. Cette considération a fini par dominer les préventions hostiles ; elle a prévalu dans les conseils du gouvernement ; elle est devenue un des principaux motifs du projet de loi resté en instance devant le Corps législatif.

Ce résultat n'a pu être acquis qu'au prix de concessions nécessaires et forcées.

Ainsi, nous demandions une annuité de 1,120,800 francs, pendant une période de cinquante ans, de même que pour les autres Compagnies ; le gouvernement ne nous a accordé qu'une annuité de 1,040,000 francs, pendant une durée de douze ans.

Nous n'avons pu alors, malgré nos efforts, obtenir qu'il soit accordé un prélèvement privilégié de 3 0/0 à distribuer aux actionnaires, avant la restitution des sommes versées en exécution de la garantie.

Enfin nous avons dû consentir à ce que le nouveau cahier des charges donné à toutes les Compagnies de chemins de fer, soit substitué au premier cahier des charges donné à la Compagnie de Graissessac.

Tels sont, Messieurs, sommairement résumés, les résultats de la négociation entreprise par vos nouveaux mandataires. Ils sont consacrés par une convention ministérielle, présentée à l'état de projet dans un projet de loi soumis le 24 mai 1859 au Corps législatif.

Il n'a pas dépendu de nos efforts d'obtenir, au moment où cette négociation se poursuivait, des condi-

tions plus larges et plus favorables ; nous avons dit la nature des difficultés que nous avons eu à combattre ; toutefois, quelque restreintes que ces conditions puissent paraître, vous n'hésiterez pas à penser comme nous, que, en considérant sa position au 12 mai 1858, la Compagnie de Graissessac doit s'estimer heureuse d'en recevoir le bénéfice de la bienveillance du gouvernement.

La convention ministérielle n'existe encore qu'à l'état de projet. Elle ne peut devenir définitive qu'après l'examen et le vote des grands corps de l'Etat auxquels elle doit être soumise. Nous sommes fondés à croire que leur approbation viendra sanctionner les mesures proposées par le gouvernement.

Cette convention se résume en deux points principaux que nous devons signaler spécialement à votre attention :

1° Autorisation, demandée en votre nom et consentie par le gouvernement, d'ouvrir un quatrième emprunt d'environ 3 millions ;

2° L'Etat accorde une garantie, représentée par une annuité de 1,040,000 fr., qui assure le service des intérêts et de l'amortissement des emprunts déjà effectués et de l'emprunt à ouvrir.

Dans notre premier rapport, nous vous disions : « Trop de temps et trop d'argent ont été vainement » perdus ; il faudra encore du temps et de l'argent » pour remettre votre entreprise en complet état de » produire les services pour lesquels elle a été consti- » tuée. » Et, pour justifier cette appréciation, nous indiquions, en traits rapides et abrégés, les charges imposées à l'avenir par les désordres du passé.

Les ressources mises jusqu'à ce jour à la disposition de la Compagnie lui donnent, d'après la balance actuelle des écritures, et même en admettant les éventualités les plus favorables, tout juste les moyens de terminer la liquidation du passif constaté au moment où est intervenu le séquestre, mais elles ne permettent pas de faire plus. Au delà, pénurie complète. C'est cette pénurie qui nous a retenus de solliciter la levée du séquestre, et de demander que la Compagnie soit autorisée à rentrer dans la libre exploitation de son entreprise.

Nous avons dû attendre le moment où de nouvelles ressources nous donneraient tout à la fois sécurité pour le présent et garantie pour l'avenir.

Ainsi, un nouvel effort est nécessaire, si vous tenez à ne pas ruiner les espérances d'une situation qui peut encore s'améliorer, par l'action combinée d'une direction active et régulière et d'un temps bien employé.

L'emprunt à ouvrir ne deviendra pas immédiatement nécessaire dans toute l'étendue de son chiffre. — Nous vous soumettrons, à la fin de ce rapport, une proposition spéciale dont les termes vous seront une garantie que l'emprunt que nous vous demandons sera soigneusement ménagé et régulièrement employé.

Si le secours que la convention ministérielle vous assure vous avait été refusée, la Compagnie aurait été expropriée de son entreprise, et sa liquidation n'aurait pu se terminer que par une faillite, c'est-à-dire par un nouveau désastre désormais irréparable.

Avec ce secours, tout restreint qu'il soit, la Compagnie peut se consolider dans sa position ; le service de tous ses emprunts est désormais assuré, pendant une période de temps reconnue plus que suffisante pour que ses produits puissent s'élever au-dessus du niveau de ses charges, et les actionnaires ne doivent pas perdre l'espérance de voir la valeur de leurs titres se relever sous l'influence d'une exploitation progressivement croissante et développée.

II.

Administration du séquestre. — Exploitation de la ligne.

L'administration du séquestre dirige votre ligne depuis maintenant près de vingt mois.

Il n'a pas dépendu de nous d'abréger la durée de cette sorte d'interdit. Un instant nous avions espéré que le terme en serait beaucoup moins long ; nos espérances ont dû céder devant les nécessités et les considérations qui ont empêché le Corps législatif de statuer, avant la clôture de sa session, sur la loi qui concerne notre Compagnie.

Toutefois, nous ne pouvions rester inactifs et indifférents aux faits successivement accomplis dans le cours de ces vingt mois, sous l'administration de MM. les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du séquestre.

Plusieurs membres du Conseil se sont, à deux reprises différentes, rendus à Béziers. Ils ont parcouru la ligne entière de Béziers à Estréchoux, limite extrême de la voie, qui s'arrête ainsi à l'entrée même des mines de Graissessac. Ces deux voyages ont, à différents points de vue, produit d'utiles résultats. Nous croyons devoir aujourd'hui vous faire connaître ici, en les résumant rapidement, les divers actes de l'administration du séquestre. Bien que, par suite d'une situation forcée, la plupart de ces actes ne soient pas l'œuvre de vos représentants, il doit vous être intéressant de les connaître, parce qu'ils témoignent du soin mis à la conservation de la chose sociale par MM. les délégués de l'administration publique.

L'administration du séquestre se divise en deux périodes : la première, ouverte par le décret du 12 mai 1858 qui l'a établie ; la seconde, par un décret du 2 juillet 1859, qui l'a modifiée. — La première a été dirigée par M. Tardy, ingénieur en chef du département de l'Hérault ; la seconde, par M. Compaing, ingénieur de première classe des ponts et chaussées.

Vous vous rappelez sans doute qu'au moment où vos anciens directeurs, réduits à l'impuissance, ont été obligés d'abandonner votre entreprise à M. le ministre des travaux publics, la ligne n'était point terminée, et de nombreux travaux de détail restaient inexécutés. — M. Tardy entreprit activement ces travaux ; plusieurs furent rapidement achevés, et le 1[er] septembre 1858, il ouvrait au transport des houilles et des marchandises l'importante section de Bédarieux à Béziers. Quatre mois plus tard, il ouvrait de même la section d'Estréchoux à Bédarieux. Ainsi, huit mois lui ont suffi pour mettre la ligne entière en état d'exploiter les produits en vue desquels votre entreprise avait été constituée.

L'importance des travaux exécutés sous la direction de M. Tardy s'élève à la somme de 704,786 fr. 18 c.

L'exploitation à petite vitesse, sous la même direction, a duré du 1[er] septembre 1858 jusqu'au 30 juin 1859. — Durant cette période de huit mois, la ligne n'a transporté que des charbons et quelques marchandises diverses. Le tonnage présente un chiffre de 25,000 tonnes, et les produits une somme de 170,105 francs. Les dépenses d'exploitation se sont élevées au chiffre de 173,824 fr. 59 c. — Le chiffre total des dépenses de toute nature faites sous la direction de M. Tardy s'élève à la somme de 878,410 fr. 77 c.

Nous ne saurions dire ici toutes les causes de dépenses que renferme ce chiffre, nous nous bornerons à en signaler une qui, par son caractère spécial, nous a particulièrement frappés. Ainsi il a été dépensé, pour le seul entretien des voies, durant cette période, une somme totale de 115,007 fr. 48 c.

Quelle qu'eût été l'activité apportée par M. l'ingénieur en chef du département de l'Hérault, à terminer aussi promptement la plupart des travaux restant alors à exécuter, la ligne de Graissessac à Béziers, relevant d'un ingénieur en résidence à Montpellier, ne pouvait être traitée que comme une annexe du service départemental placé sous la direction de celui-ci. Cette situation pouvait se comprendre tant qu'il n'y avait que des travaux à exécuter ; elle devenait insuffisante dès lors que, la ligne entière étant ouverte à la circulation, il fallait organiser les différents services de transport et de correspondance. Cette insuffisance fut d'autant plus appréciée par M. le ministre des travaux publics, que la durée du séquestre devait nécessairement se prolonger encore.

L'organisation du séquestre fut modifiée par un décret impérial du 2 juillet 1859. En vertu de ce décret, un ingénieur, relevant immédiatement de M. le directeur général des chemins de fer, a été établi en résidence à Béziers, et attaché à l'administration de la ligne. Il reçut pour instructions de se concerter avec les représentants de la Compagnie sur toutes les mesures à prendre pour organiser un ensemble d'exploitation régulière. Cet ingénieur est M. Compaing, depuis longtemps honorablement connu dans le corps impérial des ponts et chaussées, par d'importants travaux qu'il a exécutés pour le compte de l'Etat et d'une grande Compagnie de chemin de fer.

M. Compaing a pris possession de son service le 15 juillet 1859. A partir de ce moment, une action plus directe et plus soutenue s'est développée sur toute l'étendue de la ligne de Graissessac à Béziers.

M. l'administrateur du séquestre a pensé qu'il devait surtout s'attacher à réduire les dépenses au strict nécessaire, et à développer autant que possible les produits. Ainsi, il s'est occupé tout à la fois d'achever les travaux urgents en les réduisant aux plus indispensables, d'organiser une exploitation plus productive, et de remettre un ordre nécessaire dans une quantité relativement considérable de matières trop largement approvisionnées par vos précédents directeurs.

A Estréchoux, point de départ de la ligne, qui touche à l'entrée des houillères, il a fait construire, en utilisant de vieux matériaux, un abri destiné aux voyageurs ; à Bédarieux, il a conservé la gare en bois antérieurement établie ; à Béziers, il a construit, pour le service des voyageurs, un bâtiment de même nature ; il a voulu ainsi laisser libre la solution de la question depuis longtemps pendante entre la Compagnie du Midi et la nôtre, au sujet d'un service commun de voyageurs, question que nous aurons à régler ultérieurement, après la levée du séquestre. Ces constructions, toutes provisoires, n'ont donné lieu qu'à une faible dépense ; dans l'opinion de M. l'administrateur du séquestre, elles peuvent servir pendant au moins dix années.

Il a eu à exécuter de même d'assez nombreux travaux d'achèvement sur toutes les parties de la ligne, et encore des réparations et des améliorations dans le matériel de traction et de transport. Nous ne saurions vous donner ici tous les détails de ces divers travaux ; mais nous pouvons dire qu'ils attestent l'intelligence avec laquelle ils ont été conduits. Il a demandé enfin, au ministère, l'autorisation de construire un bâtiment pour les ateliers d'entretien et de réparation du matériel. Cette construction compléterait l'ensemble des établissements nécessaires à l'exploitation.

Les dépenses faites par M. Compaing, du 1[er] juillet au 30 novembre 1859, s'élèvent à la somme de 153,471 fr. 81 c.

Le service des voyageurs n'a pu être ouvert que le 1[er] septembre 1859, et, dès son début, il a donné des résultats plus satisfaisants qu'on ne pouvait raisonnablement l'espérer. Du 1[er] septembre au 30 novembre, la ligne a transporté 18,918 voyageurs, qui ont produit une recette de 28,146 francs. Cette recette donne une moyenne de plus de 300 francs par jour. Ces chiffres, pris en eux-mêmes, sont sans doute peu élevés ; mais si l'on considère la situation topographique de la ligne, qui, sur un parcours de 52 kilomètres, ne relie que deux centres principaux de population, et va se perdre ensuite dans des gorges de montagnes, ils sont l'indice d'un germe de production qui ne peut manquer de se développer sous l'influence des intérêts industriels, qui ne demandent eux-mêmes qu'à être développés et fécondés.

Le service des marchandises, déjà ouvert sous la direction de M. Tardy, a été modifié par M. Compaing. Dans l'origine, ce service avait été donné, à l'entreprise, à des commissionnaires de transport du pays ; ceux-ci, ayant des correspondances depuis longtemps établies par les voies de terre, ne faisaient circuler, par la voie de fer, que les natures de marchandises qu'ils ne pouvaient pas comprendre dans leurs services de terre. M. l'administrateur du séquestre a réformé ces conditions. Aujourd'hui, le service de la marchandise est fait par les employés même du séquestre, et si des quantités appréciables ne peuvent point encore être signalées comme des résultats saillants, du moins des relations commencent à s'établir directement avec les expéditeurs, et des correspondances régulières sont ouvertes avec les Compagnies du Midi et de la Méditerranée. Cette partie du trafic est plus difficile à développer dans la contrée traversée par notre voie. Il faut lutter contre des habitudes séculaires et contre des rivalités d'autant plus résistantes, que l'ouverture de la ligne est plus récente, et ses avantages encore peu compris de ceux dont elle doit développer un jour l'industrie et la richesse territoriale.

(La suite au prochain numéro.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1051 kilomètres.
1859. — 1018 —

12ᵉ année. — 2ᵉ semaine.
Du 8 au 14 janvier 1860.

129.391 Voyageurs	281.689 47
Bagages, Marchandises, etc.	763.789 40
Total	1.045.478 67
Recettes antérieures	1.004.680 59
Total	2.050.159 76
2ᵉ semaine de 1859	1.045.478 87
Semaine correspondante de 1859	1.011.705 32
Différence	33.773 53
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.050.159 76
— — 1859	1.978.970 42
Différence	71.189 34

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.415 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1ᵉʳ janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 8 au 14 janvier 1860.

90.367 Voyageurs	301.816 26
Bagages, Marchandises, etc.	760.077 83
Total	1.061.894 09
Semaine correspondante de 1859	1.154.145 75
Différence	92.251 66
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.059.050 69
— — 1859	2.150.645 34
Différence	91.594 65

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1ᵉʳ ÉTABLISSEMENT
Décembre 1859.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

10.621 Voyageurs	21.463 08
Bagages, Marchandises, etc.	33.676 17
Total	55.139 25
Mois correspondant de 1858	48.360 87
Différence	6.778 38
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1859	623.378 77
— — 1858	542.577 84
Différence	80.800 93

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville
1859. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

12.088 Voyageurs	27.297 »
Marchandises, etc.	115.000 36
Total	142.297 36
Mois correspondant de 1858	89.635 83
Différence	52.661 53
Recette totale depuis le 1ᵉʳ janvier 1859	1.550.457 12

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

46.471 Voyageurs	27.898 21
Bagages, Marchandises, etc.	1.340 59
Total	29.228 80
Mois correspondant de 1858	30.336 98
Différence	1.108 18
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1859	590.343 71
— — 1858	573.853 61
Différence	16.490 10

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 88 kilomètres.

9.272 Voyageurs	18.989 42
Bagages, Marchandises, etc.	52.637 81
Total	71.627 23
Recettes depuis le 7 novembre 1859	120.208 91

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860. Longueur exploitée : 1404 kilomètres.
1859. — 1331 —

Du 8 au 14 janvier 1860.

140.297 Voyageurs	472.633 85
Bagages et Marchandises	1.193.559 23
Total	1.666.193 08
Semaine correspondante de 1859	1.647.935 50
Différence	18.257 58
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	3.302.572 11
— — 1859	3.185.751 93
Différence	117.820 18

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.
1860. Longueur exploitée : 609 kilomètres
1859. — 457 —

Du 1ᵉʳ au 7 janvier 1860.

26.377 Voyageurs	64.964 50
Bagages et Marchandises	252.066 60
Total	317.031 10
Semaine correspondante de 1859	267.501 65
Différence	49.529 45
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1859	628.559 65
— — 1858	541.271 50
Différence	87.288 15

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1145 —

Du 8 au 14 janvier 1860.

214.867 Voyageurs	331.028 60
Marchandises, etc. — Grande vitesse	60.400 75
— — Petite vitesse	431.256 30
Total	822.685 65
Semaine correspondante en 1859	762.656 75
Différence	60.028 90
Recette totale depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	1.643.477 10
— — 1859	1.515.756 93
Différence	127.720 17

NORD.

1860. Longueur exploitée : 984 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 8 au 14 janvier 1860.

124.965 Voyageurs	288.802 52
Bagages, Marchandises, etc.	863.733 62
Total	1.152.536 14
Semaine correspondante de 1859	1.084.191 22
Différence	68.344 92
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.263.625 05
— — 1859	2.085.021 40
Différence	178.603 65

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.
1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 211 —

Du 8 au 14 janvier 1860

12.503 Voyageurs	32.029 31
Bagages et Marchandises	53.479 17
Total	85.508 48
Semaine correspondante de 1859	70.480 25
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	171.645 08
— — 1859	153.875 64

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 781 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 8 au 14 janvier 1860

CHEMIN DE FER.

32.731 Voyageurs	97.257 01
Bagages, Marchandises, etc.	246.798 52
Total	344.055 53
Canal latéral et canal du Midi	38.781 65
Total	382.837 18
2ᵉ semaine 1859. Chemin de fer	318.409 08
— — Canal	29.454 82
Total	347.863 90
Chemin de fer, différence sur 1859	25.646 45
Canal, — —	9.326 83
Total	34.973 28
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	774.553 66
— — 1859	685.901 27
Différence	88.652 39

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 161 kilomètres.
1859. — — 134 —

Du 8 au 14 janvier 1860.

11.035 voyageurs	16.572 63
Bagages, Marchandises, etc.	44.236 76
Total	60.809 39
Semaine correspondante de 1859	51.367 99
Différence	9.441 40
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	121.997 75
— — 1859	103.023 03
Différence	18.974 72

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 8 au 14 janvier 1860

10.480 Voyageurs	19.960 30
Bagages, Marchandises, etc.	21.173 24
Total	41.133 54
Semaine correspondante de 1859	33.757 62
Différence	7.375 92
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	87.242 34
— — 1859	70.059 41
Différence	17.182 93

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 8 au 14 janvier 1860.

Voyageurs	1.652 30
Bagages, Marchandises, etc.	23.717 25
Total	25.369 55
Semaine correspondante de 1859	24.490 70
Différence	878 85
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	46.424 60
— — 1859	46.879 65
Différence	455 05

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 1er au 7 janvier 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN (1) — Longueur exploitée 1860, 1101 kil. — — 1859, 955 kil.

53.009 Voyageurs	142.021 18
Bagages et Marchandises	417.900 82
Transports militaires	48.588 13
Total	608.510 13
Semaine correspondante de 1859	437.093 93
Différence	171.426 20

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

20.181 Voyageurs	43.141 »»
Bagages et Marchandises	24.835 »»
Transports militaires	»
Total	67.976 »»
Semaine correspondante de 1859	58.941 50
Différence	9.034 50

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1169 kil.

En 1860	676.486 13
En 1859	496.025 43
Différence	180.460 70

(1) Le réseau Sud-Autrichien comprend les lignes suivantes ; Ligne de Vienne à Trieste et ses embranchements ; Lignes du Tyrol nord au Tyrol sud ; Lignes de la Vénétie.

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres. 1859. — 1323 —

Du 8 au 14 janvier 1860

32.681 Voyageurs .... En florins	78.909 »»
954.093 »» quintaux Marchandises	226.729 »»
Total	305.638 »»
Semaine correspondante de 1859	248.366 »»
Différence	57.272 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	611.492 »»
— — 1859	482.266 »»
Différence	129.226 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 1er au 7 janvier 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 457 kilomètres. 1859. — ...... 452 —

12.266 Voyageurs	68.315 01
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.551 49
— (petite vitesse)	120.762 10
Total de la semaine	201.628 60

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.154 voyageurs	10.398 42	15.205 53
Bagages, March. (gr.vit.)	2.463 71	
Marchandises (petite vit.)	2.343 40	
Total des deux lignes réunies		216.834 13

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 1er au 7 janvier 1860.

26.427 Voyageurs	42.555 83
Bagages, Marchandises, etc.	29.375 03
Recettes diverses	154 95
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	22.793 81
Total	94.879 62
Recettes correspondantes de 1859	75.181 55
Différence	19.698 07

OUEST SUISSE.

Coppel-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée 97 kilomètres

Du 6 au 12 janvier 1860.

11.406 Voyageurs	15.644 50
Bagages, Marchandises, etc.	11.625 53
Total	27.270 03
Semaine correspondante de 1859	17.161 09
Différence	10.108 94
Recettes depuis le 1er janvier 1860	47.993 84
— — 1859	36.475 57
Différence	11.518 27

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 271 kilomètres 1859. — 198 —

Du 8 au 14 janvier 1860.

21.312 Voyageurs	21.093 97
Marchandises et Bagages	21.042 80
Total	42.136 77
Période correspondante de 1859	32.604 46
Différence	9 532 31
Recettes depuis le 1er janvier 1860	83.138 45
— — 1859	61.858 27
Différence	21.280 18

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres. 1859. — 201 —

Du 8 au 14 janvier 1860

19.730 Voyageurs	31.542 25
Bagages, Marchandises	37.698 85
Total	69.241 10
Semaine correspondante de 1859	62.555 42
Différence	6.685 68
Recettes depuis le 1er janvier 1860	132.112 26
— — 1859	123.830 82
Différence	8.281 44

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	Recettes. 1859.	Augmentation En 1859.	Augmentation 0/0
Décembre	149.717 73	169.032 25	19.314 52	12 90
12 mois.	1.147.497 30	1.300.194 60	152.697 30	13 30

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	Recettes 1858.	Augmentation en 1859.	Augmentation Soit 0/0
Décemb.	1.907.128 58	1.774.036 12	133.092 46	7.50
12 mois	15.083.899 23	13.639.003 71	1.444.895 52	10.59

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en décembre 1859	60.154
Becs éclairés en décembre 1858	55.773
Augmentation décembre 1859	4.381 becs
Recettes du gaz. — Décembre 1859	300.514 41
Recettes du gaz. — Décembre 1858	287.361 23
Augmentation en décembre 1859	13.153 18
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	1.256.439 93
— 1858-59 —	1.134.934 72
Augmentation pour l'exercice courant	121.505 21

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Le conseil d'administration, conformément aux §§ 37 et 38 des statuts de la Société, a l'honneur de convier MM. les actionnaires à l'assemblée générale qui aura lieu à Vienne le lundi 8 février prochain, à dix heures du matin, dans la salle des séances de la Chambre de commerce et d'industrie, au palais de Montennoro.

L'assemblée s'occupera :

Des résolutions à prendre pour se procurer les ressources nécessaires à l'achèvement de la ligne de Vienne à la frontière bavaroise, près Salzbourg, et au rétablissement de la section Wals-Passau.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée, devront, en exécution du § 39 des statuts, déposer chacun *quarante actions* au moins : à Vienne, dans la caisse de la Société, et à Paris, dans celle de MM. *de Rothschild frères*. En échange, un récépissé nominatif sera délivré à chaque déposant.

Aussitôt après l'assemblée générale, les actions devront être retirées contre la présentation du récépissé de dépôt.

Il est rappelé, en même temps, à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, et plus de vingt voix comme mandataire. Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 3 février prochain au plus tard.

Vienne, le 2 janvier 1860.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS

LISTE OFFICIELLE

Des numéros d'actions et d'obligations sortis au tirage du 9 janvier 1860.

ACTIONS.

Numéros :	
11,901 à 12,000	100 actions.
18,401 à 18,460	60
Total.	160 actions

remboursables au pair de 500 fr., au siége de la Société, rue Saint-Honoré, 155, de une heure à quatre heures, à partir du 16 janvier 1860.

Il est remis, en outre, une action de jouissance en échange de chaque action amortie.

OBLIGATIONS.

Numéros :		
2,301 à 2,400	100	obligations.
1,201 à 1,300	100	—
7,101 à 7,200	100	—
801 à 900	100	—
5,601 à 5.700	100	—
3,801 à 3,900	100	—
3,601 à 3,676	76	—
Total.	676	obligations

remboursables au pair de 500 fr., au siége de la Société, rue Saint-Honoré, 155, à partir du 2 avril 1860, de une heure à quatre heures, avec jouissance du coupon à détacher à cette date.

Erratum

EMPRUNT ANGLO-AUTRICHIEN 5 0/0 DE 1852

Dans notre dernier numéro, page 29, lisez à la dix-neuvième ligne de l'avis de remboursement des obligations de l'emprunt ci-dessus :

15303 au lieu de 15305

LISTE des OBLIGATIONS ANGLO-AUTRICHIENNES

5 0/0 de 1852

SORTIES AUX TIRAGES CI-APRÈS INDIQUÉS

Et dont les porteurs ne se sont pas présentés jusqu'à ce jour au remboursement.

TITRES DE 100 LIVRES STERLING

Tirage du 3 janvier 1853.

5681

Tirage du 1er juillet 1853.

5638 | 7559 | 32185

Tirage du 1er juillet 1854.

19604	27050
19654	32613

Tirage du 2 janvier 1855.

33953

Tirage du 2 juillet 1855.

15834 | 27035

Tirage du 2 janvier 1856.

16246 | 21300 | 26208

Tirage du 1er juillet 1856.

16827	21279	32411
19404	28978	
21239	31211	

Tirage du 2 janvier 1857.

31255

Tirage du 1er juillet 1857.

9895	22738	31721
10655	28966	32395

Tirage du 2 janvier 1858.

4116	16222	28155
6312	18220	28703
7538	22574	32418
9942	23981	32791
10380	26170	33792
12221	26756	

Tirage du 1er juillet 1858.

4840	12870	26964
5402	15008	28610
5757	16078	29072
6436	16087	29215
6467	19301	33978
7761	25185	
9314	25186	

Tirage du 3 janvier 1859.

95	11273	22588
242	11442	24009
735	13104	24366
1121	14223	24385
1190	15586	25208
1997	16034	25829
5014	16172	25917
5770	18742	27686
6840	19647	27848
6843	20421	28378
6897	20519	29673
6952	20780	30420
7434	20836	31354
7745	20881	32390
8305	21249	32432
9509	21262	
10040	21268	

TITRES DE 50 LIVRES STERLING.

Tirage du 2 janvier 1854.

34704 A

Tirage du 2 janvier 1855.

34444 A | 34449 B

Tirage du 1er juillet 1856.

34589 A

Tirage du 1er juillet 1857.

34610 A | 34894 B

Tirage du 2 janvier 1858.

21597 B | 34569 B

Tirage du 1er juillet 1858.

22367 A | 34632 B

Tirage du 3 janvier 1859.

21690 A	22209 B
21690 B	22279 B

NOTA. — Les coupons encaissés après six mois de date du tirage seront déduits du capital lors du remboursement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er février prochain, leur sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c., desquels seront déduits 0 fr. 12 c. pour l'impôt :

A Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 19 janvier 1860.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mercredi 25 janvier, à trois heures, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, à l'effet de délibérer sur l'extension des opérations du Crédit foncier de France au territoire de l'Algérie.

Des lettres de convocation sont directement adressées aux deux cents plus forts actionnaires qui, aux termes de l'art. 38 des statuts, composent l'assemblée.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées, au siége de la Société, à partir du 20 janvier courant, de dix heures à deux heures.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La spéculation a été momentanément détournée, depuis lundi dernier, des questions politiques par le programme industriel et commercial que l'Empereur a adressé à M. Fould. Ce programme ayant été considéré immédiatement comme un gage de la consolidation de la paix, a arrêté la tendance à la baisse qui s'était manifestée à la fin de la Bourse de samedi. Ce mouvement ascensionnel s'est ensuite arrêté par suite de la rareté des affaires, mais la baisse n'a pas pu faire de progrès sensibles. La rente est à des prix qui attireront toujours les capitaux sérieux. Il arrive tous les jours de petits capitalistes qui recherchent des inscriptions et qui en trouvent difficilement sur le marché, de sorte que les cours du comptant sont parfois plus élevés que ceux de la spéculation.

La rente, qui avait été entraînée de 69 à 68 65 à la Bourse de samedi dernier, s'était relevée à 69 20 sous l'influence de la lettre impériale à M. Fould. Elle est revenue les jours suivants à 68 75 et 68 80, et l'on s'est tenu dans un état d'incertitude tantôt se rapprochant du cours de 69 sans pouvoir le franchir, tantôt revenant à 68 75 sans que tous les efforts des baissiers parviennent à entraîner davantage les cours. On semble s'attendre à voir les cours se maintenir pendant quelques jours dans ces limites, jusqu'à ce que l'on connaisse le discours de la reine d'Angleterre pour l'ouverture du parlement. Mais ce qui soutient surtout la confiance des acheteurs, c'est l'entente parfaite qui paraît exister entre les cabinets de Paris et de Londres pour les affaires d'Italie, et les projets de traité de commerce entre les deux nations.

On annonçait de nouveau, lundi dernier, la suppression des tourniquets et la nouvelle était même donnée comme officielle; cependant aucun avis ne l'a encore confirmée. Cette mesure est, dit-on, décidée en principe, mais on ne sait pas encore à quel moment elle sera mise à exécution. Dans tous les cas, le bruit qui en avait été accrédité avait beaucoup contribué à donner de la fermeté aux cours de toutes les valeurs.

Le Crédit mobilier a maintenu ses prix, mais sans provoquer aucune affaire importante.

On a remarqué la fermeté extraordinaire de la ligne de l'Ouest, qui a été continuellement en voie de hausse. On pense que le revenu de ce chemin sera à peu près le même que celui de la ligne de l'Est, et l'on a fait des arbitrages en faveur de l'Ouest. De plus, la suppression des droits d'entrée sur les houilles permettrait à la Compagnie de l'Ouest de se procurer des houilles anglaises à bon marché, et elle n'a pas à redouter la concurrence des canaux.

La Compagnie du Midi est propriétaire des canaux qui pourraient lui faire concurrence, et ne peut pas non plus être affectée par les projets annoncés. Cependant les actions de ce chemin ont peu varié, elles sont fort délaissées par la spéculation.

Le mouvement s'est bien ralenti sur les Lombards. Ils ont très-peu varié, et leurs prix ont été généralement lourds.

Les Autrichiens, qui avaient été assez vivement recherchés pendant plusieurs jours, sont retombés dans leur stagnation.

Les autres chemins étrangers ont été presque sans variations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 12 jusqu'à celle du 19 janvier :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 75 à 69 15; elle est retombée à 68 75; elle est restée à 68 80.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 96 50 à 97 50; il est resté à 97 50.

La Banque de France a fléchi de 2,825 à 2,800; elle a repris à 2,825.

Le Crédit foncier a monté de 720 à 730.

Le Crédit mobilier a monté de 762 50 à 782 50; il est resté à 770.

L'Orléans a monté de 1,385 à 1,395; il est resté à 1,385.

Le Nord ancien a monté de 920 à 927 50; il a fermé à 920.

Le Nord nouveau a fléchi de 840 à 830.

L'Est a monté de 640 à 645; il est resté à 645.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 921 25 à 928 75; il est retombé à 917 50; il est resté à 920.

Le Midi a fléchi de 512 50 à 507 50; il a fermé à 510.

L'Ouest a monté de 572 50 à 585; il est resté à 585.

Le Genève a fléchi de 520 à 500; il est resté à 508 75.

Le Béziers a varié de 157 50 à 160.

Les Autrichiens ont monté de 537 50 à 541 25; ils sont restés à 533 75.

Les Lombards ont monté de 565 à 568 75; ils ont fermé à 561 50.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 405 à 397 50; il est resté à 400.

Les Romains ont varié de 365 à 370; ils sont restés à 365.

Les Saragosse ont monté de 453 75 à 457 50, ils sont restés à 453 75.

Samedi. — La Bourse s'était tenue très-ferme jusqu'à deux heures et demie, mais vers la clôture une espèce de panique a entraîné les cours. La rente a surtout été affectée; elle a varié au comptant de 69 10 à 68 75, et à terme de 69 10 à 68 65; le 4 1/2 0/0, de 97 à 96 75. La Banque a fléchi de 20 à 2,800. Le Crédit foncier a monté de 5 à 725. Le Mobilier a varié de 778 75 à 762 50; l'Orléans, de 1,392 50 à 1,380; le Nord, de 925 à 920; l'Est, de 643 75 à 640; Lyon, de 928 75 à 920; le Midi, de 513 75 à 507 50; l'Ouest, de 575 à 572 50; les Autrichiens, de 541 25 à 535; les Lombards, de 567 50 à 562 50; les Saragosse, de 455 à 452 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu de 405 à 400; les Russes, à 486 25; les Romains, de 365 à 360.

Lundi. — Le programme impérial a produit un mouvement de hausse au début sur la rente, mais il y avait de nouvelles offres vers la fin de la Bourse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 15 à 69, et à terme de 69 20 à 69; le 4 1/2 0/0, de 96 90 à 97. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier à 725. Le Crédit mobilier a varié de 782 50 à 773 75; l'Orléans, de 1,395 à 1,390; le Nord ancien, de 925 à 923 75; le Nord nouveau, de 842 50 à 840; l'Est, de 645 à 641 25; le Lyon, de 930 à 920; le Midi, de 515 à 511 25; l'Ouest, de 580 à 577 50. Le Genève s'est tenu à 520; les Autrichiens, de 541 25 à 536 25; les Lombards, de 568 75 à 566 25; les Saragosse, de 457 50 à 455; les Victor-Emmanuel, de 400 à 397 50; les Romains, à 365.

Mardi. — Les cours ont encore eu une velléité de hausse, mais on est retombé ensuite dans la stagnation, et les prix sont restés à peu près comme la veille : la rente 3 0/0 à 69 au comptant, et à 68 95 à terme; le 4 1/2 0/0, à 96 95. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 727 50; la Banque, de 20 à 2,820. Le Crédit mobilier s'est tenu de 778 75 à 773 75; l'Orléans, de 1,393 75 à 1,390; le Nord ancien, de 925 à 923 75; le Nord nouveau, de 842 50 à 840; l'Est, de 645 à 642 50; Lyon, de 925 à 922 50; le Midi, de 514 25 à 512 50; l'Ouest, de 578 75 à 582 50. Le Genève s'est tenu à 520; les Ardennes anciennes, à 470; les nouvelles, à 485; les Autrichiens, de 542 50 à 538 75; les Lombards, de 567 50 à 566 25; les Saragosse, à 455; les Romains, à 365; les Victor-Emmanuel, à 405.

Mercredi. — Les cours étaient offerts, mais sans variations; il y avait peu d'affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 80 à 68 85, et à terme de 68 75 à 68 80; le 4 1/2 0/0, de 96 95 à 97 50. La Banque a monté de 5 à 2,825; le Crédit foncier, de 2 50 à 727 50. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 768 75; l'Orléans, de 5 à 1,385; le Nord ancien, de 6 25 à 917 50; le Nord nouveau, de 7 50 à 832 50; l'Est, de 1 25 à 641 25; le Lyon, de 3 75 à 918 75; le Midi, de 3 75 à 508 75; le Genève, de 20 à 500; l'Ouest, de 1 25 à 581 25; les Autrichiens, de 2 50 à 536 25; les Lombards, de 2 50 à 563 75. Les Saragosse se sont tenus à 455; les Romains, de 365 à 360.

Jeudi. — La stagnation se prolonge; cependant les cours se maintiennent avec fermeté. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 68 80; elle est restée comme la veille à terme à 68 80; le 4 1/2 0/0, à 97 50; la Banque, à 2,825; le Crédit foncier, à 730. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 770. L'Orléans s'est tenu à 1,385; le Nord ancien, à 920; le Nord nouveau, à 830; l'Est, à 645; le Lyon, à 920. Le Genève a repris à 508 75; le Midi, à 510; l'Ouest, à 585. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 533 75; les Lombards, de 1 25 à 562 50; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 402 50. Les Saragosse se sont tenus à 455; les Romains, à 365.

Vendredi. — La Bourse a été très-ferme pour la rente; mais les chemins étaient offerts et se tenaient lourdement. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 68 90, et à terme de 20 c. à 69. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 97 25. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 775. L'Orléans a fléchi de 2 50 à 1,382 50; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 917 50. Le Nord ancien s'est tenu à 920; l'Est, à 645. L'Ouest a monté de 1 25 à 586 25; le Midi, de 1 25 à 511 25; le Genève, de 3 75 à 512 50. Les Autrichiens ont varié de 538 75 à 535; les Lombards, de 566 25 à 563 75; les Saragosse, de 455 à 457 50. Les Romains ont été tenus à 365; le Victor-Emmanuel, à 405; les Russes non libérés, à 486 25; les Russes libérés, à 467 50.

F. Gaimard.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	25 »	jan.av.juil.	295 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	690 »
Omnium lyonnais........ —	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	416 »
Comptoir V.C Bonnard et Cie —	C	0.000	100	»	5 »	février	47 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	1050 »	avril	»
Sécurité........ —	A	500	5.000	1/5	»	....	30 0/0 b.
Union des ports........ —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.....	25 0/0 b.
Lloyd français........ —	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février....	30 0/0 b.
Océan........ —	A	800	5.000	4000	200 »	....	»
Chambre d'assurances.... —	A	600	5.000	4/5	» »	février....	»
Mélusine........ —	A	400	5.000	4/5	392 »	mars......	15 0/0 b.
Vigie........ —	A	800	5.000	4000	734 »	....	»
Sauvegarde........ —	A	800	5.000	4000	325 »	février....	»
Centrale........ —	A	1.000	5.000	4000	270 »	février...	»
Réunion........ —	A	1.200	5.000	4000	325 »	février....	»
Comptoir........ —	A	400	5.000	4000	»	....	2 0/0 p
Sphère........ —	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril......	240 0/0 b
Phénix........ —	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	»
Nationale........ —	A	2.000	5.000	4/5	420 »	mars.....	125 0/0 b
Union........ —	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril......	60 0/0 b
Soleil........ —	A	1.000	6.000	4/5	445 »	avril.....	»
France........ —	A	2.000	5.000	4/5	290 »	avril.....	62 0/0 b.
Urbaine........ —	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril......	90 0/0 b.
Providence........ —	A	2.000	2.500	2000	121 »	avril......	75 0/0 b.
Aigle........ —	A	400	000	3000	200 »	avril......	»
Paternelle........ —	A	2.000	1.000	600	Néant	avril......	»
Confiance........ —	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	5 0/0 b
Nord........ —	A	2.000	1.000	600	25 »	avril......	»
Générale....... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2075 »	t. les 2 ans	»
Nationale........ —	A	2.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	»
Union........ —	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	»
Phénix........ —	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	»
Caisse Paternelle........ —	A	9.000	500	400	15 »	avril......	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	40 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juil.	870 »
— act. de jouissance —	A	»	1/34000	»	31	juin	» »
Omnibus de Lyon........ —	C	60.000	100	10	Néant	....	50
Omnibus de Londres...... —	C	80.000	100	»	8 »	....	52 50
Omnibus des ch. de fer.. —	C	3.200	200	»	18 »	janv. juil.	175 »
Gondoles parisiennes..... —	C	1.700	50	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars......	11 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril. oct.	1200 »
— act. de jouiss. —	A	60.000	1/60000	»	8 30	1er juin....	92 50
Bourgogne, act. de capital —	A	7.200	1.000	»	50 »	avril. oct.	972 50
— act. de jouiss. —	A	37.200	1/37200	»	12 50	1er juin ...	110 »
Arles à Bouc, act. de capital —	A	6.000	1.000	»	50 »	avril. oct.	140 »
3 canaux, act. de capital.. —	A	19.000	1.000	»	50 »	avril, oct..	900 »
Aire à la Bassée........ —	A	000	5.000	»	565 »	févr. août	1145 »
Sambre à l'Oise........ —	A	11.550	1.000	»	60 »	....	100 »
Scarpe inférieure........ —	C	2.000	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée —	A	6.000	1.000		100	....	1150 »
Canalisation de l'Èbre.... —	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct..	111 25
Pont, gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	45 »	....	150 »
Pont de Rouen........ —	A	900	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis........ —	C	3.000	1.000		3 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis... —	C	4.000	1.000	»	3 1/4 0/0	....	230 »
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »
Messager. imp. (Serv. marit.) —	A	60.000	500		30 »	janv. juill.	915 »
Cie générale maritime.... —	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	272 50
Ferd. Fraissinet père et fils —	C	»	500	»	» »	....	320 »
Comp. de navigation mixte —	A	20.140	1/20000	»	» »	....	2.0 »
Armements Barbey et Cie.. —	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	» »
Long-Pré ju........ —	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin........ —	C	6.000	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu........ —	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai.......	215 »
Pont-de-Loup-Sud........ —	Civ.	2.000	1.000	»	35 »	avril......	400 »
[illegible]-Saint-Etienne.. —	Civ.	2.000	500	»	» »	....	» »
Blanzy........ —	C	20.000	500	»	30 »	févr. août.	» »
Azincourt........ —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte........ —	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire........ —	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Epinac........ —	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire........ —	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	133 75
Mont-Rambert........ —	A	80.000	1/80000	»	9	....	130 »
St-Etienne........ —	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	137 50
Rive-de-Gier........ —	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	123 75
Mayenne et Sarthe...... —	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe........ —	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	210 »
[illegible] et Fraisse........ —	»	»	500	»	»	....	130 »
Carmaux........ —	C	116.000	150	»	6 25	mai, novem	82 50
Roche-Molière et Firminy —	»	» »	500	»	» »	....	» »
Houill. réun. à Quaregnon —	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges.... —	A	30.000	500	»	35 »	....	175 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais........ —	»	10.000	100	»	17 5	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »
Méditerranée........ —	C	30.000	250		Néant	....	» »

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août......	» »
Tenes (cuivre)........ —	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif. —	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander........ —	C	10.000	500	»	37 25	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne zinc ... —	A	90.000	90	»	25 »	mai, nov..	292 50
Nouvelle-Montagne, zinc.. —	A	3.000	1.000	»	75 »	....	1055 »
Stolberg et Westphalie, priv. —	A	40.000	375	»	5 »	octobre ...	» »
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	» »
Corphalie zinc........ —	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	506 »
Eschweiler, priv. zinc..... —	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc —	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	» »
Silésie zinc........ —	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	150 »
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	650 »
Decazeville (Aveyron)... —	A	2.400	3.000	»	Néant	juin. déc..	3000 »
Alais (Gard)........ —	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc.	570 »
Creusot (Saône-et-Loire).. —	C	24.000	500	»	70 »	juin déc..	125 »
Allevard........ —	»	»	1.000	»	» »	....	Néant »
Basse-Indre........ —		5.000	500	»	10 »	avril, oct.	300 »
Châtillon et Commentry... —	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	220 »
Horme........ —	A	10.000	1/10000	»	» »	....	625 »
Maubeuge (Nord)........ —	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	450 »
Fourchambault........ —	C	50.000	1/50000	»	10 »	....	285 »
Marine et chemins de fer .. —		54.000	1/54000	»	41 »	mai, nov	300 »
Côte-d'Or........ —	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté........ —	C	40.000	500		15 »	mai, novem	» »
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.000	1/6000	»	60 »	....	630 »
Firminy........ —		»	250	»	» »	....	100 »
Pont-l'Evêque (Firminy)... —	C	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s.-Sambre (Belg.) —	A	10.000	500	»	65 »	avril, oct.	710 »
Providence (Belgique).... —	A	5.500	1.000	»	70 »	septembre	1300 »
Phénix métallurgique.... —		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	» »
J.-F. Cail et Cie....... *Usines*	C	11.000	500	»	16 »	sept. mars.	655 »
Caronte........ —	C	7.000	10	10	Néant	....	» »
Chameroy........ —	C	4.000	500	»	»	juin, déc.	» »
Jandriot........ —	C	2.200	1.5..	»	50	....	» »
Christofle........ —	C	4.000	500	»	0 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	300 »
Cie immobilière (Rivoli).... —	A	240.000	100	»	50	janv. juill	102 50
Docks Louis-Napoléon.... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	177 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	850 »
Union des Gaz .... —	C	32.000	250	»	» »	janvier..	10 »
Marseille (Mines de Portes) —	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril. oct.	128 75
Nord (Batignolles)........ —	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est (Vincennes)........ —	C	1.000	500	»	17 »	....	» »
Versailles........ —	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens........ —	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	400 »
Calais........ —	C	1.000	1.000	»	90 »	janv. juill.	360 »
Saint-Etienne........ —	A	1.650	1/1650	»	120 »	....	» »
Lyon........ —	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	[illegible]
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1575 »
Wazemmes........ —	C	3.100	410	»	12 50	1er octobre.	» »
Malaga........ —	»	»	»	»	» »	....	» »
Cie centrale, Lebon (3 villes) —	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier........ —	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Moberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août......	575 »
Cohin........ —	C	10.000	500	»	27 25	janv. juill	500 »
Société Lainière........ —	C	1.400	500	»	42 »	....	» »
Pont-Rémy........ —	A	5.000	1/5000	»	35 »	30 avril...	» »
Siècle........ *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	» »
Droit........ —	C	100	2.500	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain.......... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	....	» »
Montluçon........ —	C	24.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique........ —	A	25.000	500	»	30 10	septembre.	475 50
Aix-la-Chapelle (Prusse rh.) —	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	» »
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	25 30	mars sept.	» »
Richer et C. Vidanges .... —	C	28.000	500	»	20	....	» »
Caoutchouc souple .... —	C	50.000	60	»	12 »	31 mars...	» »
Chollet et Cie........ —	C	10.000	100	»	Néant	....	» »
Cie générale des Eaux.... —	A	80.000	250	»	13 »	....	212 50
2 Cirques (E. Dejean et Cie) —	C	8.750	200	»	10 »	5 fév. juill.	» »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus ..	»	8.000	500	11	25 »	avril octob	» »
Cie imp. des Voitures de Paris..	90	27.000	125	30	5 »	....	» »
Ports de Marseille........	500	20.000	500	15	20 »	janv. juillet	480 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	515 »
Loire, anciennes........	»	»	1.250	»	50 »	....	1120 »
— nouvelles........	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	1060 »
Carmaux (charbonnages)......	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen.....	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne........	»	12.800	500	10	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux.	270	20.000	500	90	15 »	avril octob.	[illegible]
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »	mai novemb	265 »
Horme anc........	475	2.410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	400 »
— nouv........	265	7.000	300	30	15 »	1 mars sept	274 25
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	11	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon..	»	»	125	»	25 »	1 janv juill.	347 50
Gaz de Paris........	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	465 »
Union des gaz........	230	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 14 AU 20 JANVIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 14 Compt.	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt.	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt.	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt.	Vendredi 20 Terme
1475	[illegible]	99	300.000	500	•	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1390 --	1390 --	1391 25	1400 --	1392 50	1390 --	1392 50	1385 --	1395 --	1395 --	1395 --	1392 50
918	1320	99	400.000	400	•	61 fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	920 --	919 --	920 --	921 75	920 --	921 75	921 25	917 50	920 --	919 --	921 25	920 --
•	•	•	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	848 --	847 50	845 --	840 --	847 50	837 50	833 50	832 50	832 50	830 --	831 50	833 75
1518	1100	99	500.000	500	•	40 46 pour 1858	mai 1859	Est	640 --	640 --	642 50	641 75	643 75	642 50	644 75	644 25	642 50	645 --	645 --	641 75
1.753	1929	•	674.000	500	•	49 56 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	920 --	920 --	920 --	920 --	922 50	922 50	917 50	914 75	920 --	920 --	918 75	917 50
793	1021	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Midi	512 50	501 50	511 25	510 --	511 25	518 50	510 --	509 75	510 --	510 --	510 --	511 25
1186	2.116	99	300.000	500	•	31 fr. pour 1859	avril 1859	Ouest	572 50	572 50	577 50	577 50	581 25	583 75	578 75	581 25	580 --	580 --	587 50	586 25
229	231	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	530 --	... --	528 --	530 --	530 --	530 --	... --	... --	512 50	518 75	515 --	512 50
52	52	99	26.000	500	•	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	182 50	... --	185 --	... --	185 --	... --	... --	... --	180 --	... --	180 --	... --
134	209	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	... --	400 --	410 --	... --	... --	... --	... --	... --	505 --	505 --	505 --	... --
154	426	99	42.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien.	... --	... --	... --	482 50	470 --	470 --	475 --	... --	475 --	475 --	475 --	475 --
•		•	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	... --	... --	... --	... --	465 --	... --	... --	... --	... --	... --	495 --	... --
23		99	16.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --
1323	1341	92	400.000	500	•	30 71 pour 1859	janvier 1860	Chemins autrichiens	535 --	535 --	540 --	530 --	539 75	538 75	538 25	530 25	533 75	533 75	535 --	535 --
214	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	397 50	405 --	403 75	... --	405 --	402 --	405 --	... --	405 --	402 50	405 --	... --
•	4162	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	486 25	... --	... --	... --	... --	... --	488 25	490 --	... --	... --	488 25	... --
	•		•	•	•	•	•	id. (tout payé)	405 --	... --	... --	... --	470 --	... --	487 50	... --	488 75	... --	487 50	... --
80	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	... --	•	... --	•	291 25	•	290 --	•	... --	•	290 --	•
200	247	99	72.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	... --	•	... --	•	... --	•	440 --	•	437 50	•	... --	•
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	453 75	452 10	456 25	455 --	455 --	455 --	455 --	456 --	453 75	455 --	453 --	457 50
1396	3133	99	317.500	500	360	...	oct.-janv.-avril	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	545 --	562 50	560 75	565 75	566 25	566 25	563 75	563 25	562 50	563 75	562 --	563 75
•	619	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	360 --	... --	363 --	... --	363 --	... --	361 --	... --	365 --	... --	365 --	... --
•	721	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	... --	•	... --	•	... --	•	470 --	•	... --	•	... --	•
14	84	99	7.500	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	... --	... --	... --	... --	... --	•	... --	... --	... --	... --	... --	•
•	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	... --	... --	... --	... --	... --	•	... --	•	... --	•	... --	•
•	•	99	38.000	500	350	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	... --	... --	... --	•	... --	... --	... --	•	... --	•	... --	•
•	•	99	22.000	500	...	5 0/0	1 août	Hainaut et Flandres	... --	•	... --	•	... --	•	... --	•	... --	•	... --	•
•	•	90	5.100	500	200	5 0/0	•	Guill.-Luxembourg	395 --	393 --	... --	•	375 --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1848	5.000	1900	•	•	1.250	décembre.	40 --	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	... --	... --	... --	... --	... --	•
1842-1849	12.000	1929	•	•	1.250	mars.	50 --	Dº.	St-Germain (nouvelles)	... --	... --	... --	•	... --	... --
1841	2.775	1874	1100	•	1.250	mars.	50 --	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	... --	... --	... --	... --	... --	1075 --
1842	8.000	1894	1125	•	1.250	décembre.	50 --	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	... --	1130 --	... --	... --	... --	... --
1848	13.333	1898	750	•	1.250	décembre.	50 --	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	975 --	... --	975 --	975 --	... --	... --
1843	6.400	1894	•	•	1.250	mars.	50 --	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	... --	... --	... --	... --	... --	... --
•	3.300	1927	•	•	1.250	mai.	50 --	Dº.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1843	841	•	•	•	1.250	avril.	50 --	Dº.	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•
1852-1854	84.530	1903	divers.	•	1.250	avril.	50 --	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	... --	... --	975 --	975 --	... --	... --
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février.	50 --	Dº.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	950 --	... --	... --	... --	... --	... --
1852	80.000	1905	1020	•	1.250	septembre	50 --	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 --	1030 --	1030 --	1030 --	1030 --	... --
1847-1854	91.750	1938	divers.	•	1.250	novembre.	50 --	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	950 --	... --	950 --	950 --	... --	950 --
1851	21.000	1905	500	•	625	mars	25 --	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	... --	975 --	... --	... --	... --	... --
1854	102.614	1952	•	•	625	décembre.	25 --	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	... --	... --	... --	... --	... --	... --
1852	120.000	1904	•	•	625	avril.	25 --	Dº.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	... --	... --	... --	512 50	... --	515 --
1852	[illegible]	1952	divers	•	650	avril.	25 --	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	482 50	485 --	485 --	485 --	485 --	485 --
•	5.[illegible]	1905	•	•	500	juillet.	20 --	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	22.000	1935	500	•	500	•	15 --	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	... --	... --	... --	... --	... --	... --
1845	6.000	1919	•	•	1.250	juin.	40 --	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	... --	... --	... --	... --	... --	... --
1845	17.418	1944	500	•	562	mai.	16 67	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	•	•	•	•	•	... --
1854	131.107	1953	•	•	500	décembre.	15 --	Dº.	Grand-Central (anciennes)	... --	... --	... --	... --	... --	... --
1855	255.000	1950	•	•	500	décembre.	15 --	Dº.	Dº (nouvelles)	288 75	290 --	288 75	290 --	288 75	288 75
1853	61.643	1952	•	•	500	décembre.	15 --	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	... --	... --	... --	... --	... --	... --
1855	261.500	1954	divers.	•	500	avril.	15 --	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	... --	300 --	300 --	301 --	300 --	301 25
1852-1857	1102.000	1951	divers	•	500	décembre.	15 --	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 50	291 50	298 50	292 50	295 --	295 --
1851-1857	625.000	1950	divers.	•	500	mai.	15 --	Dº.	Nord	291 25	297 50	297 50	296 25	297 50	297 50
1855	67.719	1954	285	•	500	décembre	15 --	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	... --	291 25	291 25	291 25	290 --	290 --
1857	54.545	1954	•	•	500	décembre.	15 --	Dº.	Dº (nouvelles)	290 --	291 25	294 25	291 25	291 25	290 --
•	250.000	1956	•	•	500	avril.	15 --	Dº.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 --	300 --	300 --	303 75	303 75	303 50
•	1.234.000	1951	divers.	•	500	avril	15 --	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	288 75	290 --	290 --	288 75	290 --	291 50
•	211.000	1953	285	•	500	décembre.	15 --	janvier, juillet.	Bourbonnais	291 25	290 --	294 75	292 50	290 --	291 25
•	282.7[illegible]	1957	275	•	500	juin	15 --	Dº.	Midi gar.	291 --	288 75	290 --	289 75	289 75	290 75
•	22.610	1956	280	•	500	•	15 --	Dº.	Bességes à Alais	290 --	281 25	281 25	280 --	... --	281 --
1857	[illegible] 567	1949	270	•	500	mai.	15 --	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	290 --	294 75	290 --	291 25	290 --	292 50
•	20.277	1955	•	•	500	•	15 --	juin, décembre.	Ardennes	293 50	290 75	288 75	290 --	290 --	290 --
•	28.000	1957	•	•	500	juin	15 --	janvier, juillet.	Dauphiné gar.	294 75	290 75	290 --	294 75	291 --	290 --
1858	600.000	1958	•	•	500	•	15 --	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	291 25	291 25	291 50	291 25	291 25	292 50
•	563.630	1946	275	•	500	•	15 --	Dº.	Chemins autrichiens gar.	263 75	251 75	261 75	263 75	263 75	263 50
1857	200.000	1919	275	•	500	•	15 --	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens gar.	251 75	252 75	252 50	253 75	251 50	253 25
1858	...	1951	250	•	500	•	15 --	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	236 25	230 25	231 75	236 25	231 75	237 50
1858	100.000	19[illegible]3	•	•	500	avril	15 --	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	252 50	252 50	251 50	251 25	251 25	251 25
1859	24.570	1957	300	•	500	•	15 --	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	... --	248 75	248 75	249 75	... --	247 •
1859	•	1906	•	•	500	•	15 --	Dº.	Séville à Jerez	254 25	245 --	245 --	245 --	245 --	248 75
1859	200.000	•	divers.	•	500	•	15 --	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	•	•	•	•	•	•
•	109.500	1937	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	121 25	121 25	120 --	123 50	121 25	121 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 14 Comptant	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Comptant	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Comptant	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Comptant	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Comptant	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Comptant	Vendredi 20 Terme
FONDS FRANÇAIS												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	68 75	68 65	68 --	68 --	68 --	68 85	68 85	68 80	68 80	68 80	68 91	68 --
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	68 85	68 05	68 20	... --	68 20	68 --	68 80	68 --	... --	68 80	68 85	68 10
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1859	96 75	... --	97 --	... --	96 95	... --	97 10	97 --	97 50	97 35	97 25	... --
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 sept. 1859	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --	... --
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2840 --	•	2800 --	•	2800 --	•	2825 --	•	2825 --	•	2825 --	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640 --	•	643 --	... --	... --	•	645 --	•	670 --	•	... --	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	725 --	725 --	725 --	725 --	727 50	725 --	727 50	730 --	730 --	730 --	735 --	... --
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	472 50	•	471 25	... --	472 50	... --	474 50	... --	472 50	... --	472 50	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	450 --	•	450 --	•	447 50	•	443 --	•	445 --	•	443 --	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	96 25	•	95 --	•	96 25	•	95 --	•	95 --	•	96 25	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	88 75	•	90 --	•	88 75	•	88 75	•	88 75	•	85 75	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	101 25	•	... --	•	101 25	•	... --	•	101 25	•	101 25	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	763 --	781 50	781 25	775 25	775 25	773 75	767 50	768 75	772 50	770 --	... --	... --
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115 --	•	1115 --	•	1115 --	•	1115 --	•	1115 --	•	1115 --	•
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	460 --	•	480 --	•	470 --	•	462 50	•	463 --	•	465 --	•
Département de la Seine, Obligations 1857 jouiss. janvier 1860	225 --	•	223 50	•	225 --	•	225 --	... --	225 --	•	225 --	•
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	.... --	•	.... --	•	.... --	•	•	•	.... --	•	.... --	•
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 3/8	•	95 1/8	•	95 1/8	•	95 3/8	•	95 3/8	•	95 7/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	99 1/2	•	... --	•	... --	•	99 1/2	•	99 1/2	•	99 1/2	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 75	... --	85 --	•	84 75	... --	84 75	... --	84 75	•	85 --	... --
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	54 50	•	... --	•	... --	•	54 50	•	54 50	•	... --	•
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	82 1/4	•	... --	•	82 25	•	82 25	•	82 --	•	82 --	•
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	84 1/2	•	84 1/2	•	84 1/2	•	84 1/2	•	84 3/4	•	84 --	•
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	467 50	470 --	470 --	470 --	472 50	470 --	472 50	467 50	470 --	467 50	471 25	... --
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	32 7/8	... --	33 --	... --	33 1/4	... --	33 1/8	... --	33 1/4	... --	33 1/2	... --
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	44 --	•	44 --	•	45 --	•	44 3/4	•	... --	•	44 1/8	•
Dº Dº 1851, jouissance janvier 1860	43 1/4	... --	43 1/2	... --	44 1/2	... --	44 --	... --	44 --	... --	44 --	... --
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	42 7/8	... --	43 1/4	43 1/4	43 1/4	43 1/4	43 1/4	43 --	43 1/2	... --	43 1/8	43 1/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	... --	•	107 --	... --	... --	•	... --	•	... --	•	107 --	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 1012 19° ANNÉE — N° 4 SAMEDI 28 JANVIER 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

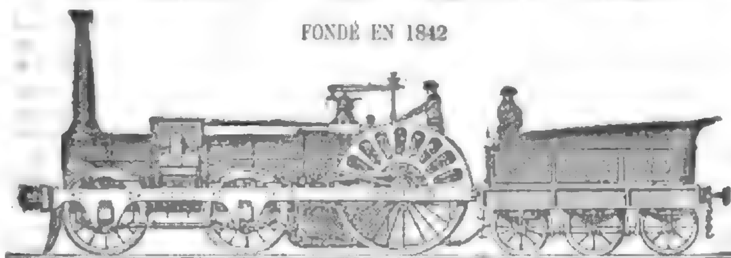
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............. 16 —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵒ, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le rapport de S. Exc. M. le ministre des finances à S. M. l'Empereur établit clairement que depuis huit ans le revenu public n'a pas cessé de s'accroître. Il en résulte également que le budget de 1858 présente un excédant considérable, et que la dette flottante a été réduite d'une manière notable. La situation financière est donc des plus favorables.

D'un autre côté, la lettre de S. M. l'Empereur à M. le ministre d'Etat, qui avait d'abord produit une émotion vive dans plusieurs groupes industriels, est appréciée maintenant avec plus de calme. Tout le monde est d'accord aujourd'hui sur les résultats avantageux que le nouveau programme économique doit produire au point de vue du développement agricole et du mouvement commercial du pays. Si on en croit les renseignements qui ont été publiés par plusieurs journaux, notamment par le *Pays*, on ne peut douter que tous les intérêts ne soient sauvegardés, au moyen de réformes successives et graduées, qui permettront aux industries de se préparer de longue main au nouvel état de choses.

Ainsi, tandis que la suppression des droits d'entrée sur les cotons et sur les laines aurait lieu dès le 1er juillet 1860 ; tandis que le tarif belge serait appliqué à la houille et au coke anglais à la même époque, et que le droit de 7 fr. serait substitué au droit actuel sur les fers en octobre 1860, ce qui constituerait au profit de l'industrie française autant d'avantages presque immédiats, la levée de la prohibition sur les fils et les tissus, et le remplacement de cette prohibition par un droit qui ne pourrait excéder 30 0/0, n'auraient cependant lieu que le 1er juin 1861, et la levée de toutes les autres prohibitions serait renvoyée au 1er octobre 1861.

Les filateurs et les tisseurs de laines et de cotons bénéficieraient donc de la suppression des droits d'entrée sur les matières premières, à partir du 1er juillet 1860, et ils n'auraient cependant à faire face à la concurrence, résultat de l'abolition du règne prohibitif, qu'à partir du mois d'octobre 1861. De même les droits d'entrée sur la houille et sur le coke anglais devant, d'après le traité, être assimilés aux droits actuellement payés par la houille et le coke belges, en juillet 1860, l'industrie des laines et des cotons aurait encore le bénéfice résultant de cette suppression des droits sur le combustible. Enfin des avantages analogues auraient lieu pour les vins dont le droit d'entrée en Angleterre serait immédiatement abaissé de 150 0/0 à 28 0/0, et pour les soies qui entreraient en franchise.

Au surplus, les détails qui ont été donnés lors de la discussion de l'adresse au parlement anglais doivent suffire à éclairer complétement l'opinion en France. On sait comment les bases du traité international, qui se lient étroitement aux réformes annoncées par l'Empereur, ont été discutées à fond dans un accord intime, entre S. M. elle-même et M. Cobden. Après avoir refusé de faire partie du ministère anglais, M. Cobden a considéré comme le plus grand titre d'honneur aux yeux de ses concitoyens de participer de sa personne à l'adoption par le gouvernement français des principes que son dévouement absolu et sa persévérance infatigable avaient déjà fait triompher depuis longtemps dans son pays.

L'opinion publique entièrement rassurée de ce côté, on pourrait s'étonner que le rapport si favorable de M. le ministre des finances n'ait pas exercé sur le marché des fonds publics une influence plus décisive, si on ne tenait compte de l'incertitude qui existe encore à l'égard de beaucoup de questions politiques qui ne sont pas encore réglées. Comment se termineront les affaires de l'Italie centrale? Que produira l'agitation de la Vénétie, placée en partie par le gouvernement autrichien sous le régime de l'état de siége? D'un autre côté, la question du droit d'entrée, l'impôt sur les valeurs mobilières, la loi sur les sociétés en commandite ont donné lieu, dans ces derniers temps, à divers bruits plus ou moins exacts, qui avaient eu, en définitive, pour conséquence de répandre dans le public des espérances peut-être exagérées. Il en résulte une sorte de provisoire qui arrête les transactions. Il est vivement à désirer qu'une solution, quelle qu'elle soit, intervienne et donne à l'industrie financière et à l'esprit d'entreprise la mesure exacte de ce qu'ils doivent attendre de l'avenir.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 80, ferme à 68 50.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 fr., ferme à 96 75.

L'emprunt est coté 69 fr.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	23.29 0/0
Victor-Emmanuel	22.95 0/0
Lyon-Genève	19.57 0/0
Autrichiens	17.33 0/0
Ardennes	9.53 0/0
Ouest	6.97 0/0
Ouest suisse	6.90 0/0
Midi	3.71 0/0
Dauphiné	3.25 0/0
Nord	1 25 0/0
Est	».92 0/0
Orléans	».59 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Union Suisse	4 01 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	6.07 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	12.27 0/0
Bessèges a Alais	24.84 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	20 janvier	27 janvier	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 »»	68 50	»» »»	» 50
Rente 4 1/2 0/0	97 25	96 75	»» »»	» 50
Banque de France	2825 »»	2825 »	» »»	»» »»
Consolidés	95 2/8	94 6/8	» »/»	» 4/8
Crédit foncier	735 »»	747 50	12 50	»» »»
Crédit mobilier	775 »»	755 »»	» »»	20 »»
Comptoir d'Esc^{te}	670 »»	665 »»	»» »»	5 »»
Orléans	1382 50	1361 25	»» »»	21 25
Nord	920 »»	910 »»	» »»	10 »»
Nord nouveau	833 75	827 50	» »»	6 25
Est	643 75	635 »»	» »»	8 75
Paris-Méditerran°	917 50	893 75	»» »»	23 75
Midi	511 25	505 »»	»» »»	6 25
Ouest	586 25	582 50	»» »»	3 75
Genève	512 50	506 25	»» »»	6 25
Dauphiné	595 »»	590 »»	» »»	5 »»
Graissessac-Béziers	160 »»	160 »»	» »»	»» »»
Ardennes ancien	475 »»	465 »»	» »»	10 »»
Ardennes nouveau	485 »»	475 »»	» »»	10 »»
Ch. Autrichiens	535 »»	520 »»	»» »»	15 »»
Victor-Emmanuel	405 »»	400 »»	» »»	5 »»
Russes	486 25	488 75	2 50	»» »»
Romains	365 »»	365 »»	» »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	563 75	552 50	» »»	1 25
Saragosse	457 50	455 »»	»» »»	2 50

M. Rouher, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, a été élevé au grade de grand'croix de la Légion d'honneur, comme témoignage de la haute approbation de l'Empereur pour ses éminents services.

RAPPORT DE S. E. M. LE MINISTRE DES FINANCES SUR LE BUDGET DE 1861.

Sire,

Diverses circonstances ayant retardé la publication de mon rapport sur les finances, j'ai eu le temps de recevoir les derniers états de l'année 1859, et je puis dès lors faire connaître à Votre Majesté les faits les plus récents et les plus authentiques.

Je me bornerai toutefois, comme les années précédentes, à exposer ici sommairement les résultats généraux, les détails et les preuves ayant leur place dans d'autres documents.

L'excellence de notre système financier repose principalement sur deux garanties précieuses, le contrôle et la publicité : le contrôle, qui empêche qu'un seul denier puisse sortir des mains des contribuables pour entrer dans les caisses publiques, passer d'une caisse dans une autre caisse, et en sortir pour aller dans les mains d'un créancier de l'Etat, sans que la légalité de sa perception, la régularité de ses mouvements, la légitimité de son emploi ne soient constatées par des agents responsables, vérifiées judiciairement et sur pièces par des magistrats inamovibles, et définitivement sanctionnées dans des comptes législatifs; la publicité, qui place chaque année sous les yeux des grands corps de l'Etat et du public les tableaux périodiques du recouvrement des impôts, les comptes spéciaux des ministres, le travail des commissions de contrôle, les déclarations de la cour des comptes et le compte général de l'administration des finances.

Dans ce dernier document, l'administration des finances résume, développe, explique tous les faits de l'année précédente concernant la perception des revenus de l'Etat, les dépenses publiques, les opérations de trésorerie, les découverts des anciens budgets, la situation des budgets courants, la dette flottante, la dette consolidée, l'amortissement, les emprunts, etc.; elle y présente, dans ses divisions principales et dans ses détails, le bilan de l'actif et du passif du Trésor, et, par des comparaisons avec le passé, elle permet de suivre la marche et les progrès de tous les services financiers de l'Etat. Grâce à cet important recueil, indispensable manuel pour tous ceux qui veulent acquérir une connaissance pratique de nos finances, et que je m'efforce chaque année de rendre de plus en plus clair et complet, on peut dire, en toute vérité, qu'en France la gestion des deniers publics se fait à la lumière du jour, et que ses résultats ont un caractère de certitude qui ne saurait donner lieu à la moindre contestation.

Ce sont ces résultats que je vais avoir l'honneur d'indiquer à Votre Majesté en ce qui concerne les anciens budgets ou l'arriéré, la dette flottante qui en est la conséquence, la situation des budgets courants et celle du dernier emprunt.

ARRIÉRÉ.

L'arriéré, formé des déficits accumulés de toutes les époques a, depuis longtemps, fixé l'attention de Votre Majesté, qui s'est proposé la double tâche de ne pas l'augmenter et d'employer, au contraire, tous les moyens qui seraient en son pouvoir pour le réduire.

Voici jusqu'à quel point les intentions de l'Empereur ont été jusqu'ici réalisées.

Je dois rappeler que, jusques et y compris 1854, les découverts des budgets s'élevaient à la somme totale de 886 millions, se décomposant, d'après leur origine, de la manière suivante (1) :

Reste du déficit provenant de la période antérieure à 1848,	292 millions.
Déficit de 1848 à 1851, appartenant à la République,	359 —
Déficit de 1852 à 1854,	235 —

Les exercices suivants, définitivement clos et réglés, n'ont rien ajouté à cette somme de 886 millions. Les comptes de ces exercices ont pleinement confirmé les indications provisoires de mes précédents rapports.

Ainsi, les ressources ordinaires et extraordinaires affectées à l'exercice 1855 ont excédé les dépenses d'une somme de 394 millions, qui a été reportée sur 1856 (2);

1856 a présenté un excédant de 112 millions reportés sur 1857 (3).

Et 1858, dont j'évaluai l'an dernier le boni à 36 millions, s'est amélioré; il se balance par un excédant de recettes de 39 millions (4).

Je montrerai tout à l'heure que le budget de 1858 se terminera dans des conditions également très-favorables.

Il est donc bien établi que l'arriéré serait encore ce qu'il était à la fin de 1854, c'est-à-dire de 886 millions, ni plus ni moins, sans les mesures qui ont été prises pour le réduire.

Quel a été l'effet de ces mesures ?

Des lois votées dans la session de 1857 ont affecté à l'extinction des découverts des ressources spéciales qui sont élevées à la somme de,	216 millions.
Il a été, en outre, remboursé avec les fonds du budget deux annuités de 5 millions chacune sur l'ancienne créance de la Banque de France, ci.	10 —
Ensemble,	226 millions.

Ces 226 millions appliqués en totalité aux découverts, les ont réduits à la somme de 660 millions, qui figure seule aujourd'hui dans les écritures de la comptabilité générale. Cette somme représente à peu de chose près l'arriéré antérieur au gouvernement actuel.

DETTE FLOTTANTE.

Au commencement de 1855, la situation du Trésor devenait délicate.

(1) *Etat des découverts des budgets.*

Période antérieure à 1848.		292,543,003
Période de la République :		
1848,	3,005,050	
1849,	214,625,477	
1850,	41,014,767	
1851,	100,726,869	359,371,063
Période impériale :		
1852,	25,750,014	
1853,	23,148,547	
1854 (y compris guerre d'Orient)	186,033,322	
1855,	»	
1856,	»	
1857,	»	
1858,	»	234,940,883
		886,854,949

(2) Loi des comptes de 1855 votée le 5 mai 1858.

(3) Loi des comptes de 1856 votée le 16 juin 1859.

(4) Projet de loi des comptes soumis au Corps législatif le 18 mars 1859.

Il était tenu de faire face au déficit des budgets, s'élevant, comme je l'ai dit, à 886 millions.

Il avait dû payer, en 1852, aux porteurs de rentes qui refusèrent la conversion, une somme capitale de, 78 millions.

Il avait, en outre, l'obligation de fournir en moyenne une quarantaine de millions pour compléter le fonds de roulement des caisses publiques, 40 millions.

C'était donc, en dehors des voies et moyens des budgets, une ressource d'environ un milliard que le Trésor, sans le secours momentané des emprunts, aurait dû puiser dans les sources ordinaires de la dette flottante. Cette dette étant en partie remboursable à vue ou à courte échéance, une pareille situation n'aurait pas pu se prolonger, et à plus forte raison s'aggraver sans inconvénient.

Non-seulement, depuis 1855, les charges de la dette flottante ne se sont pas accrues, mais diverses causes sont venues leur enlever tout ce qu'elles pouvaient avoir d'excessif.

D'une part, les 226 millions retranchés des découverts ont diminué d'une somme égale les besoins auxquels il fallait pourvoir.

D'un autre côté, aux termes du traité que j'ai conclu avec la Banque, cet établissement s'est obligé de fournir au Trésor, pendant toute la durée de son privilége, une avance de 60 millions qui, en vertu d'une clause spéciale, ne sera presque jamais productive d'intérêts ; et d'ailleurs, la somme de 40 millions encore due à la Banque de France sur le prêt qu'elle avait consenti en 1848 au gouvernement de la république, étant convertie en une dépense budgétaire payable par annuités de 5 millions, n'a plus le caractère d'une dette flottante proprement dite.

Le Trésor serait donc aujourd'hui en état de subvenir à tous ses besoins en puisant dans les sources ordinaires de la dette flottante une somme d'environ 690 millions.

Eu égard à la permanence de quelques-uns des éléments de cette dette, tels que les avances des receveurs généraux et les fonds des communes, qui n'exposent jamais le Trésor qu'à des remboursements partiels, eu égard à l'importance des revenus annuels de l'État et surtout au chiffre élevé des encaisses résultant de l'anticipation de plus en plus prononcée du recouvrement des impôts, tout le monde reconnaîtra que le service de la Trésorerie se trouve maintenant replacé dans les conditions les plus satisfaisantes.

BUDGETS COURANTS.

Les budgets courants sont au nombre de trois :

Celui de 1858, qui est en voie de liquidation définitive;

Celui de 1859, qui est entré dans la seconde année de l'exercice ;

Celui de 1860, qui n'est qu'à son début.

Le budget de 1858 a particulièrement fixé l'attention des grands corps de l'État, et son résultat est attendu avec une impatience bien légitime.

Ce budget est, en effet, dégagé, au moins en ce qui concerne les voies et moyens, de tout élément étranger; il peut donner une idée exacte de nos possibilités dans les circonstances ordinaires.

Les recettes uniquement composées du produit des impôts et revenus publics, se sont élevées à 1,867 millions.

Les dépenses, y compris près de 40 millions pour la guerre de Chine et les grands travaux publics, se sont élevées à 1,855 millions.

D'où suit un excédant de recette qui ne sera pas moindre de 12 millions. Il faudrait assurément remonter bien loin dans le passé pour trouver un budget normal terminé dans des conditions aussi bonnes.

L'année 1859 a été marquée par des événements graves qui, surtout dans les premiers temps, ont influé sur la marche des revenus et ont créé de nouveaux besoins.

Les neuf premiers mois de l'année, comparés aux mêmes mois de l'année dernière, présentaient, dans le recouvrement des impôts et revenus indirects, une diminution d'environ 13 millions ; mais, dans le dernier trimestre, le travail et la consommation générale ont repris leur essor d'une manière très-remarquable, et le contre-coup s'en est fait immédiatement sentir dans les produits.

Nous avons eu pour le mois d'octobre une augmentation de 5,690,000 fr., de 7,163,000 fr. pour le mois de novembre, et de 3 millions pour le mois de décembre. Les droits d'enregistrement et ceux perçus à l'importation des marchandises diverses qui suivent ordinairement les mouvements du commerce et des transactions ont eu une part notable dans cette reprise. Et enfin, l'ensemble des recouvrements a compensé la perte des premiers mois et a produit une plus-value définitive de 3 millions.

Mais ce qui montre bien toute la vitalité, toute la force productive du pays, c'est que, malgré le temps d'arrêt causé par les événements, cette plus-value est près de 42 millions comparativement à 1857.

Les recettes du budget de 1858 avaient été évaluées avec une sage modération de manière à laisser une certaine marge pour correspondre aux besoins imprévus. Aussi, l'augmentation de 3 millions par comparaison avec les produits réalisés en 1858 se traduit-elle par un boni de 20,598,000 fr. relativement aux prévisions budgétaires (5). Cette somme, réunie aux excédants de recette des exercices 1857 et 1858 dont 1859 devra profiter, me donne le ferme espoir que, malgré ses charges supplémentaires, ce budget se terminera dans des conditions satisfaisantes.

Le budget de 1860 a été voté avec un excédant de recette de 896,000 francs.

L'année étant à peine à son début, il serait impossible d'indiquer dès aujourd'hui, même approximativement, les changements que les faits pourront apporter à cette prévision. Tout ce que je puis dire à Votre Majesté, c'est que les renseignements parvenus à l'administration sur le produit des douanes, pendant les deux premières dizaines de janvier, indiquent que le mouvement de reprise était loin de s'être ralenti (6).

BUDGET DE 1861.

D'après les ordres de Votre Majesté, j'ai envoyé depuis quelque temps au conseil d'État les documents nécessaires pour la préparation du budget de 1861.

Ces documents permettaient de prévoir un excédant de recette d'environ 3 millions.

L'Empereur voulant encourager la production nationale et placer l'industrie dans des conditions de concurrence plus avantageuse, a conçu un vaste programme d'améliorations intérieures, au nombre desquelles figure le dégrèvement des matières premières et de quelques objets de grande consommation. La réduction des droits pourrait avoir pour conséquence de troubler l'équilibre du budget; mais Votre Majesté, qui désire avec tant de raison préserver nos finances de toute atteinte fâcheuse et maintenir le bon ordre dans les budgets, propose de compenser la perte momentanée qu'éprouvera le Trésor par la ressource de l'amortissement. Ainsi que je le disais à Votre Majesté dans mon rapport de 1857, « pour avoir tout son effet, l'amortissement » doit résulter d'un excédant de recette positif. S'il en est autrement, les fonds qu'il » absorbe produisent un déficit dans le budget. Ce déficit augmente la dette flottante » et celle-ci aboutit tôt ou tard à une consolidation en rentes; » c'est-à-dire que, dans ce cas, au lieu d'éteindre la dette publique, l'amortissement tend à l'accroître avec perte pour le Trésor.

Par conséquent, quelque bon en soi, quelque juste, quelque sage que soit l'amortissement, surtout comme mesure de prévoyance, comme frein et comme obstacle à l'accroissement des dépenses, on comprend que son action puisse être suspendue en présence d'un déficit inévitable. Mais l'amortissement étant par lui-même une garantie d'ordre, Votre Majesté qui a eu le mérite de le rétablir, ne se résignerait pas à ce sacrifice, même temporaire, qu'en cas de nécessité absolue ; elle sera heureuse, j'en suis persuadé, de le maintenir en fonction si la perte du Trésor peut être compensée, en tout ou en partie, soit par la marche progressive des impôts, soit par des économies réalisées dans les dépenses publiques.

Rien, en effet, n'est impossible avec la paix durable dont Votre Majesté donne l'espérance dans son programme. L'épargne tient en réserve d'abondantes ressources, et dans un pays tel que la France, préparée comme elle l'est aujourd'hui, il serait difficile d'évaluer tout ce que peut produire la confiance dans l'avenir.

EMPRUNT DE 500 MILLIONS ET GRANDS TRAVAUX PUBLICS.

Je ne rappellerai pas l'immense succès du dernier emprunt de 500 millions. Dans les circonstances où il a été négocié, venant après trois autres emprunts à peine soldés et au milieu des préoccupations les plus graves, l'empressement du public a eu la double signification d'une démonstration politique et d'un grand fait financier (7).

L'exactitude avec laquelle les versements se sont effectués n'est pas moins remarquable.

Le capital de l'emprunt, y compris les frais de négociation, s'est élevé à 519,662,632 fr.,

(5) Montant des produits prévus au budget de 1859,	1,074,046,000
Produits réalisés,	1,094,644,000
Différence en plus,	20,598,000

(6) Première dizaine, augmentation,	537,683
Deuxième dizaine, augmentation,	553,093
Total,	1,090,776

(7) Nombre de souscripteurs,	690,230
Montant des souscriptions,	2,509,038,503 fr.

dont 307 millions (307,616,833 fr.) escomptables et 242 millions (242,084,779 fr.) non escomptables, le tout devant être payé en dix-huit termes jusqu'en décembre prochain.

Le 1er janvier courant, c'est-à-dire dans l'espace de six mois, plus de 279 millions et demi étaient versés sur les rentes escomptables, et près de 85 millions sur les rentes non escomptables; le reste dû sur les deux natures de souscriptions ne s'élevait à cette date qu'à la somme, relativement faible, de 155 millions (155,492,630 fr.), payable en 14 mois.

Le classement des titres délivrés aux souscripteurs a dû s'opérer très-vite, si j'en juge par le fait suivant :

L'Empereur sait que le Trésor fait exécuter à la Bourse de Paris les ordres d'achat et de ventes de rentes qui lui sont transmis par les receveurs généraux pour le compte des habitants des départements.

En 1858, l'excédant des achats sur les ventes s'éleva à 74 millions.

En 1859, le montant des ventes a été de 40 millions ;

Celui des achats de 187 millions.

D'où résulte pour les achats un excédant de 147 millions, double de celui de l'année précédente. A aucune époque on ne s'était approché d'un pareil chiffre, qui prouve à la fois la puissance de l'épargne et la confiance des populations (8).

Dans le but d'accélérer l'achèvement des voies de communication, la restauration de nos cathédrales et d'encourager les arts, l'Empereur désire qu'une somme de 160 millions, divisée en trois annuités, soit ajoutée aux allocations qui sont inscrites annuellement aux budgets des divers ministères.

Ce fonds sera formé au moyen du reste disponible de l'emprunt et d'autres ressources spéciales, telles que la somme remboursée par le gouvernement sarde.

Suivant les ordres de Votre Majesté, je viens d'envoyer au conseil d'Etat, pour être soumis à son examen, un projet de loi distribuant, pour 1860, entre les ministres intéressés, une première annuité de 50 millions à prendre sur le produit de l'emprunt. La partie du programme de l'Empereur qui a pour objet de perfectionner les moyens de transport, et qui sera si profitable à l'industrie, pourra donc être mise à exécution sans le moindre retard.

En résumé, Sire, l'ère de paix inaugurée par le programme tracé dans la lettre de Votre Majesté au ministre d'Etat s'ouvre dans les conditions financières ci-après :

Les découverts des anciens budgets réduits de 886 à 660 millions ;

Les budgets de 1855, 1856, 1857 clos sans déficit ;

Le budget de 1858, quoique privé de tout secours étranger et chargé des dépenses de la guerre de Chine et de celle des travaux publics, se terminant néanmoins avec un excédant de recettes de plus de 12 millions ;

La dette flottante, qui menaçait de dépasser un milliard, déjà réduite à 750 millions et placée en présence de ressources disponibles qui, dans un très-court délai, la feront descendre au-dessous de 700 millions ;

Les bons du Trésor qui, en 1858, avaient atteint 345 millions, montant à peine aujourd'hui à 135 millions, et l'intérêt abaissé de 4 à 2 1/2 ;

Le Trésor, malgré les remboursements considérables qu'il a déjà effectués sur la dette flottante, se trouvant en état de pourvoir à tous les besoins courants ordinaires et extraordinaires, car la journée d'hier a été close à Paris avec un encaisse de 251 millions en numéraire et de 150 millions en portefeuille ;

Les impôts et revenus indirects suivant une marche progressive que les plus graves circonstances ont à peine pu ralentir, et donnant, depuis le commencement de ce règne, une augmentation qui dépasse, non compris les impôts nouveaux, le chiffre énorme et véritablement caractéristique de 268 *millions* ;

Le commerce spécial de la France avec les nations étrangères augmenté d'environ *quatre-vingt pour cent* depuis la même époque (9) ;

La circulation monétaire enrichie de près de 1 milliard 500 millions, montant de la différence entre les sorties et les entrées des métaux précieux (10) ;

La Banque de France pourvue d'un encaisse métallique de 554 millions, et pouvant sur cette base étendre assez la circulation pour seconder largement le développement des opérations commerciales ;

La Bourse, — réorganisée, — donnant au public de plus grandes garanties, sans priver les transactions des facilités légitimes et des intermédiaires nécessaires.

Si, grâce à la prévoyante sagesse de Votre Majesté et à la merveilleuse fécondité du pays, cette situation favorable a pu s'établir à travers les complications, les guerres, les disettes, les crises de toutes sortes, qui depuis cinq ans ont entravé les services financiers de l'Etat, n'est-il pas permis d'espérer qu'avec la paix et la même prudence, le progrès général ne s'arrêtera pas, et que les sacrifices qui vont être imposés au Trésor en faveur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ne tarderont pas à recevoir des compensations qui maintiendront le bon état des finances ?

Je ne terminerai pas ce rapport sans appeler l'attention de l'Empereur sur quelques faits spéciaux accomplis, en 1859, dans diverses branches de l'administration des finances.

Administration centrale. — Ainsi que j'ai eu l'honneur de l'annoncer à Votre Majesté dans mon précédent rapport, j'ai pu, au moyen des crédits mis à ma disposition pour l'élévation des petits traitements, améliorer le sort d'environ soixante mille agents extérieurs des finances.

Pour me conformer aux vues de Votre Majesté, je me suis efforcé d'arriver au même résultat en faveur des agents de l'administration centrale du ministère des finances et des régies financières, sans augmentation de crédit et par des suppressions d'emploi. 461 emplois ont été supprimés; 387,893 fr. sont devenus disponibles ; sur 1,275 agents conservés, 759 profitent de l'économie, voyant augmenter à la fois, comme cela est juste, leur traitement et leur travail. Il est devenu possible, par le même moyen, de donner à quelques fonctionnaires supérieurs de l'administration des finances une position plus en rapport avec l'importance spéciale de leurs attributions.

Contributions directes. — Les effets de l'application de la dernière loi sur les patentes sont aujourd'hui connus. Cette loi, exempte de toute idée fiscale, se proposait un double but : dégrever le travail manuel en affranchissant de la taxe l'artisan qui ne possède d'autre capital que ses bras ; développer le principe de la proportionnalité dans quelques zones supérieures.

Les résultats ont répondu à la pensée du législateur. Sur 1,500,000 patentables, 130,000 ont été complétement effacés du rôle, et 50,000 ont obtenu des diminutions. Les augmentations subies par d'autres classes n'ont fait que couvrir la perte du Trésor.

Quelques plaintes parvenues à l'administra-

(8) *Relevé des achats et ventes de rentes effectués à la Bourse de Paris par l'intermédiaire du Trésor public, pour le compte des habitants des départements.*

Années.	Nombre des parties.	ACHATS.	VENTES.	EXCÉDANT des achats.
1841	7945	50,231,482 43	14,778,443 86	35,456,266 57
1842	9339	36,333,749 96	20,615,843 73	15,717,906 23
1843	9054	49,396,377 73	20,434,468 48	28,963,709 25
1844	11070	39,490,619 73	21,095,973 41	18,394,646 32
1845	12903	49,936,359 97	19,202,613 95	30,733,746 02
1846	14966	58,863,329 96	16,137,311 64	42,725,817 65
1847	17444	75,167,419 48	12,800,494 79	62,366,924 69
1848	23600	72,044,537 20	3,859,078 40	68,185,458 80
1849	60584	66,916,512 50	29,362,063 81	37,554,448 69
1850	45308	73,533,620 90	30,256,670 39	43,276,950 51
1851	35407	84,967,650 34	29,295,445 16	55,672,205 18
1852	46635	103,812,535 93	58,003,340 12	44,509,185 80
1853	47803	114,875,082 38	29,150,547 07	85,724,535 31
1854	40078	115,526,210 »	21,447,473 »	94,078,737 »
1855	55892	135,104,685 »	24,212,724 »	110,891,951 »
1856	60012	157,333,038 »	37,379,303 »	119,953,735 »
1857	74411	147,129,554 »	35,800,065 »	111,329,489 »
1858	63396	128,873,567 »	54,020,654 »	74,852,913 »
1859	81902	187,647,445 83	40,727,054 10	146,880,391 72

(9) Valeur des marchandises importées et exportées en 1851, 1,923 millions
Valeur des marchandises importées et exportées en 1858, 3,450 —
Augmentation, 1,527 millions

(10) *Relevé des importations et des exportations de métaux précieux (or et argent en lingots et monnaies) pendant les années* 1852 *à* 1859. (*Commerce général*).

Années.	Valeurs exprimées en millions. Importation.	Exportation.	Différences en plus pour les importations.
1852......	243	226	17
1853......	433	264	169
1854......	613	329	284
1855......	507	484	23
1856......	576	483	93
1857......	667	581	86
1858......	714	244	470
1859......	927	571	356
Totaux des 8 années,	4,680	3,182	1,498

tion ont été soumises à des enquêtes minutieuses. Ces enquêtes ont constaté que, dans la généralité des cas, ces plaintes n'étaient pas fondées, ou que les aggravations attribuées à la dernière loi appartenaient à d'autres causes, telles que l'extension du commerce et l'accroissement de la population dans certaines localités. Les conséquences favorables de la loi sont attestées, au contraire, par la diminution de près de 6,000 réclamations, comparativement à l'année antérieure.

Le montant des rôles des quatre contributions directes, s'élevant pour 1859 à 472 millions, était, suivant la loi, payable par douzième et à terme échu, c'est-à-dire que le dernier douzième ne sera exigible que le 1er février prochain.

Les contribuables se sont libérés avec un empressement toujours croissant, sans contrainte et d'avance.

Le 1er de ce mois, 433 millions seulement étaient échus; plus de 459 millions étaient payés, soit une anticipation de 26 millions. Les frais de poursuite suivent une marche inverse; ils s'affaiblissent d'année en année, ainsi que l'atteste le tableau ci-joint (11). Cette situation si satisfaisante prouve le zèle et la modération des agents du Trésor, l'aisance et le bon esprit des populations.

Postes. — L'administration des postes, en proposant la combinaison consacrée par la loi du 6 juillet 1859 pour le transport des valeurs, avait pour but de faciliter les correspondances et de donner au public de plus grandes sécurités. Jusqu'ici les résultats ont répondu à son attente. Le nombre des lettres perdues et celui des réclamations ont sensiblement diminué depuis six mois.

Forêts. — En 1857, lorsque sur l'initiative personnelle de l'Empereur, une nouvelle impulsion fut donnée aux opérations de cantonnement, 317 forêts contenant 320,000 hectares, c'est-à-dire plus du quart du domaine forestier de l'Etat (12), étaient grevées, au profit des populations riveraines, de divers droits d'usage qui étaient une source incessante de conflits, un obstacle permanent à toute espèce d'amélioration et une cause de grandes pertes pour l'Etat.

Le 20 février 1857, j'instituai 30 commissions de cantonnement qui ont entrepris leurs opérations dans 158 forêts. L'instruction de ces affaires toujours délicates et souvent hérissées de difficultés, a été poussée par l'administration des forêts avec une telle activité et un si parfait esprit de conciliation que depuis cette époque :

177 cantonnements sont homologués par des décrets impériaux ;

118 sont soumis à l'acceptation des usagers;

159 sont en voie de réparation.

En tout 454 cantonnements définitivement terminés ou parvenus à un degré avancé d'instruction dans l'espace d'environ deux ans, sans aucun recours à la justice. Cette marche si rapide permet d'espérer que, dans un délai qui ne saurait être éloigné, les forêts de l'Etat seront généralement dégrevées des servitudes qui diminuaient sensiblement leurs produits.

Pour faire ressortir toute l'importance de ce résultat, il suffira de rappeler qu'antérieurement, dans l'espace de trente ans, on n'avait pu terminer que 68 cantonnements, dont 28 avaient nécessité l'intervention de la justice.

Le travail des repeuplements, auquel Votre Majesté porte un intérêt si légitime, est l'objet de nos soins les plus assidus, et tend à se développer sur une grande échelle. De 1821 a 1837, la moyenne des reboisements n'était que d'environ 860 hectares par année; cette moyenne s'éleva à 1,300 hectares dans la période de 1838 à 1854. De 1855 à 1858, c'est-à-dire en trois ans, nous avons pu effectuer, dans les forêts de l'Etat, le repeuplement de 18,800 hectares, dont 11,000 sont en montagne ou sur des pentes.

Le conseil d'Etat va être saisi d'un projet de loi qui permettrait aux communes, aidées par l'Etat, d'opérer dans leurs bois des améliorations analogues.

Pendant l'année qui vient de s'écouler, deux grandes questions ont été résolues en matière forestière.

D'une part, la loi sur le défrichement des bois des particuliers, si souvent présentée, toujours ajournée, a reçu sa solution définitive et, en améliorant les conditions de la propriété privée, elle a fait cesser un provisoire qui durait depuis le code forestier de 1827. D'un autre côté, un décret impérial récent, concernant le martelage des bois de l'Etat, a révélé, pour les besoins de la marine impériale, des ressources qui ont dépassé toutes nos espérances.

Domaine et enregistrement. — La dernière loi de finances a autorisé pour le timbre des effets de commerce venant de l'étranger une innovation, proposée par l'administration de l'enregistrement, qui facilitera la circulation de ces valeurs sans nuire au Trésor. La création du timbre mobile, qu'il s'agissait de mettre à la disposition du public, exigeait un règlement d'administration publique qui vient d'être approuvé par Votre Majesté, et des préparatifs spéciaux qui sont très-avancés. Dans un court délai, le commerce jouira des avantages de cette mesure.

Depuis longtemps, le tribunal de commerce de la Seine sollicitait des modifications à la loi de l'an VII, concernant l'enregistrement des pièces qui sont produites devant la juridiction consulaire. Une combinaison qui réalise ce vœu et qui a été accueillie avec une vive satisfaction, est consacrée par la loi du 11 juin 1859.

L'administration des douanes et des contributions indirectes, qui est chargée de la mission, quelquefois dangereuse, d'assurer et d'effectuer le recouvrement de près de la moitié des revenus de l'Etat, a continué de mériter les distinctions par lesquelles Votre Majesté daigne, chaque année, récompenser son zèle et son dévouement jusque dans les rangs inférieurs de la hiérarchie.

Au surplus, je suis heureux de pouvoir attester à l'Empereur que, dans toutes les branches de l'administration des finances, j'ai toujours trouvé le concours le plus actif et le plus utile pour la réalisation des vues de Sa Majesté.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant et fidèle serviteur et sujet,

P. Magne.

Le rapport de M. le ministre des finances sur la situation financière de l'empire est remarquable, comme les précédents rapports de M. Magne, par une grande clarté. Il établit de la manière la plus précise la situation des recettes et des dépenses et la bonne administration des ressources immenses que le gouvernement impérial a en mains, et qui doivent se développer encore si l'avenir lui assure les bienfaits de la paix.

Notre intention n'est pas d'analyser cet important document, qui doit, pour être bien saisi, être lu d'un bout à l'autre; mais nous en constaterons les points principaux.

Ce qui frappe d'abord dans le Rapport c'est la diminution de l'arriéré.

Cet arriéré s'élevait, au commencement de 1855, à la somme de 886,854,949 fr. A partir de 1855 les ressources ont constamment dépassé les dépenses ; en sorte qu'on a pu affecter 216 millions à l'extinction des découverts antérieurs. De plus il a été remboursé à la Banque dix millions. C'est donc en tout 226 millions qui ont été appliqués au paiement des découverts anciens, ce qui a réduit l'arriéré de 886 à 660 millions.

D'autres résultats non moins importants ressortent du rapport :

Les budgets de 1855, 1856 et 1857 clos sans déficit ;

Le budget de 1858 présentant un excédant de recette de douze millions ;

La dette flottante successivement réduite de un milliard à 750 et bientôt à 700 millions ;

Les bons du Trésor diminués de 345 à 135 millions, et l'intérêt de ces bons abaissé de 4 à 2 1/2 0/0 ;

Le Trésor, en état de pourvoir à tous les

---

(11) *Situation du recouvrement des contributions directes et des frais de poursuite à l'époque du 31 décembre de chacune des années 1846 à 1859.*

Années.	Douzièmes et portions de douzièmes recouvrés.	Différence par rapport aux onze douzièmes échus. Avance.	Différence par rapport aux onze douzièmes échus. Retard.	Proportion des frais de poursuites.
—	—	—	—	—
	douz. cent.	douz. cent.	douz. cent.	p. 0/0
1846	11 — 10	0 — 10	»	1.98
1847	11 — 13	0 — 13	»	1.97
1848	10 — 16	»	0 — 84	3.55
1849	10 — 70	»	0 — 30	4.20
1850	10 — 99	»	0 — 01	3.58
1851	11 — 06	0 — 06	»	3.07
1852	11 — 29	0 — 29	»	2.76
1853	11 — 39	0 — 30	»	2.27
1854	11 — 44	0 — 44	»	2.13
1855	11 — 49	0 — 49	»	1.80
1856	11 — 53	0 — 53	»	1.62
1857	11 — 59	0 — 59	»	1.60
1858	11 — 62	0 — 62	»	1.47
1859	11 — 66	0 — 66	»	1.35

(12) Etendue totale des forêts de l'Etat : 1,077,046 hectares.

besoins, ayant en caisse le 23 janvier courant 251 millions en espèces, et 150 millions en portefeuille ;

Les impôts et revenus indirects en progression constante, à ce point que l'augmentation depuis 1858 est de 268 millions ;

Le commerce spécial de la France accru d'environ 80 0/0 depuis la même époque ;

La circulation monétaire s'enrichissant de plus d'un milliard ;

La Banque fonctionnant sur les bases les plus larges et les plus sûres, avec un encaisse métallique de 550 millions ;

Tels sont les résultats généraux qui ressortent à première vue du rapport de M. le ministre sur la situation financière.

L'opération de l'emprunt y est également clairement exposée :

Le capital de l'emprunt s'est élevé, y compris les frais de négociation, à	519,662,632
Dont 307 millions escomptables,	
Et 212 millions non escomptables.	
Au 1er janvier, les versements s'élevaient ensemble à	364,500,000
Dont 279 millions sur les rentes escomptables,	
Et 85 millions sur les rentes non escomptables.	
Ce qui laisse à payer, en onze versements, environ...	155,000,000

M. le ministre des finances fait remarquer que le classement des titres de cet emprunt a dû s'opérer très-vite, si on en juge par les ordres d'achats et de ventes de rentes transmis au Trésor, en 1859, par les receveurs généraux.

Le montant des ventes a été, en 1859, de.....................	40 millions.
Celui des achats, de....	187 millions.

C'est donc pour les achats un excédant de 147 millions.

A aucune époque, ajoute le rapport, on ne s'était approché d'un pareil chiffre « qui prouve à la fois la puissance de l'épargne et la confiance des populations. »

Le relevé des achats et des ventes de rentes effectués à la Bourse de Paris par l'intermédiaire du Trésor public pour le compte des habitants des départements, relevé qui forme une des annexes du rapport de M. le ministre des finances, a établi en effet que l'excédant des achats sur les ventes ne s'est jamais élevé à une somme aussi considérable que celle de...................... | 146,889,591

En 1856 il atteignait le chiffre de..................	119,953,735
En 1857, celui de..........	111,329,489
En 1855, celui de..........	110,891,951
En 1854, il n'était que de...	94,078,737
Et en 1853, de............	85,724,535

Cependant ces deux dernières années, 1853 et 1854 peuvent figurer à bon droit au nombre des années les plus florissantes depuis le rétablissement de l'Empire.

Il faut remarquer en même temps que le nombre des parties prenantes qui n'était que de 40,000 en 1854, s'est élevé à 86,000 en 1859.

Tout en tenant compte des circonstances particulières de l'emprunt et du mouvement extraordinaire d'achats qui a dû résulter du classement de ses titres, nous ne pouvons cependant nous empêcher de rapprocher ce total énorme de près de 147 millions des totaux des années précédentes, et nous sommes amenés à nous demander si cette disposition du public, tout en témoignant de la confiance des populations dans le crédit de l'Etat, ne caractérise pas très-nettement les tendances des capitalistes à délaisser les valeurs à revenus mobiles pour se porter sur les valeurs à revenus fixes, et naturellement sur la principale d'entre elles, c'est-à-dire la rente ? Si cette tendance se développait, n'offrirait-elle pas un danger sérieux, en menaçant de réduire dans des proportions considérables le capital nécessaire aux opérations des entreprises privées?

C'est là une crainte peut-être exagérée, mais qu'il nous a semblé utile d'exprimer. Au moment même où l'Empereur développe le magnifique programme des améliorations qu'il prépare au pays, au moment où M. le ministre des finances fait éclater aux yeux de tous la situation prospère de nos finances et les immenses ressources de l'empire, il ne sera peut-être pas sans intérêt de rappeler que si le crédit de l'Etat est la base de la richesse publique, l'industrie et le commerce peuvent seuls en assurer le développement continu par l'utile émulation des efforts individuels.

J.-G. Bordot.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale extraordinaire du 25 *janvier* 1860.

Nous avons publié dans notre dernier numéro le décret impérial en date du 11 de ce mois, qui étend au département de l'Algérie le privilége accordé au Crédit foncier en France.

L'assemblée générale des actionnaires avait été convoquée spécialement pour donner son approbation à l'extension des opérations du Crédit foncier dans les termes de ce décret. Cette assemblée a eu lieu mercredi 25 courant, sous la présidence de M. Frémy, gouverneur de cette institution. Voici les principes généraux du décret susrappelé :

Les prêts qui seront faits aux propriétaires d'immeubles situés en Algérie, ne pourront dépasser cinq pour cent de la totalité des prêts effectués sur le territoire continental de la France, et cette proportion ne pourrait être augmentée que par un nouveau décret rendu sur la demande du conseil d'administration du Crédit foncier, et approuvée par l'assemblée générale des actionnaires.

Les prêts seront remboursables par annuités et comprendront l'intérêt, l'amortissement et les frais d'administration. Ces frais d'administration ne pourront excéder 1 fr. 20 c. ; le taux de l'intérêt ne pourra dépasser 8 0/0.

Pour quiconque connaît la situation de l'Algérie dévorée par l'usure, l'organisation d'un crédit régulier, si limité qu'il soit d'ailleurs dans le principe, sera considérée comme un des plus grands bienfaits pour notre colonie et pour son avenir, et, à ce point de vue, on ne saurait trop approuver le conseil d'administration du Crédit foncier de France d'avoir pris l'initiative dans une question aussi importante.

Le rapport lu par M. le gouverneur a fait ressortir avec une grande lucidité les avantages qui doivent résulter et pour l'institution et pour l'Algérie de l'extension des opérations du crédit foncier, dans les termes que nous venons d'indiquer. L'assemblée a adopté à l'unanimité les conclusions de ce rapport que nous publierons prochainement.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 21 JANVIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 21 janvier.
Paris-Méditerranée......	3.475 55	910 »»
Nord....................	3.554 »»	915 »»
Bességes................	1.986 56	440 »»
Orléans.................	2.146 69	1372 50
Ouest...................	2.000 07	582 50
Est.....................	1.918 59	640 »»
Midi....................	1.327 45	507 50
Genève..................	1.121 70	510 »»
Ardennes................	1.119 20	475 »»
Dauphiné................	959 21	595 »»
Autrichiens	fl. 695 62	532 50
	Au 14 janvier.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	1.094 27	562 50
Victor-Emmanuel........	889 12	402 50
Madrid à Alicante.......	842 58	455 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

— S. Exc. M. le ministre des travaux publics, par une décision du 16 janvier, vient d'approuver les plans parcellaires du tracé du chemin de fer du Bourbonnais dans l'arrondissement de Montargis, au delà de la gare de Saint-Dominique, c'est-à-dire sur le territoire des communes d'Amilly, Conflans, Mormant, Soiterre, Cortrat, Pressigny et Nogent-sur-Vernisson.

En conséquence, la Compagnie est maintenant en mesure de continuer les travaux du chemin de fer sur le prolongement de sa ligne, et nous savons qu'elle doit leur imprimer la plus grande activité.

— S. Exc. M. le ministre des travaux publics vient de faire savoir à M. le préfet de Maine-et-Loire que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest a pris des mesures pour entreprendre activement, dans le cours de la campagne, les travaux du chemin de fer du Mans à Angers, et qu'un crédit de deux millions a été porté, pour cet objet, au budget des dépenses à faire par la Compagnie pendant l'année 1860.

— Le mauvais temps ayant cessé, l'achèvement de la ligne de l'embranchement de Saint-Lô, sur la ligne de Caen à Cherbourg, va pouvoir être repris avec toute l'activité désirable, et, malgré l'incident relatif au pont de la Roque-Genest, cette ligne eût pu être livrée à la circulation le 1er février prochain, sans les pluies torrentielles qui n'ont pas cessé pendant trois semaines.

Aujourd'hui, le pont de Laroque est en voie de réparation; le remblai de la Vire, à ses abords du côté de Lison, est terminé, et l'on a le projet de faire passer, d'ici cinq à six jours, la locomotive-ballast en deçà de ce pont. Une fois cette machine du côté de la carrière à ballast de la Meauffe, elle pourra, en décuplant les moyens d'action, remplacer la traction par chevaux que l'on emploie aujourd'hui pour répandre ce ballast sur la voie.

On a repris les épuisements au pont de la Buissonnière, et le creusement de la dérivaison, qui avait été noyée avec l'outillage pendant plus de quinze jours, va être poussé vigoureusement.

Les stations sont l'objet d'une constante activité. On s'occupe de l'intérieur des bâtiments de voyageurs. Planchers, plafonds, menuiseries, peintures, tout marche de front. On construit les annexes et les gares à marchandises. A Saint-Lô, le bâtiment de la machine fixe, destinée à alimenter les locomotives, touche à sa fin. On va prochainement placer les disques tournants et les signaux de nuit. Partout, les quais sont terminés; enfin, on pose les barrières de passage à niveau, et on donne la dernière main aux maisons de garde.

— Les travaux du chemin de fer de Soissons à Paris sont divisés en deux sections. La circonscription de la première présente un parcours de 48 kilomètres environ et s'étend de Soissons à Ormoy.

La section de Soissons se subdivise en cinq arrondissements dont chacun est dirigé par un conducteur. Le premier de ces arrondissements comprend la partie comprise entre Soissons et l'Echelle; — le deuxième va de l'Echelle à *Coltfez* ou Longpont; — le troisième, de Longpont à Villers-Cotterets; — le quatrième, de Villers-Cotterets à Crépy en Valois; — le cinquième, de Crépy à Ormoy.

Les travaux à exécuter de Dammartin à Crépy, qui comprennent le parcours d'Ormoy, ont été adjugés le 14 décembre dernier, et devront être exécutés dans un délai de quinze mois, et ceux de Villers-Cotterets à Vierzy ont été adjugés le même jour.

— On s'occupe maintenant très-activement de l'exécution des travaux du tunnel de Vierzy sur le chemin de fer de Soissons, les plus importants de toute la ligne. Ce tunnel aura un parcours de 1,400 mètres, dont 1,200 mètres de courbe, moitié rampe et moitié pente. Le développement de cette courbe sera de 2 centimètres par mètre. L'entrée du tunnel en arrivant de Soissons sera en ligne droite, et la sortie en courbe du côté de l'Echelle. Il reste encore 300 mètres à percer pour que les deux galeries commencées se rejoignent; on mettra ensuite la main à la construction du souterrain proprement dit, et il n'est pas probable que ces travaux dureront moins de deux années, même en y mettant la plus grande activité.

— Le *Progrès* de Lyon annonce que la question des tracés du chemin de fer de Grenoble, entre Bourgoin et Saint-Rambert, paraît enfin résolue. Le conseil général des ponts et chaussées s'est prononcé pour une ligne intermédiaire entre les deux extrêmes. On l'appelle encore la Bourbe malgré les rectifications importantes qui l'abrégeront de quatre kilomètres. D'un autre côté, pour donner satisfaction aux partisans de l'Hyen, les tarifs pour les transports à parcours total seront réduits en prenant pour base le tracé le plus court.

— Les études d'un chemin de fer de Valenciennes à Condé et prolongement jusqu'à Péruwelz sont terminées. Cette ligne, se rattachant au chemin de fer de Hainaut et Flandres, donnerait de nouveaux débouchés aux carrières de Quevaucamps, de Blaton, etc., ainsi qu'aux chaufours de Tournai, qui recevraient en échange les charbons maigres de Fresnes et de Vieux-Condé (Nord), qu'ils emploient de préférence à tous les autres.

—On donne comme certain que les travaux de la ligne de Nancy à Gray seront repris, au printemps prochain, entre Epinal et Aillevillers. On assure même qu'un ingénieur de la Compagnie de l'Est doit se rendre sous peu de jours à Epinal pour visiter de nouveau les lieux; mais on ignore encore à quel entrepreneur sera confiée l'exécution de ces travaux, qui, dit-on, seront entièrement exécutés dans l'espace de deux ans. On sait que la section de Vesoul à Gray doit être également entreprise en 1860, pour être de même achevée dans deux ans, de manière qu'à l'expiration de ce délai, la ligne entière pourra être livrée à la circulation.

— On peut prévoir, de 1860 à 1861, l'ouverture de 450 kilomètres de chemins de fer qui sont : d'Astricourt à Liliors, d'Aillevers à Faverney, de Nouzon à la frontière de Belgique, puis les embranchements de Coulommiers, de Bar-sur-Seine, de Rennes à Redon et Montauban, de Saint-Lô, Saint-Christophe à Rodez, Moret à Montargis et Bourgoin à Beaumont. Dans deux ans, le chemin de Paris à Nevers, chemin direct qui conduira à Lyon, sera probablement ouvert.

— Un traité d'exploitation a été passé entre les chemins de fer de l'État sarde, la Compagnie Victor-Emmanuel et la Compagnie des chemins lombards-vénitiens; c'est l'administration de Victor-Emmanuel qui a obtenu, pour une durée de trois années, l'exploitation de toute la ligne, depuis la France jusqu'à Milan. Chacune des trois administrations des chemins de fer précités fournira une partie du matériel roulant, proportionnellement à la longueur de la section qu'elle aura dans l'exploitation commune.

— On verra bientôt sur le Rhin autant et même plus de ponts fixes pour le passage des chemins de fer qu'il y avait naguères de ponts de bateaux pour la circulation des chevaux et des piétons.

Deux ponts, celui de Waldshut, entre la Suisse et le grand duché de Bade, et celui de Cologne, sont déjà construits, et les locomotives y passent chaque jour avec de lourds trains de voyageurs et de marchandises.

Le pont de Strasbourg est en voie de construction; il avance rapidement vers son achèvement, et dans un an il sera livré à son tour à la circulation.

Des ponts sont projetés à Mayence et à Coblentz; les études en sont faites et les négociations se poursuivent activement entre les gouvernements des Etats riverains et les Compagnies de chemins de fer intéressés dans la construction de ces ponts, de façon qu'une solution favorable ne paraît plus éloignée.

Voici maintenant que les lettres de Heidelberg annoncent que, lors d'une récente audience qu'une députation de cette ville a eue du grand-duc de Bade, celui-ci a déclaré que la nécessité de la construction d'un pont fixe sur le Rhin à Mannheim était bien reconnue maintenant, et que l'on devait en considérer le projet comme arrêté.

On sait que la Bavière a non moins d'intérêt que le grand-duché de Bade à l'établissement de ce pont. Il a, en effet, pour but de relier par la voie la plus directe le royaume de Bavière avec cette province de la Bavière rhénane que les traités de 1815 lui ont attribuée au loin sur la rive gauche du Rhin.

Voilà donc deux ponts fixes sur le Rhin déjà construits, un troisième en construction, enfin trois autres dont l'établissement est certain dans un avenir peu éloigné. Aussi, dans peu d'années les chemins de fer des deux rives du Rhin seront mis en relation directe entre eux sur six points, entre Waldshut et Cologne.

M. J. Carvallo, ingénieur des ponts et chaussées, avait adressé à l'Académie des sciences un mémoire sur la détermination des formes et des dimensions *minimantes* quant à la dépense et *maximantes* quant à la stabilité des terrassements de dépôts et d'emprunts, et généralement de la plupart des constructions nécessaires à la vie humaine.

Ce mémoire a été inséré par extrait dans les comptes rendus du 26 décembre dernier de l'Académie des sciences. Deux commissaires, MM. Combes et Bertrand, ont été nommés pour faire un rapport sur cet objet.

F. Grimaud.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 décembre 1859.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,120,758 95	5,170,792 »
Espèces à la Banque.	3,050,033 05	

Portefeuille :		
Paris.	37,246,465 11	
Province.	17,598,090 02	58,018,422 29
Etranger.	3,173,867 16	
Immeubles.		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses.		3,874,043 44
Correspondants :		
De province. . . .	9,068,103 07	12,291,826 [illegible]
Etrangers.	3,223,723 76	
Crédits sur connaissements et nantissements.		4,543,168 64
Frais généraux.		»
Effets en souffrance. — Exercices clos.		»
Actions à émettre.		20,000,000 »
Divers.		6,780 97
		104,350,933 24

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées,	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre,	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs.		4,076,801 80
Réserve.		4,067,068 19
Comptes courants d'espèces. . . .		28,273,533 76
Acceptations à payer.		3,858,486 87
Dividendes à payer.		746,150 94
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers. . . .	8,308,434 73	8,440,337 56
Par faillites du Tribunal de commerce.	131,902 53	
Correspondants :		
De province. . .	13,412,358 89	13,874,743 20
Etrangers. . . .	462,384 31	
Profits et pertes.		130,950 43
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos.		»
Divers.		852,839 65
		104,350,933 24

Risques en cours au 31 décembre 1859.

Effets à échoir restant en portefeuille	58,018,422 29
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	8,431,020 88
	66,449,443 17

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

Hipp. Biesta.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

31 janvier 1860. — **Caisse générale des chemins de fer.** — Convocation d'une assemblée générale, en vertu de l'art. 37 des statuts, au siége social, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Cette assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits.

31 janvier. — **Chemin de fer du Centre belge** (Ecaussinnes à Erquelinnes). — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 88, à Bruxelles. Dépôt de 10 actions au moins au siége social, et à Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

6 février. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Convocation d'une assemblée générale à Vienne, au palais de Montenuovo, dans la salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie, à 10 heures du matin. (Voir le développement aux annonces de ce jour.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

6 janvier. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement du solde du dividende de l'année 1859, soit 15 fr. par action, à Paris, chez MM. Morel-Fatio et Ce, banquiers, rue Laffitte, 44.

13 janvier. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 3 fr. 75 c. par action pour les actions non libérées, et 12 fr. 50 c. pour les titres libérés, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

15 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les actions, soit 9 fr. 60 c. par actions anciennes au porteur; 9 fr. 67 c. par actions nouvelles au porteur; et 10 fr. pour les actions anciennes nominatives, 5 fr. pour les actions nouvelles nominatives, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

1er février. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations du deuxième emprunt, soit 7 fr. 38 c., impôt déduit : à Madrid, à la caisse de la Compagnie, et à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de crédit en Espagne, rue de Provence, 50.

1er février. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Paiement de 18 fr. pour le dividende du pre-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
								o/o	o/o
EST (1)........................	Du 15 au 21 janvier....	1651	1,117,465 28	676 84	1618	1,085,083 30	670 62	0.93	».»»
ORLÉANS (1)	15 — 21 — ...	1475	1,107,334 29	750 73	1475	1,100,778 67	746 29	0.59	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)........	15 — 21 — ...	1406	1,583,350 33	1,126 13	1363	1,634,203 63	1,198 97	»	6.07
OUEST (1)........................	15 — 21 — ...	1195	818,315 55	684 78	1145	732,976 03	640 15	6.97	»
NORD (1)........................	15 — 21 — ..	964	1,163,679 84	1,207 »»	919	1,095,812 34	1,192 »»	1.25	»
MIDI (1)........................	15 — 21 — ...	793	362,611 70	457 27	793	349,613 78	440 87	3.71	»
LYON A GENEVE (1)................	15 — 21 — ...	231	87,469 62	378 65	229	72,520 42	316 68	19.57	»
ARDENNES (1).....................	15 — 21 — ...	164	61,554 50	375 33	154	52,771 27	342 66	9.53	»
DAUPHINÉ........................	15 — 21 — ...	134	39,953 80	298 16	134	38,697 78	288 78	3.24	»
BESSÉGES A ALAIS (1)..............	15 — 21 — ...	33	19,131 65	579 74	33	25,459 30	771 49	»	24.84
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.......)	8 — 14 — ...	1326	774,510 52	584 10	1169	787,353 60	673 52	»	13.27
AUTRICHIENS	15 — 21 — ...	1323	fl. 308,839 »»	233 44	1323	fl. 263,230 »»	198 97	17.33	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante.....	8 — 14 — ...	482	204,494 15	424 26	482	163,204 11	338 60	25.29	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara..	8 — 14 — ...	57	13,026 06	228 54	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES....	15 — 21 — ...	275	43,263 77	157 32	196	32,125 02	163 90	».»»	4.01
VICTOR-EMMANUEL..................	8 — 14 — ...	214	95,393 57	445 76	216	78,551 75	362 53	22.95	»
OUEST SUISSE......................	13 — 19 — ...	97	24,891 01	256 60	80	19,203 42	240 01	6.90	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

mier semestre de l'exercice 1859-1860, sous déduction de 16 c. pour les titres au porteur, à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14.

5 février. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Paiement de 7 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr., montant des intérêts du deuxième semestre de 1859 : à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ; à Bruxelles, au siége social ; à Gand, à la Banque de Flandres.

1er février. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Remboursement à 500 fr. des obligations se rapportant au premier et au deuxième emprunts, sorties au tirage public du 25 janvier, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces de ce jour.

APPELS DE FONDS

1er au 10 février 1860. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Appel de 100 fr. par action sur les actions nouvelles émises pour l'exploitation des lignes du Brésil et de la Plata. Les actionnaires qui désireront effectuer ce versement par anticipation jouiront d'un escompte de 5 0/0 l'an : à Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration ; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers, et à Bordeaux, au secrétariat de la chambre de commerce.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Remboursement à 500 fr. de 272 obligations provenant des emprunts de 1855 et 1857, sorties au tirage public du 23 décembre 1859, et dont on trouvera la liste officielle communiquée par la Ce à nos annonces du 31 décembre. Les remboursements ont lieu : à Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17 ; à Lyon, rue Impériale, 33 ; à Marseille, à la gare du chemin de fer ; à Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

2 janvier. — **Compagnie des mines et du chemin de fer de Carmaux.** — Remboursement à 500 fr. de 200 obligations sorties au tirage public du 27 décembre 1859, et dont on trouvera le résultat officiel communiqué par la Compagnie à nos annonces du 31 décembre.

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement à 500 fr. de 396 obligations (1re et 2e série) sorties au tirage public du 20 décembre 1859 à Madrid, et dont les numéros sont indiqués dans l'avis officiel communiqué par la Compagnie, et que nous avons reproduit à nos annonces du 31 décembre.

F. G.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION.

PRÉSIDENCE DE M. VAÏSSE.

Audience du 13 janvier.

Affaire des coulissiers. — Immixtion dans les fonctions d'agent de change. — Opérations à terme.

Nous avons rendu compte dans nos numéros des 25 mai et 6 août 1859 des débats de cette affaire en première instance et devant la Cour impériale.

MM. Jarry, Crémieux et consorts, au nombre de quatorze, se sont pourvus contre cet arrêt.

La Cour, conformément aux conclusions de M. l'avocat général, a rendu l'arrêt suivant :

« La Cour,

» Ouï en son rapport M. Bresson, conseiller MMes Rendu et Hérold, pour les demandeurs en cassation ; Me Delaborde pour les défendeurs, en leurs observations, et M. Martinet, avocat général, en ses conclusions ;

» Après en avoir délibéré en la chambre du conseil ;

» Sur les premier et deuxième moyens, tirés de la fausse application, et par suite de la violation des articles 76 du Code de commerce, 8 de la loi du 28 ventôse an IX, et 4 de l'arrêté du 27 prairial an X, 85 et 86 du Code de commerce, et 13 de l'arrêté du 27 prairial an X, en ce que la compagnie syndicale a été déclarée recevable dans son action, et que les peines du délit d'immixtion dans les fonctions d'agent de change ont été appliquées aux demandeurs pour des faits relatifs à des opérations non comprises dans les attributions exclusives des agents de change ;

» Attendu que l'arrêt attaqué déclare que : depuis moins de trois ans, les demandeurs ont agi comme intermédiaires, moyennant une commission ou un courtage, entre vendeurs et acheteurs d'effets publics et de valeurs susceptibles d'être cotés ; qu'ils ont proclamé et constaté des cours à la Bourse et en dehors de la Bourse ;

» Attendu que s'entremettre, moyennant commission ou courtage, entre vendeurs et acheteurs de fonds publics et de valeurs susceptibles d'être cotées, ou, ce qui est la même chose, mettre en rapport les vendeurs et les acheteurs, préparer et passer les actes tendant à la consommation des achats et des ventes, c'est faire les négociations de ces fonds publics et valeurs ;

» Attendu que de telles négociations rentrent dans les fonctions de l'agent de change ; qu'elles n'appartiennent qu'à lui seul, en vertu d'un droit exclusif, aux termes de l'article 76 du Code de commerce ; que l'art. 7 de la loi du 8 ventôse an IX, organique des Bourses de commerce et de l'institution des agents de change, et le même art. 76 ne donnent pareillement qu'à eux seuls le droit de constater le cours du change et celui des effets publics ; qu'ainsi, sous ces deux premiers rapports, l'arrêt attaqué a justement regardé comme établi que les demandeurs s'étaient immiscés dans les attributions des agents de change ;

» Attendu que les demandeurs ont vainement soutenu que toutes leurs opérations ayant été des opérations à terme, celles-ci sont interdites à l'agent de change, ou parce qu'il ne peut traiter qu'après remise des fonds et dépôt préalable des titres, ou parce qu'elles entraînent une obligation de garantie ;

» Attendu que la disposition de l'art. 76 du Code de commerce est générale et absolue ; qu'elle n'a pas distingué entre les négociations à terme et les négociations au comptant ; qu'elle comprend virtuellement les unes comme les autres dans les attributions exclusives des agents de change ; que les opérations à terme ont été réputées licites, à la seule condition qu'elles soient sérieuses, qu'elles tendent à la délivrance réelle des titres et ne cachent pas des marchés fictifs et de jeu ; qu'on ne concevrait pas que la négociation à terme, qui offre plus de périls et peut devenir plus facilement un moyen de fraude à la loi, soit précisément celle que le législateur eût interdite à l'officier public qu'il instituait, pour la livrer à des intermédiaires sans qualité et dépourvus de toutes les garanties professionnelles qu'il exigeait ;

» Attendu qu'il suit de là que, fût-il vrai, ce qui, d'ailleurs, n'est pas constaté par l'arrêt attaqué, que les demandeurs n'auraient fait que des opérations à terme, ils n'en auraient pas moins usurpé, à cet égard, les fonctions d'agent de change ; qu'en le décidant ainsi, en déclarant l'action civile de la compagnie syndicale recevable, et en prononçant contre eux les peines de délit d'immixtion, l'arrêt, loin d'avoir violé les articles 76 du Code de commerce, 7 et 8 de la loi du 28 ventôse an IX, 4 et 13 de l'arrêté du 27 prairial an X, 85 et 86 du Code de commerce, en a fait une juste et saine application ;

» Sur le troisième moyen, consistant à soutenir qu'il y aurait eu seulement immixtion dans des négociations d'effets publics ;

» Attendu que ce qui vient d'être dit de la juste application de la loi quant au délit d'immixtion dans les fonctions d'agent de change, rend inutile l'examen de ce troisième moyen ;

» Sur le quatrième moyen, tiré de la fausse application, et, par suite, de la violation des articles 8 de la loi du 28 ventôse an IX, 90 de la loi du 28 avril 1816 et de l'ordonnance du 9 janvier 1838, en ce que l'arrêt attaqué, pour déterminer la quotité de l'amende à laquelle il a condamné les prévenus, s'est reporté audit article 90 de la loi de 1816 et l'ordonnance de 1818, qui fixent le cautionnement des agents de change à Paris à la somme de 125,000 fr., et non à l'article 9 de la loi du 28 ventôse an IX elle-même, qui fixait ce cautionnement à la somme de 60,000 fr. seulement ;

» Attendu qu'il ne résulte pas de la loi du 28 ventôse an IX, que pour la fixation de l'amende cette loi se soit invariablement attachée au taux du cautionnement de cette époque ; que les fonctions d'agent de change ayant pris plus d'importance, et imposant à l'officier public une responsabilité plus grande, son cautionnement a dû être augmenté, comme il l'a été, en effet, par la loi de 1816 ;

» Que l'usurpation de la fonction devenant un délit plus grave, soit par le dommage causé aux agents de change, soit par le gain illicite qu'en retirent les délinquants, il y a juste motif que l'amende suive la même progression et puisse être proportionnée au délit lui-même ;

» Attendu que la peine ne prend pas ainsi un caractère variable, l'amende ayant toujours pour base le taux du cautionnement, comme l'a voulu la loi de l'an IX ;

» Par ces motifs,

» La Cour rejette le pourvoi, etc. »

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La cinquième livraison des **Grandes usines de France**, par M. Turgan, directeur du *Moniteur universel*, paraîtra mardi 31 janvier, à la Librairie-Nouvelle.

Sous le titre : IMPRIMERIE IMPÉRIALE, cette livraison raconte l'histoire des progrès de l'imprimerie depuis son invention jusqu'à nos jours ; elle commence l'histoire de la fabrication des caractères, gravure, fonderie, etc. Les livraisons suivantes donneront, dans les plus grands détails, les perfectionnements modernes apportés aux presses typographiques, à la clicherie galvanoplastique, etc., etc.

Les *Grandes usines de France* paraissent deux fois par mois : en une livraison de 16 pages grand in-8°, ornée de belles gravures et de dessins explicatifs, contenant l'histoire et la description d'une des grandes usines de la France, imprimée avec luxe sur fort papier satiné.

La première livraison a paru le 1er décembre 1859 et a pour sujet, ainsi que la 2e et la 3e, la Manufacture des *Gobelins*. La 4e, parue le 15 janvier, contient la description des *Moulins de Saint-Maur*.

PRIX DU VOLUME : 12 FRANCS.

En envoyant au Directeur de la Librairie-Nouvelle, 15, boulevard des Italiens, 12 francs, soit en un mandat, soit en timbres, on recevra *franco*, par la poste, en France et en Algérie, 20 livraisons, au fur et à mesure de la publication ; avec la vingtième livraison il sera adressé aux abonnés un titre et une couverture servant à réunir les livraisons de la 1re série en un magnifique volume.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Septième assemblée générale des actionnaires.
14 janvier 1860.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par M. Benat, président du Conseil.

Suite (1).

Par des causes que nous indiquerons bientôt, le service des houilles est resté à peu près stationnaire, en ce sens que, sous l'administration de M. Compaing comme sous celle de M. Tardy, les quantités mensuellement transportées par la voie de fer sont, depuis le 1er janvier jusqu'au 30 novembre 1859, restées à peu près les mêmes. Ainsi, du 1er janvier au 30 juin, le transport des houilles comprend 20,431 tonnes, et donne une recette de 129,836 fr.; du 1er juillet au 30 novembre, il comprend 15,963 tonnes ayant produit une recette de 100,721 fr. Ce serait une erreur de prendre ces résultats comme une base régulière d'appréciation. La Société des mines de Graissessac est aujourd'hui, comme notre voie de fer, dans une condition tout exceptionnelle et transitoire. Il lui faut purger cette situation, comme il nous importe d'obtenir la levée du séquestre. Alors, mines et voie de fer, qui ne peuvent se passer l'une de l'autre, auront un intérêt commun à seconder le développement progressif de leur exploitation respective.

Si, maintenant, nous résumons dans leur ensemble les produits de l'exploitation de notre ligne sous l'administration du séquestre, nous sommes conduits à constater les résultats suivants :

Dans une période de dix mois, sous la direction de M. Tardy, du 1er septembre 1858 au 30 juin 1859, la ligne a transporté :

22,200 tonnes de houille, ayant donné un produit de	141,281 19
3,378 tonnes de marchandises diverses, ayant produit	28,863 96
Total pour un service de dix mois,	170,145 15

Dans une période de cinq mois, sous la direction de M. Compaing, du 1er juillet au 30 novembre 1859, la ligne a transporté :

18,918 voyageurs, ayant produit	28,156 02
60 tonnes de marchandises à grande vitesse,	1,571 54
2,199 tonnes de marchandises à petite vitesse,	16,942 35
15,963 tonnes de houilles,	100,721 85
Recettes à divers titres,	390 95
Total pour une période de cinq mois,	147,772 71

La recette totale des quinze mois s'élève à 317,917 fr. 66 c.

Vous penserez comme nous, Messieurs, qu'il convient de ne donner à ces chiffres qu'une valeur très-circonscrite. Ils attestent la vigilance et la sollicitude avec lesquelles M. l'administrateur du séquestre conduit notre chose sociale; mais il ne faut pas perdre de vue qu'ils ne représentent qu'une exploitation à son début, et qui doit rester à l'état d'essai et d'expérience, tant que les mines et la voie de fer ne seront point affranchies des entraves que leur impose la situation exceptionnelle dans laquelle nous les voyons aujourd'hui. Nous nous bornerons seulement à faire remarquer, sans en tirer aucune conséquence, que la période du 1er juillet au 30 novembre a produit un accroissement de recettes supérieur de 36 0/0 aux recettes de la période précédente.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 21 janvier 1860.

Quatre trains réguliers par jour composent aujourd'hui le service ordinaire de l'exploitation. Deux trains, partant de Béziers, sont dirigés sur Bédarieux et Estréchoux; deux trains partent d'Estréchoux dirigés sur Béziers. Ce service peut être augmenté par des trains supplémentaires, selon l'urgence et les nécessités des transports à effectuer.

Il donne lieu à une dépense d'environ 20,000 francs par mois. Ce chiffre comprend les frais de toute nature, personnel et matériel, de l'administration du séquestre. Il correspond à une dépense annuelle de 240,000 francs. Les recettes, du 1er janvier au 30 novembre 1859, s'étant élevées à 298,670 francs, elles présentent déjà un excédant notable sur les dépenses, et cet excédant sera rendu supérieur encore par le produit des recettes du mois de décembre, que nous ne connaissons point encore dans leur ensemble.

Tels sont, Messieurs, rapidement indiqués, les premiers résultats de l'exploitation de notre ligne. Tout modestes qu'ils soient, ils nous paraissent mériter d'être remarqués, si l'on considère surtout les difficultés nombreuses et diverses de la situation. Ces résultats sont dus à l'incessante activité, à la sollicitude toujours vigilante de M. l'administrateur du séquestre. Nous considérons comme un devoir de le dire hautement : notre Compagnie a eu ce rare bonheur de trouver en lui toutes les qualités d'un administrateur consommé, réunies à la haute expérience de l'ingénieur habile.

Les mines et le chemin de fer de Graissessac sont liés par une solidarité étroite. La prospérité des unes doit faire la prospérité de l'autre; si le travail languit d'un côté, cette langueur doit porter, de l'autre côté, la gêne et la souffrance. Aujourd'hui, le travail des mines, comme exploitation et comme transport, est faible et circonscrit. Aussi, voyons-nous la voie de fer réduite à de faibles recettes. Dans une période de quinze mois, elle n'a transporté que 38,252 tonnes, qui ont donné une recette brute de 242,003 fr. 04 c. Ce qui donne, comme moyenne, en tonnage, 2,550 tonnes; en produit, 16,133 francs par mois.

Ces résultats, que nous constatons à la fin de 1859, sont bien loin des brillantes espérances qu'on vous présentait en avril 1857, alors qu'on vous promettait, comme certain et presque immédiat, un transport de 277,000 tonnes par an, qui devait porter rapidement l'ensemble général de votre trafic à 350,000 tonnes, et alors que, pour accélérer les moyens de pourvoir et de suffire à ce large trafic si heureusement assuré, on vous demandait, et vous accordiez, dans la même assemblée, deux nouveaux emprunts, l'un de 5,300,000 fr., l'autre de 6,300,000 fr., c'est-à-dire que vous greviez, d'un seul coup, votre entreprise d'une dette, devenue certaine, de 11,600,000 fr., en vue de produits aléatoires qui ne pouvaient alors se réaliser.

Nous sommes bien éloignés, encore aujourd'hui, de cette riche et brillante perspective, qu'on vous présentait en 1857, et, il faut bien en convenir, nous ne nous en rapprocherons que lentement, si les directeurs des mines de Graissessac ne modifient pas le régime d'exploitation sous lequel elles sont en ce moment placées.

Cependant, il est des indices qui permettent d'espérer que l'attente ne saurait plus être maintenant de longue durée. Nous ne devons parler ici de l'administration des mines qu'en termes très-mesurés. Toutefois, nous pouvons dire que cette administration traverse une phase transitoire, qui doit la conduire à une situation définitive et plus favorable aux développements nécessaires d'une grande exploitation. Lorsque cette transformation sera accomplie, nous n'hésitons pas à penser que des rapports directs et intimes lieront les deux parties, au plus grand avantage de leurs intérêts respectifs.

Déjà, en ce moment, l'administration des mines, après avoir préparé des quantités considérables de houille prêtes à être livrées à la consommation, augmente encore chaque jour ses travaux intérieurs, et développe de plus larges moyens d'exploitation. Elle vient, récemment, de renouveler avec M. l'administrateur du séquestre, un traité qui annonce l'intention d'entrer dans de larges voies. Elle avait loué, en 1859, des emplacements dans les gares du chemin de fer, pour y établir des dépôts de charbons. Elle vient de renouveler cet engagement, pour l'année 1860, au prix de 1,000 francs par mois. C'est une recette spéciale de 12,000 par an, qui viendra augmenter les produits naturels de notre entreprise.

(*La suite au prochain numéro.*)

FORGES.

Saint Dizier, 22 janvier :

Les fontes ont été, cette semaine, d'une nullité absolue. La fonte-affinage est offerte à 145 fr., les fers et les articles fabriqués sont également cotés nominalement.

Fontes.

Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,		145
Fonte pour 2e fusion n° 1,		160
— — n° 2,		150

Fers laminés de fonte au bois de Champagne et de Bourgogne

Fers, 1re classe, selon les usines, écart de 30 fr. entre les trois classes suivantes :	290	300
Cercles et feuillards, 1re classe, écart de 30 fr. entre les trois autres classes.	360	370
Fers spéciaux, 1re classe, écart de 20 fr. entre les cinq autres classes.	290	300

Fers martelés.

Fers martelés, demi-roches à la houille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	320	»
Massiaux forgés,	220	230
Branches de courbes,	330	»
Essieux de 3 à 10 kil.,	390	»
— de 11 à 15 kil.,	370	»
— de 16 à 99 kil.,	340	»
— de 100 à 150 kil.,	370	»
Carrés de 90 à 108 mil.	370	»
Fers de petite forge : plats de 36 de larg. sur 11 et au-dessous,	340	»

Machine.

Machine n° 21 et au-dessus, en gare de la Villette,	310	320
— n° 20,	320	33

Fil de fer.

Fil puddlé n° 20,	320	330
Fil quincaillier n° 1 (franco Paris).		
Clair, les 100 kil.,		88 50
Recuit,		86 50

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 17 janvier :

Fers en barres, 175 fr. à 187 50; tôles fortes, 225 à 231 25.

Coussinets, 106 25 à 112 50; tuyaux en fonte, 137 50 à 150 fr.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 15 janvier :

MÉTALLURGIE. — La fonte moulage avec vente ordinaire se traite à fr. 9 50, 10, 10 50, 10 75 et 11, n° 5 à 1.

Quant aux laminés, ils sont toujours de fr. 16 à 16 50, 18 à 18 50, 20 à 20 50 n° 1 à 3.

Les tôles sont tenues fermes à fr. 26 à 27, 28 à 29, 2e et 1re qualités, avec 3 fr. en plus pour les ronds et gironds.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1051 kilomètres.
1859 — 1016 —

12e année. — 3e semaine.

Du 15 au 21 janvier 1860.

136.307 Voyageurs	290.228 18
Bagages, Marchandises, etc.	827.237 10
Total	1.117.465 28
Recettes antérieures	2.050.159 76
Total	3.167.625 04
3e semaine de 1859	1.117.465 28
Semaine correspondante de 1859	1.085.083 30
Différence	32.381 98
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.167.625 04
— — 1859	3.064.053 72
Différence	103.571 32

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 15 au 21 janvier 1860.

81.960 Voyageurs	306.650 22
Bagages, Marchandises, etc.	800.684 07
Total	1.107.334 29
Semaine correspondante de 1859	1.100.778 67
Différence	6.555 62
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.166.384 98
— — 1859	3.251.424 01
Différence	85.030 03

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Décembre 1859.

Voir le numéro du 21 janvier.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1405 kilomètres.
1859. — 1353 —

Du 15 au 21 janvier 1860.

132.428 Voyageurs	449.685 30
Bagages et Marchandises	1.133.665 03
Total	1.583.350 33
Semaine correspondante de 1859	1.634.203 63
Différence	50.853 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.886.622 44
— — 1859	4.819.955 56
Différence	66.066 88

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 488 kilomètres
1859. — 457 —

Du 15 au 21 janvier 1860.

24.608 Voyageurs	63.148 20
Bagages et Marchandises	255.288 15
Total	318.436 35
Semaine correspondante de 1859	261.716 70
Différence	56.719 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	940.996 »»
— — 1859	802.988 20
Différence	144.007 80

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1105 kilomètres
1859. — 1105 —

Du 15 au 21 janvier 1860.

195.574 Voyageurs	308.134 25
Marchandises, etc. — Grande vitesse	55.564 »»
— — Petite vitesse	454.617 30
Total	818.315 55
Semaine correspondante en 1859	732.976 08
Différence	85.339 47
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	2.461.792 65
— — 1859	2.248.733 01
Différence	213.059 64

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 969 —

Du 15 au 21 janvier 1860.

120.046 Voyageurs	287.193 79
Bagages, Marchandises, etc.	876.486 05
Total	1.163.679 84
Semaine correspondante de 1859	1.095.812 34
Différence	67.867 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.427.304 89
— — 1859	3.180.833 74
Différence	246.471 15

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1859. — 743 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 244 —

Du 15 au 21 janvier 1860

CHEMIN DE FER.

33.148 Voyageurs	100.135 27
Bagages, Marchandises, etc.	262.476 43
Total	362.611 70
Canal latéral et canal du Midi	44.944 90
Total	407.556 60
3e semaine 1859. Chemin de fer	349.613 78
— — Canal	27.678 41
Total	377.292 19
Chemin de fer, différence sur 1859	12.997 92
Canal, — —	17.266 49
Total	30.264 41

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.182.110 26
— — 1859	1.063.193 46
Différence	118.916 80

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 229 —

Du 15 au 21 janvier 1860

11.623 Voyageurs	31.534 86
Bagages et Marchandises	55.934 82
Total	87.469 68
Semaine correspondante de 1859	72.520 42
Recettes depuis le 1er janvier 1860	259.114 76
— — 1859	226.396 26

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan, / Mézières, Charleville à Mouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 15 au 21 janvier 1860.

10.636 voyageurs	16.414 96
Bagages, Marchandises, etc.	45.139 54
Total	61.554 50
Semaine correspondante de 1859	52.771 27
Différence	8.783 23
Recettes depuis le 1er janvier 1860	183.552 25
— — 1859	155.794 30
Différence	27.757 95

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 15 au 21 janvier 1860

10.160 Voyageurs	19.397 70
Bagages, Marchandises, etc.	20.556 10
Total	39.953 80
Semaine correspondante de 1859	38.697 78
Différence	1.256 02
Recettes depuis le 1er janvier 1860	127.196 14
— — 1859	108.757 19
Différence	18.438 95

BESSÈGES A ALAIS.

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier 1860.

Voyageurs	2.079 »»
Bagages, Marchandises, etc.	17.052 65
Total	19.131 65
Semaine correspondante de 1859	25.459 30
Différence	6.327 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	65.556 25
— — 1859	72.338 95
Différence	6.782 70

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 8 au 14 janvier 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée { 1860, 1102 kil. / 1859, 963 kil. }

48.732 Voyageurs	132.669 35
Bagages et Marchandises	516.262 50
Transports militaires	45.092 67
Total	694.024 52
Semaine correspondante de 1859	677.218 07
Différence	16.806 45

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860. 224 kil. / 1859, 214 kil.

23.677 Voyageurs	54.191 »»
Bagages et Marchandises	26.304 »»
Transports militaires	»
Total	80.495 »»
Semaine correspondante de 1859	110.137 53
Différence	29.642 53

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. / 1859, 1169 kil.

En 1860	774.519 52
En 1859	787.353 60
Différence	12.834 08

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. / 1859, 1169 kil.

En 1860	1.450.955 62
En 1859	1.283.379 03
Différence	167.576 59

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1311 kilomètres.
1859. — 1313 —

Du 15 au 21 janvier 1860

31.949 Voyageurs ....En florins	79.155 »»
945.937 »» quintaux Marchandises	229.684 »»
Total........	308.839 »»
Semaine correspondante de 1859....	263.230 »»
Différence........	45.609 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	920.331 »»
— — 1859..	745.476 »»
Différence........	174.855 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 8 au 14 janvier 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 462 —

11.340 Voyageurs..................	72.610 94
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	10.154 76
— (petite vitesse)	121.728 45
Total de la semaine.....	204.494 15

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.670 voyageurs......	8.432 94	13.026 66
Bagages, March. (gr.vit.)	2.421 58	
Marchandises petite vi .)	2.172 14	
Total des deux lignes réunies.....		217.520 81
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860......................		216.834 13
Total..........		434.354 94

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 8 au 14 janvier 1860.

22.477 Voyageurs...................	40.842 45
Bagages, Marchandises, etc.........	31.449 12
Recettes diverses	420 05
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	22.681 95
Total..	95.393 57
Recettes correspondantes de 1859...	73.581 75
Différence........	16 811 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	190.273 19
— — 1859..	153.763 30
Différence........	36.509 89

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 231 kilomètres.
1859. — 206 —

Du 15 au 21 janvier 1860

19.885 Voyageurs	30.922 55
Bagages, Marchandises..............	39.666 18
Total..........	70.588 73
Semaine correspondante de 1859.....	58.895 24
Différence........	11.693 49
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	202.700 99
— — 1859..	182.726 06
Différence........	19.974 93

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 190 —

Du 15 au 21 janvier 1860.

22.133 Voyageurs..................	21.193 40
Marchandises et Bagages............	22.070 37
Total...........	43.263 77
Période correspondante de 1859....	32.125 02
Différence........	11 138 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	126.402 22
— — 1859..	93.983 29
Différence........	32.418 93

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 13 au 19 janvier 1860.

10.053 Voyageurs	14.738 65
Bagages, Marchandises, etc..........	10.152 36
Total..........	24.891 01
Semaine correspondante de 1859....	19.203 42
Différence........	5.687 59
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	72.884 85
— — 1859...	55.078 94
Différence........	17.205 91

NORD-EST SUISSE.

Décembre

1859 Longueur exploitée ; 178 kilomètres

66.600 Voyageurs..................	92.500 »»
384.000 quint. Marchand. et bagages	154.000 »»
Total..........	246.000 »»
Mois correspondant de 1858.........	203.299 »»
Différence........	42.701 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.506.400 »»
— — 1858..	2.767.308 »»
Différence........	739.092 »»

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de décembre 1859.	183.360 05
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859........................	1.684.412 40
Total..........	1.867.772 44

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859. Longueur exploitée . 15 kilomètres.

2.643 Voyageurs....................	1.710 95
Bagages, Marchandises, etc..........	14.856 »»
Total..........	16.566 95
Recettes antérieures.........	154.835 50
Total..........	171.402 45

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Décemb. 1859.	14.002 49	12 mois 1859	187.587 93
Décemb. 1858.	11.942 64	id. 1858	178.060 99
Différence..	2.059 85		9.527 94

ANVERS A GAND.

Décembre 1859	54.129 23	12 mois 1859	720.245 91
Décembre 1858	53.767 17	id. 1858	738.325 12
Différence...	362 06		18.079 21

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859.	0/0
Décembre	149.717 73	169.032 25	19.314 52	12 90
12 mois.	1.147.497 30	1.300.194 60	152.697 30	13 30

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1859	1858	en 1859.	0/0.
Décembre..	1,907,128 58	1,774,036 12	133,092 46	7.50
12 mois.	15,083,899 23	13,639,003 71	1,444,895 52	10.59

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en décembre 1859.....	60.154
Becs éclairés en décembre 1858.....	55.773
Augmentation décembre 1859......	4.381 becs
Recettes du gaz. — Décembre 1859..	300.514 41
Recettes du gaz. — Décembre 1858..	287.361 23
Augmentation en décembre 1859....	13.153 18
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	1.256.439 93
— 1858-59 —	1.134.934 72
Augmentation pour l'exercice courant	121.505 21

OMNIBUS DE PARIS

Du 15 au 21 janvier 1860.

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.........	250.533 20	80 73	53 36
Semaine correspondante de 1859..	243.929 70	77 91	44 59
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	811.349 80	83 74	47 29
Période correspondante de 1859 ..	771.727 20	80 80	50 37
Différence...	39.622 60	2 94	2 93

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échu le 15 janvier 1860, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles,

sont payés, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 66, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement pour les titres au porteur, a lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 31 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 0 fr. 33 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts du deuxième semestre 1859, soit 7 fr. 50 par action libérée e 300 fr., seront payés sur présentation des titres à partir du 5 février prochain :

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la banque de Flandres ;

A Paris, chez MM. de Blousy et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Le conseil d'administration, conformément aux §§ 37 et 38 des statuts de la Société, a l'honneur de convier MM. les actionnaires à l'assemblée générale qui aura lieu à Vienne le lundi 6 février prochain, à dix heures du matin, dans la salle des séances de la Chambre de commerce et d'industrie, au palais de Montennovo.

L'assemblée s'occupera :

Des résolutions à prendre pour se procurer les ressources nécessaires à l'achèvement de la ligne de Vienne à la frontière bavaroise, près Salzbourg, et au rétablissement de la section Wals-Passau.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée, devront, en exécution du § 39 des statuts, déposer chacun *quarante actions* au moins : à Vienne, dans la caisse de la Société, et à Paris, dans celle de MM. *de Rothschild frères*. En échange, un récépissé nominatif sera délivré à chaque déposant.

Aussitôt après l'assemblée générale, les actions devront être retirées contre la présentation du récépissé de dépôt.

Il est rappelé, en même temps, à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, et plus de vingt voix comme mandataire. Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 3 février prochain au plus tard.

Vienne, le 2 janvier 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Cᵉ ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Numéros des obligations sorties au tirage au sort du 25 janvier 1860, et remboursables en 500 fr., à partir du 1ᵉʳ février :

A Tarragone, au siége de l'administration ;

A Madrid, à la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, nº 6 ;

A Paris, à la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

PREMIER EMPRUNT :

Nºˢ.	Nºˢ.	Nºˢ.
126	2080	3523
202	2155	3656
237	2342	3785
349	2430	3795
985	2517	3940
997	2775	3995
1423	2996	4095
1523	3164	4150
1850	3341	4387
1905	3406	4719
1937	3522	4750

Total. 33 obligations.

DEUXIÈME EMPRUNT :

Nºˢ.	Nºˢ.	Nºˢ.
243	934	1271
481	969	1380
677	1127	
944	1130	

Total. 10 obligations.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1ᵉʳ février prochain, leur sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c., desquels seront déduits 0 fr. 12 c. pour l'impôt :

A Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 19 janvier 1860.

CHEMIN DE FER

NORD-EST SUISSE

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Nord-Est suisse sont informés que, contre restitution des talons des actions, ils peuvent recevoir de nouvelles feuilles de coupon contenant les coupons de dividende pour les années 1860 à 1879.

Cet échange s'opère du 23 au 28 courant, de neuf heures à midi, et de deux heures à quatre heures, au bureau central du Nord-Est suisse, à Zurich :

Grünenhof, nº 413, Thalacker.

Zurich, 10 janvier 1860.

Pour la direction du chemin de fer Nord-Est suisse.

Le président,
A. ESCHER.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le premier semestre de l'exercice 1859-1860 a été fixé par le conseil d'administration à 18 fr. par action, et sera payé à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, à partir du 1ᵉʳ février prochain, de neuf heures du matin à quatre heures du soir.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu, sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 46 c. par action.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les opérations de la Bourse ont été languissantes, et les cours de la rente, loin de s'améliorer, par suite des nouvelles relatives à l'entente cordiale des deux cabinets de Paris et de Londres, ont été continuellement lourds, et ont même éprouvé un peu de baisse depuis huit jours. La conclusion d'un traité de commerce entre la France et l'Angleterre est passée presque inaperçue. C'est à peine si le compte rendu de la situation financière, publié mercredi dans le *Moniteur*, a produit momentanément quelques centimes de report, qui ont été reperdus en peu de temps. Il est même probable que la baisse aurait fait des progrès plus sérieux, si elle n'avait pas été arrêtée par les demandes continuelles de titres qui maintenaient le plus souvent les cours du comptant au-dessus des cours à terme. Quoi qu'il en soit, il faut bien constater que, malgré une série de nouvelles favorables, la rente a baissé de 50 c. depuis huit jours. Elle n'a pas pu se soutenir à 69, et elle est retombée à 68 50.

Il est vrai que la spéculation s'est principalement occupée des affaires italiennes, qui ne sont pas encore réglées Mais il n'est personne maintenant qui redoute de ce côté aucun conflit assez grave pour mettre en danger la paix de l'Europe. Peut-être faut-il attribuer le marasme des affaires et la faiblesse des cours aux avis de Londres, qui font craindre que la Banque d'Angleterre ne soit bientôt forcée d'élever successivement le taux de son escompte à 3 1/2 et à 4 0/0. De plus, on a plusieurs fois annoncé comme un fait décidé la suppression des tourniquets. Chaque fois que cette nouvelle était remise en circulation, elle donnait lieu à quelques centimes de hausse sur la rente. Mais il n'a encore été publié rien d'officiel à cet égard, et l'on en est encore à discuter les moyens de désintéresser la ville avant de rendre de nouveau l'entrée libre à la Bourse.

Le marché des chemins de fer a été plus affecté que celui de la rente, et la baisse des actions a probablement contribué à paralyser toute velléité de reprise sur le 3 0/0.

Les détenteurs d'actions de chemin de fer, qui naguère encore recherchaient ces valeurs, se sont laissés influencer par les faibles recettes des Compagnies depuis le commencement de cette année, et surtout par le passage du programme de l'Empereur où il est dit que le gouvernement compte établir une juste concurrence entre les chemins de fer et les canaux en réduisant les droits de navigation. Il a été question, par conséquent, de l'abaissement des tarifs, et chacun s'est livré à toutes sortes de calculs sur l'influence que ces tarifs réduits devront exercer sur les recettes et par suite sur les revenus de chaque ligne.

Les valeurs autrichiennes ont été en défaveur, par suite de la dépréciation continuelle du florin, dont le pair est de 2 50 et qui ne vaut plus en ce moment que 1 85; c'est presque le cours qui était coté pendant la guerre d'Italie. Aussi les actions des chemins de fer autrichiens, qui faisaient encore 535 il y a huit jours, sont tombées à 520.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 19 jusqu'à celle du 26 janvier :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 80 à 68 50; elle a repris à 68 65, et elle est restée à [illegible] 50. Elle a varié à terme de 68 80 à 68 40; elle est restée à 68 50.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 97 50 à 96 80; il est resté à 96 80.

La Banque de France a fléchi de 2,825 à 2,800; elle est restée à 2,825.

Le Crédit foncier a monté de 730 à 755; il est resté à 750.

Le Crédit mobilier a fléchi de 770 à 750; il est resté à 755.

L'Orléans a fléchi de 1,385 à 1,345; il a repris à 1,370; il est resté à 1,355.

Le Nord ancien a fléchi de 920 à 900; il est resté à 907 50; le Nord nouveau, de 830 à 815; il est resté à 827 50.

L'Est a fléchi de 645 à 630; il est resté à 635.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 920 à 890; il est resté à 893 75.

Le Midi a fléchi de 510 à 500; il a fermé à 507 50.

L'Ouest a monté de 585 à 592 50; il a rétrogradé à 572 50; il est resté à 580.

Le Genève a fléchi de 508 75 à 506 25; il est resté à 507 50.

Le Dauphiné s'est tenu à 490; le Béziers, à 160.

Les Autrichiens ont fléchi de 533 75 à 512 50; ils ont fermé à 516 25.

Les Lombards ont fléchi de 563 75 à 552 50; ils ont fermé à 555.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 405 à 395; il est resté à 400.

Les Romains ont varié de 370 à 365.

Les Saragosse ont fléchi de 455 à 450; ils sont restés à 453 75.

Les Russes libérés se sont tenus de 467 50 à 470, et les Russes non libérés à 486 25.

Samedi. — Le marché était lourd et les cours ont fini par être entraînés. Les chemins de fer étaient surtout très-offerts. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 a 68 85, et à terme de 20 c. à 68 80; le 4 1/2 0/0, de 25 à 97. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit foncier a monté de 20 fr. à 755. Le Crédit mobilier a fléchi de 8 75 à 766 25; l'Orléans, de 10 à 1,372 50; le Nord ancien, de 5 à 915; le Nord nouveau, de 3 75 à 831 25; l'Est, de 3 75 à 640; le Lyon, de 7 50 à 910; le Midi, de 6 25 à 307 50. Le Genève s'est tenu à 512 50. L'Ouest a monté de 6 25 à 592 50. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 532 50; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 402 50; les Lombards se sont tenus à 562 50; les Saragosse, à 455; les Romains, à 455; les Romains, à 365.

Lundi. — La rente était encore faible; elle était entravée par la baisse des chemins de fer, qui faisait de nouveaux progrès surtout sur les grandes lignes. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 68 60, et à terme de 10 c. à 68 70. Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c à 97 50. Le Crédit foncier s'est tenu à 755. Le Mobilier a fléchi de 8 75 à 757 50; l'Orléans, de 17 50 à 1,355; le Nord ancien, de 10 à 905; le Nord nouveau, de 11 25 à 820; l'Est, de 7 50 à 632 50; le Lyon, de 13 75 à 896 25; le Midi, de 2 50 à 505; le Genève, de 2 50 à 507 50; l'Ouest, de 20 à 572 50; le Dauphiné, de 5 à 590; les Autrichiens, de 3 75 à 528 75; les Lombards, de 3 75 à 553 75; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 400; les Saragosse, de 2 50 à 452 50. Les Romains ont monté de 5 à 370.

Mardi. — Les offres ont continué sur toutes les valeurs, qui sont restées à leurs plus bas cours. La rente 3 0/0 a fléchi de 10 c. au comptant à 68 50, et de 20 c. à terme à 68 50; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 97 25; la Banque, de 15 à 2,810. Le Crédit foncier s'est tenu à 755. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 752 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,352 50; l'Est, de 2 50 à 630; le Lyon, de 625 à 890; le Genève, de 1 25 à 506 25; le Midi, de 1 25 à 503 75; le Nord nouveau, de 2 50 à 817 50. Le Nord ancien s'est tenu à 905; l'Ouest, à 572 50; les Autrichiens, de 13 75 à 515; les Lombards, de 3 75 à 550; le Victor-Emmanuel, de 5 à 395; les Saragosse, de 2 50 à 450; les Romains, de 5 à 365. Les Russes se sont tenus à 486 25.

Mercredi. — Le marché a été un peu plus calme; la baisse n'a pas fait de nouveaux progrès. Les derniers cours présentaient encore une faible reprise sur la cote de la veille. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 68 65, et à terme de 5 c. à 68 55. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 97. La Banque a repris de 20 fr. à 2,830; le Crédit mobilier, de 2 50 à 755; l'Orléans, de 7 50 à 1,360; le Nord ancien, de 2 50 à 907 50; le Nord nouveau, de 7 50 à 825; l'Est, de 2 50 à 632 50; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 895; le Midi, de 1 25 à 505; le Genève, de 1 25 à 507 50; l'Ouest, de 2 50 à 575. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 513 75; les Lombards, de 1 25 à 553 75. Les Saragosse se sont tenus à 450. Les Romains ont fléchi de 5 à 360. Le Victor-Emmanuel a monté de 5 à 400.

Jeudi. — La Bourse est restée très-ferme et même en voie de hausse jusqu'à deux heures; mais toutes les valeurs ont rétrogradé pour la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 75 à 68 55, et à terme de 68 75 à 68 50; le 4 1/2 0/0, de 97 à 96 80; la Banque, de 2,830 à 2,825; le Crédit mobilier, de 765 à 755; l'Orléans, de 1,370 à 1,355; le Nord ancien, de 915 à 907 50; le Nord nouveau, de 830 à 827 50; l'Est, de 637 50 à 633; le Lyon-Méditerranée, de 900 à 893 75; le Midi, de 510 à 507 50; l'Ouest, de 577 50 à 580; les Autrichiens, de 522 50 à 516 25; les Lombards, de 557 50 à 555; les Romains, de 362 50 à 365; les Saragosse, de 455 à 453 75. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 400; les Russes non libérés, à 486 25.

Vendredi. — La Bourse a été nulle et les cours très-lourds sur la rente. Les chemins étaient mieux tenus surtout au comptant. La rente 3 0/0 est restée comme hier au comptant et à terme à 68 50; la Banque, à 2,825. Le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 747 50. Le Crédit mobilier a varié de 750 à 755. L'Orléans a monté de 6 25 à 1,361 25. Le Lyon-Méditerranée s'est tenu à 893 75. Le Nord ancien a monté de 2 50 à 910. Le Nord nouveau a fléchi de 1 25 à 826 25; le Midi, de 2 50 à 505; le Genève, de 1 25 à 506 25. L'Ouest a monté de 2 50 à 582 50; les Autrichiens, de 3 75 à 520; les Saragosse, de 1 25 à 455; les Russes non libérés, de 2 50 à 488 75. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 400; les Romains, à 365. Les Lombards ont fléchi de 2 50 à 551 50.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Apport ou numéraire	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	110.000	500	»	25 »	jan.av.juil.	290 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	902 50
Omnium lyonnais .... —	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	410 »
Comptoir V.C Bonnard et Ce —	C	0.000	100	»	5 »	février	46 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2030 »	avril	»
Sécurité........... —	A	300	5.000	/5	»	....	30 0/0 b.
Union des ports.. .... —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril......	25 0/0 b.
Lloyd français.......... —	A	1.200	3.000	4/5	425 »	février....	30 0/0 b.
Océan .... —	A	200	3.000	4000	200 »	....	»
Chambre d'assurances.... —	A	600	5.000	4/5	» »	février....	»
Mélusine............... —	A	400	5.000	4/5	399 »	mars......	15 0/0 b.
Vigie. .... —	A	200	5.000	4000	734 »	....	»
Sauvegarde .... —	A	200	5.000	4000	375 »	février....	»
Centrale............... —	A	1.000	5.000	4000	270 »	février...	»
Réunion .... —	A	1.200	5.000	4000	225 »	février....	»
Comptoir.............. —	A	400	5.000	4000	»	....	2 0/0 p
Sphère........ .... —	A	2.100	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril......	740 0/0 b
Phénix................... —	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	»
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars.....	155 0/0 b
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril.	66 0/0 b.
Soleil.................. —	A	1.000	6.000	4/5	845 »	avril.	»
France .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril......	62 0/0 b.
Urbaine .... —	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril......	90 0/0 b.
Providence .... —	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril......	75 0/0 b.
Aigle. .... —	A	400	600	3000	200 »	avril......	»
Paternelle .... —	A	2.000	1.000	800	Néant	avril......	»
Confiance............... —	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	3 0/0 b
Nord..................... —	A	2.000	1.000	800	25 »	avril......	»
Générale........ *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	»
Nationale .... —	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	»
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ns.	»
Phénix . ... —	A	800	5.000	4000	130 »	t. les 2 ns.	»
Caisse Paternelle.......... —	A	8.000	500	400	15 »	avril......	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	20 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juil.	870 »
— act. de jouissance —	A	»	1/34000	»	33	juin	» »
Omnibus de Lyon......... —	C	40.000	100	10	Néant	....	50
Omnibus de Londres....... —	C	50.000	100	»	8 »	....	42 50
Omnibus des ch. de fer.. —	C	3.200	300	»	18 »	janv. jl.	173 »
Gondoles parisiennes. ..... —	C	1.700	80	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars.......	41 25
Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1200 »
— act. de jouiss. —	A	69.000	1/69000	»	8 30	1er juin....	83 75
Bourgogne, act. de capital —	A	7.210	1.000	»	50 »	avril, oct.	972 50
— act. de jouiss. —	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ...	140 »
Arles à Bouc, act. de capital —	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	140 »
3 canaux, act. de capital.. —	A	19.010	1.000	»	50 »	avril, oct..	100 »
Aire à la Bassée.......... —	A	400	5.000	»	565 »	févr. août	1145 »
Sambre à l'Oise .... —	A	11.500	1.000	»	60 »	....	700 »
Scarpe inférieure......... —	C	2.200	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée —	A	6.000	1.000		100	....	1350 »
Canalisation de l'Èbre.... —	A	83.000	533 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	[illegible]		4 0/0	avril, oct..	500 »
Pont, gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	15 »	....	150 »
Pont de Rouen............. —	A	800	1.000	»	30 »	janv juill.	» »
Ponts réunis........ ...... —	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis ... —	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	230 »
Bazin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »
Messager. imp. (Serv. marit. —	A	40.000	500		30 »	janv. juill.	635 »
Cie générale maritime.. .. —	A	40 000	500	»	Néant	janv. juill.	275 »
Comp. génér. de navigation —	C	17.500	1/17500	»	» »	....	110 »
Comp. de navigation mixte —	A	20.000	1/20000	»	» »	....	217 50
Armements Barbey et Ce. —	C	20.000	500	»	22 50	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	3.200	500	»	Néant	avril oct..	» »
Long-Pemin............... —	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin............... —	C	6.000	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu........... —	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai.	245 »
Pont-de-Loup-Sud .... —	Civ.	2.400	1.000	»	35 »	avril......	460 »
Monthieux-Saint-Étienne. . —	Civ.	3.000	500	»	» »	....	» »
Blanzy................. —	C	30.000	500	»	36 »	févr. août.	» »
Anzincourt............ .. —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Charotte .... —	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire............ —	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Epinac................... —	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire. .... —	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	130 »
Mont-Rambert............. —	A	80.000	1/80000	»	9	....	125 »
St-Étienne............... —	A	80 000	1/80000	»	8 »	....	132 50
Rive-de-Gier............. —	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	210 »
Mayenne et Sarthe......... —	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe.............. —	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	730 »
Lacour et Fraisse.......... —	»	»	500	»	»	....	120 »
Carmaux .... —	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	82 50
Roche-Molière et Firminy —	»	» »	500	»	» »	....	» »
Houill. réun. à Quarégnon —	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges.... —	A	20.000	500	»	25 »	....	650 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais.. .... —	»	10.000	100	»	17 50	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	80.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »
Méditerranée .... —	C	30.000	250		Néant	....	» »

Dénomination	Apport ou numéraire	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	80.000	100	»	Néant	août......	» »
Tenez (cuivre)........ —	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif —	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander................ —	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne. zinc... —	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov..	300 »
Nouvelle-Montagne. zinc.. —	A	3 000	1.000	»	75 »	....	940 »
Stolberg et Westphalie, priv. —	A	40.000	375	»	5 »	octobre ...	» »
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre ...	» »
Corphalie zinc............ —	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	515 »
Eschweiler, priv. zinc..... —	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc —	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	» »
Silésie. zinc.............. —	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	160 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	530 »
Decazeville (Aveyron)... —	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2000 »
Alais (Gard) .... —	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc...	550 »
Creusot (Saône-et-Loire) . —	C	20.000	500	»	70 »	juin déc...	710 »
Allevard.................. —	»	»	1.000	»	» »	....	1050 »
Basse-Indre. .... —		5.000	500	»	40 »	avril, oct..	700 »
Châtillon et Commentry... —	C	30.000	500	»	Néant	mars, sep.	205 »
Horme.................... —	A	10.000	1/10000	»	» »	....	825 »
Maubeuge (Nord)......... —	A	6 000	1/6000	»	25 »	....	450 »
Fourchambault............ —	C	30 000	1/30000	»	10 »	....	205 »
Marine et chemins de fer .. —		54.000	1/54000	»	41 »	mai. nov.	375 »
Côte-d'Or. .... —	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté............ —	C	40.000	500		15 »	mai, novem	» »
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.000	1/16000	»	60 »	....	635 »
Firminy................... —		»	250	»	» »	....	165 »
Pont-Lévêque (Vienne).... —	C	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s.-Sambre (Belg) —	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	710 »
Providence (Belgique).... —	A	5.500	1.000	»	70 »	septembre.	1335 »
Phénix métallurgique.... —		80.000	375	»	Néant	janv. juill.	» »
J.-F. Cail et Ce. ...... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	655 »
Caronte................... —	C	70.000	100	10	Néant	....	» »
Chameroy................. —	C	4.400	500	»	»	juin, déc.	» »
Gandillot................. —	C	2.300	250	»	50	....	» »
Christofle................ —	C	4.000	500	»	0 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	300 »
Cie immobilière (Rivoli).... —	A	240.000	100	»	36	janv. juill	100 »
Docks Louis-Napoléon..... —	Civ.	200.000	250	125	Néan	....	177 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	847 50
Union des Gaz............ —	C	32.000	250	»	» »	janvier..	55 »
Marseille (et Mines de Portes) —	C	45.000	1/45000	»	12 »	avril. oct.	140 »
Nord (Batignolles)....... —	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est Vincennes)............ —	C	1.600	500	»	17 »	....	» »
Versailles................. —	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens .... —	C	1.300	500	»	25 »	janv. juill.	400 »
Calais .. .. —	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne............ —	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	» »
Lyon .... —	A	7.000	1/7000	»	125 »	janv. juill.	2190 75
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1575 »
Wazemmes................ —	C	3.100	416	»	13 50	1er octobre.	» »
Malaga.................... —	»	»	»	»	» »	....	» »
Cie centrale, Lebon 13 villes —	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier............... —	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août.......	575 »
Cohin.................... —	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »
Société Lainière.......... —	C	1.400	500	»	42 »	....	» »
Pont-Remy................ —	A	5.000	1/5000	»	38 »	30 avril...	» »
Siècle.................. *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	120 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	48 »	janv. juill.	» »
Droit .... —	C	100	2.500	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.600	1/3600	»	» »	....	» »
Montluçon................ —	C	24.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique......... —	A	21.400	500	»	30 10	septembre.	400 50
Aix-la-Chapelle, Prusse rh. —	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	» »
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	» »
Richer et Ce Vidanges .... —	C	28.000	500	»	30	....	» »
Caoutchouc souple .... —	C	50.000	80	»	12 »	31 mars...	» »
Chollet et Ce .... —	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Ce générale des Eaux ..... —	A	80.000	250	»	12 »	....	250 »
2 Cirques (E. Dejean et Ce) —	C	8.750	200	»	18 »	3 fév. juill.	» »
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	**Prix d'émission**	**Nombre.**	**Taux de rembour-sement**	**Durée de l'amort**	**Intérêts annuels**		
Compe générale des Omnibus..	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Ce imp. des Voitures de Paris..	90	27.000	125	50	5 »	....	» »
Ports de Marseille............	500	30 000	500	15	30 »	janv. juillet	485 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	515 »
Loire, anciennes..............	»	»	1.250	»	50 »	....	1130 »
— nouvelles..............	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	1000 »
Carmaux (charbonnages)......	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen......	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne..	»	12.100	500	16	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1856-57..	500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux..	270	30.000	50	90	15 »	avril octob.	255 »
Chatillon et Commentry	250	30.000	500	25	5 »	mai novemb	245 »
Horme anc....................	175	2.410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	400 »
— nouv....................	205	7.000	300	50	15 »	31 mars sept	270 »
J.-F. Cail et Ce	60	8.400	450	11	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon..	»	»	625	»	25 »	15 janv juill.	522 50
Gaz de Paris.................	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	445 »
Union des gaz................	220	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 21 AU 27 JANVIER

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Compt.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Compt.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Compt.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Compt.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Compt.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Compt.	Vendredi 27 Terme
[illegible]	[illegible]	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	[illegible] 25	1372 50	1370 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	1370 ..	1368 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25
919	1306	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	913 ..	915 ..	905 ..	912 50	900 ..	905 ..	907 50	910 ..	915 ..	917 50	912 50	910 ..
»	»	»	125.000	400	375	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	872 50	[illegible]	825 ..	[illegible]	810 ..	817 50	[illegible] 50	825 ..	[illegible]	827 50	826 25	827 50
[illegible]	[illegible]	99	250.000	500	»	40 fr. pour 1858	mai 1859	Est	640 25	640 ..	638 50	643 50	635 ..	630 ..	642 50	632 50	640 ..	635 ..	635 ..	635 ..
[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	500	»	69 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	902 50	[illegible]	891 25	902 25	891 25	891 ..	905 ..	905 ..	905 ..	903 75	905 ..	891 75
703	1121	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	510 ..	507 50	503 50	508 25	505 ..	503 75	500 ..	505 ..	506 25	507 50	505 ..	505 ..
[illegible]	[illegible]	99	300.000	500	»	31 fr. pour 1858	avril 1860	Ouest	575 ..	572 50	576 25	573 ..	572 50	572 50	575 ..	573 75	561 50	560 ..	565 ..	561 50
[illegible]	[illegible]	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	512 50	510 ..	512 50	500 ..	512 25	..	510 ..	507 50	507 50	507 50	506 25	506 25
33	52	99	36.000	[illegible]	»	..	octobre [illegible]	Graissessac à Béziers	162 50	..	..	..	160 ..	..	160 ..	..	165 ..	..	160 ..	..
134	208	99	35.000	500	..	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	[illegible]	595 ..	590 ..	590 ..	..	..	..	..	590 ..	..	..	..
154	436	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	..	..	470 ..	470 ..	470 ..	470 ..	..	465 ..	..	..	465 ..	..
»		»	84.000	500	250	..	janvier 1860	Ardennes nouveau	465 ..	..	460 ..	..	460 ..	..	..	..	..	..	..	..
33		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	525 ..	522 50	527 50	528 75	517 50	515 ..	520 ..	513 75	518 75	514 25	510 25	520 ..
216	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	402 50	402 50	402 50	400 ..	395 ..	395 ..	400 ..	400 ..	400 ..	400 ..	397 50	410 ..
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)	..	..	486 25	487 50	486 25	488 25	..	488 25	486 25	..	488 25	488 75
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	407 25	408 75	487 25	487 50	..	..	488 50	..	..	..	485 ..	..
[illegible]	175	99	60.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	270 ..	»	275 75	»	277 50	»	270 ..	»	275 ..	»	276 25	»
[illegible]	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»
[illegible]	[illegible]	99	260.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	425 ..	435 ..	432 50	432 50	430 ..	430 ..	432 50	430 ..	430 ..	433 75	435 ..	435 ..
[illegible]	[illegible]	99	312.500	500	300	..	[illegible]	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	[illegible] 50	[illegible]	537 50	536 75	535 ..	535 ..	537 ..	535 75	537 50	535 ..	[illegible] 75	532 50
»	610	99	170.000	400	..	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	365 ..	..	370 ..	..	365 ..	..	..	..	365 ..	..	365 ..	..
»	721	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
14	14	99	[illegible]	[illegible]	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	132	99	47.[illegible]	500	..	6 0/0	janvier [illegible]	Séville à Xérès	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	»	99	30.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	»	99	32.000	500	..	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	»	99	[illegible]	500	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	390 ..	390 ..	..	..	..	..	390 ..	..	..	..	..	..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du remboursem[t]	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	21	23	24	25	26	27
1838	5.000	[illegible]	»	»	1.250	décembre	50 ..	janvier, juillet	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	»
1842-1849	12.000	[illegible]	»	»	1.250	mars	50 ..	D°	St-Germain (nouvelles)	1030	..	..	1030	..	..
1841	2.775	[illegible]	1100	»	1.250	mars	50 ..	avril, octobre	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	..	..
1842	[illegible]	[illegible]	1125	»	1.250	décembre	50 ..	janvier, juillet	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	1220	..	..
1848	[illegible]	[illegible]	750	»	1.250	décembre	50 ..	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	..	975	..	..	..	..
1853	[illegible]	[illegible]	»	»	1.250	mars	50 ..	D°	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
»	[illegible]	[illegible]	»	»	1.250	mai	50 ..	D°	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1853	[illegible]	»	»	»	1.250	avril	50 ..	D°	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	[illegible]	[illegible]	divers	»	1.250	avril	50 ..	D°	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	..	975	975	..	..	..
1845-1847	15.000	[illegible]	[illegible]	»	1.250	février	50 ..	D°	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	990
1852	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1.250	septembre	50 ..	mars, septembre	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030	..	[illegible]	[illegible]	1025	..
1847-1854	[illegible]	[illegible]	divers	»	1.250	novembre	50 ..	avril, octobre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	..	..	..	[illegible]	..	..
1854	21.000	[illegible]	500	»	625	mars	25 ..	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	..	..	..	..	475	475
1854	[illegible]	[illegible]	»	»	625	décembre	25 ..	janvier, juillet	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	..	..	490	490	492 50	492 50
1852	[illegible]	[illegible]	»	»	625	avril	25 ..	D°	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	515	515	515	515	515	515
1853	[illegible]	[illegible]	divers	»	650	avril	25 ..	avril, octobre	Est (anciennes), dites 5 0/0	485	485	485	485	485	485 50
»	[illegible]	[illegible]	»	»	500	juillet	20 ..	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1855	[illegible]	[illegible]	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	..	..	..	..	..
1845	6.000	[illegible]	»	»	1.250	juin	40 ..	février, août	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	..	..	..	..	..	..
1845	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	mai	10 07	janvier, juillet	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	..
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	»	500	décembre	15 ..	D°	Grand-Central (anciennes)	..	..	291 [illegible]	..	..	..
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	»	500	décembre	15 ..	D°	D° (nouvelles)	291 [illegible]	290	291 [illegible]	290	290	291 25
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	»	500	décembre	15 ..	D°	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	..	..	..	[illegible] 50	292 50	[illegible] 50
[illegible]	[illegible]	[illegible]	divers	»	500	avril	15 ..	D°	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	..	[illegible]	[illegible] 75	293 75	293 75	292 50
1852-1857	[illegible]	[illegible]	divers	»	500	décembre	15 ..	D°	Paris à Orléans, dites 3 0/0	293 25	293	[illegible] 50	291 25	292 50	[illegible] 50
1851-1857	[illegible]	[illegible]	divers	»	500	mai	15 ..	D°	Nord	297 50	297 50	[illegible] 75	297 ..	297 50	297 50
[illegible]	[illegible]	[illegible]	285	»	500	décembre	15 ..	D°	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	290	290	[illegible] 25	290	291 25	291 25
1857	[illegible]	[illegible]	»	»	500	décembre	15 ..	D°	D° (nouvelles)	290	291 [illegible]	291 25	291 25	290	290
»	250.000	[illegible]	»	»	500	avril	15 ..	D°	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	292 50	[illegible] 50	[illegible] 50	294 75	294 25	294 25
»	[illegible]	[illegible]	divers	»	500	avril	15 ..	avril, octobre	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	291 25	290	[illegible] 75	291 25	291 25	291 25
»	[illegible]	[illegible]	285	»	500	décembre	15 ..	janvier, juillet	Bourbonnais	..	291	291 25	291 25	292 50	291 25
»	[illegible]	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°	Midi ... gar.	291 25	291	[illegible] 75	[illegible] 75	291 25	291 75
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	500	»	15 ..	D°	Bességes à Alais	290	[illegible] 75	291 75	..	[illegible] 75	..
1857	[illegible]	[illegible]	270	»	500	mai	15 ..	avril, octobre	Est (nouvelles), dites 3 0/0	291 25	291	290	290	292 50	292 50
»	[illegible]	[illegible]	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre	Ardennes	290	288 75	[illegible] 50	287 50	290	[illegible] 75
»	[illegible]	[illegible]	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet	Dauphiné ... gar.	290	[illegible] 25	[illegible] 75	287 50	[illegible] 75	290 ..
1858	[illegible]	[illegible]	»	»	500	»	15 ..	D°	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	292 50	290	290	291 25	291 25	291 25
»	[illegible]	[illegible]	275	»	500	»	15 ..	D°	Chemins autrichiens ... gar.	261 75	261 75	261 75	263 75	262 50	262 50
1857	200.000	[illegible]	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	252 50	[illegible] 75	251 75	[illegible] 75	[illegible] 50	[illegible] 50
1858	»	[illegible]	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet	Chemins de fer Romains ... gar.	233 ..	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible] 50	[illegible] 50	[illegible] 50
1858	[illegible]	[illegible]	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet	Madrid à Saragosse	252 50	252 50	252 50	251 25	251 25	251 25
1859	[illegible]	[illegible]	300	»	500	»	15 ..	janvier, juillet	Cordoue à Séville	..	..	247 50	247 50	248 25	247 ..
1859	»	[illegible]	»	»	500	»	15 ..	D°	Séville à Xérès	243 75	242 50	243 50	241 75	241 25	243 50
1859	200.000	»	divers	»	500	»	15 ..	avril, octobre	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	[illegible]	1937	140	»	250	mai	7 50	mai, novembre	Graissessac à Béziers	121 25	121 25	121 25	121 25	121 25	121 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 21 Comptant	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Comptant	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Comptant	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Comptant	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Comptant	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Comptant	Vendredi 27 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	68 85	68 80	68 80	68 70	68 55	68 50	68 65	68 85	68 50	68 50	68 80	68 50
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	68 95	..	68 75	68 85	68 60	..	68 60	..	..	..	68 85	68 65
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	97 ..	..	97 50	97 ..	97 25	97 ..	97 ..	97 ..	..	97 ..	96 75	..
RENTES 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 sept. 1859	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	[illegible]	»	[illegible]	»	2810	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	..	»	[illegible]	..	612 50	»	[illegible]	»	[illegible]	»	..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	755	750	750	755	[illegible]	752 50	750	750	[illegible]	755	747 50	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	[illegible] 25	»	475	..	472 50	..	472 50	..	[illegible]	..	475	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	[illegible]	»	445	»	[illegible] 50	»	447 50	»	447 50	»	447 50	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	[illegible] 75	»	90 ..	»	[illegible] 75	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	..	»	..	»	..	»	..	»	[illegible] 25	»	[illegible] 25	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	761 50	760 25	753 75	737 50	[illegible]	752 50	751 50	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	760 ..	756 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115	»	1115	»	1115	»	1115	»	1115	»	..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	490	»	[illegible]	»	[illegible]	»	500	»	500	»	[illegible]	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	225	»	223 75	»	[illegible]	»	225	..	225	»	225	»
Ville de Marseille. Obligations 1849 tout payé, jouiss. janvier 1860	..	»	..	»	..	»	»	»	..	»	..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	[illegible] 1/8	»	94 7/8	»	94 [illegible]	»	94 [illegible]	»	94 7/8	»	94 [illegible]	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	..	»	..	»	99 1/2	»	[illegible]	»	..	»	..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	82 50	..	82 ..	»	82 ..	..	82 ..	..	[illegible]	»	81 75	..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	..	»	..	»	..	»	52 ..	»	52 ..	»	51 ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	82 ..	»	81 1/2	»	..	»	81 1/2	»	..	»	81 1/2	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	83 ..	»	..	»	82 ..	»	[illegible]	»	81 ..	»	[illegible]	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	471 25	..	467 50	470 ..	470 ..	467 50	467 50	465 ..	470 ..	..	465 ..	465 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	33 1/2	..	33 [illegible]	..	33 1/4	..	33 1/4	..	33 1/4	..	..	..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	44 1/4	»	44 [illegible]	»	..	..	..	»	43 3/4	»	44 [illegible]	»
D° D° 1856, jouissance janvier 1860	44 ..	..	44 1/4	..	44 ..	..	43 3/4	..	43 3/4	..	44 ..	..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	44 1/4	43 1/4	43 [illegible]	43 ..	43 1/4	..	43 1/8	42 1/4	43 1/4	..	43 1/4	..
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT

N° 1012 10e ANNÉE — N° 5 SAMEDI 4 FÉVRIER 1860



JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

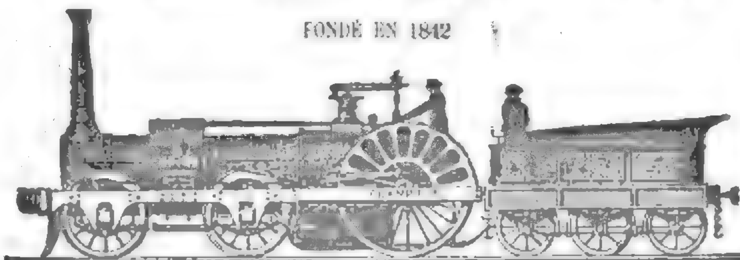
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............... 16 —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE

DES

CHEMINS DE FER

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Caisse générale des chemins de fer a eu lieu le 31 janvier 1860, au siége de la Société, rue Richelieu, n° 99.

Par suite des résolutions qui y ont été votées, il sera distribué, pour l'année 1859, 25 francs par action, formant le revenu de cet exercice.

Les actionnaires sont prévenus que ce paiement n'aura lieu que contre le détachement des coupons nos 8, 9, 10 et 11, se rapportant savoir :

Les coupons 9 et 10 aux intérêts de 1859 ;

Les coupons 8 et 11 aux dividendes de 1858 et 1859.

Le paiement des 25 francs commencera à partir du mercredi 8 février 1860, au siége social, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, 99.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation du marché des fonds publics ne s'est pas améliorée cette semaine. Au contraire, la liquidation a eu pour résultat d'amener une nouvelle baisse du 3 0/0 et de la plupart des actions de chemins de fer. Cependant le mouvement de baisse paraît arrêté, et, sans doute, la Bourse va rentrer dans l'inaction et l'atonie que nous avons à constater depuis si longtemps.

Il est certain que plusieurs questions très-importantes préoccupent en ce moment les esprits. La modification de notre régime douanier, le traité avec l'Angleterre, l'encyclique du pape, l'annexion annoncée de la Savoie et l'attitude du parlement britannique peuvent bien exercer une certaine influence sur le marché. Cependant l'incertitude qui règne encore dans la politique et pour l'application du programme économique du gouvernement ne nous paraît pas motiver la dépréciation considérable qui a eu lieu sur la rente et sur les valeurs mobilières.

L'élévation du taux de l'escompte à 4 0/0 par la Banque d'Angleterre n'est pas non plus de nature à exciter des alarmes sérieuses pour les affaires. Cette élévation était prévue dans les cercles financiers, et cette mesure est particulièrement destinée à mettre un terme à l'émigration vers l'Orient des matières d'or et d'argent qui sont incessamment enlevées à l'Europe et ne trouvent pas un équivalent suffisant dans les arrivages d'Australie et de Californie.

En parcourant le dernier bilan de la Banque d'Angleterre, on peut se rendre compte de la rapidité de cette exportation qui, dans une seule semaine, s'est élevée à plus de dix-neuf millions; dans le courant de janvier elle avait atteint la somme énorme de quarante-deux millions 892,175 fr., ce qui représente plus de cinq cent quarante-sept millions par an. Or, l'année 1857, qui est pourtant devenue célèbre par ses exportations de métaux précieux, avait à peine atteint quatre cents millions.

Dans cette situation, et en présence de la diminution des arrivages métalliques, la Banque d'Angleterre a dû mettre à un plus haut prix ses valeurs d'or et d'argent.

Cette élévation du prix de l'argent peut, il est vrai, exercer une certaine influence sur notre marché financier par suite de la solidarité qui existe aujourd'hui entre les grands marchés de l'Europe ; mais comme notre situation commerciale est bonne, et qu'ainsi que le constate le rapport récent de M. le ministre des finances, nos capitaux disponibles sont considérables, nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de s'alarmer outre mesure d'une décision qui touche plus particulièrement aux intérêts anglais, et qui s'explique par la quantité énorme des échanges de la Grande-Bretagne avec l'étranger, notamment avec les Etats-Unis dont le com-

merce se trouverait, dit-on, à la veille d'une nouvelle crise commerciale.

On ne doit pas se dissimuler que la conséquence naturelle de la mesure prise par la Banque d'Angleterre sera l'élévation du taux de l'escompte par la Banque de France pour rétablir l'équilibre et empêcher l'exportation de notre numéraire; mais de même que cette décision n'a affecté à Londres ni le cours des consolidés ni le prix de l'argent, en dehors de la Banque, il n'y a pas de raison pour qu'elle inspire plus de crainte en France et qu'elle y soit appréciée autrement qu'elle doit l'être, c'est-à-dire comme une mesure purement monétaire. Nous pouvons ajouter que la position de notre commerce vis-à-vis des Etats-Unis est loin d'être la même que celle du commerce de l'Angleterre, et à ce point de vue la Banque de France n'a pas autant à craindre pour son encaisse que la Banque de Londres.

Nous persistons donc à croire que, malgré l'élévation du taux de l'escompte et malgré les incertitudes politiques, le marché des fonds publics retrouverait un peu d'animation, si la contre-partie qui n'existe plus aujourd'hui à la Bourse y reparaissait avec le public, et si les valeurs industrielles se mobilisaient en quelque sorte par le rétablissement d'un marché spécial qui en facilitât l'achat et la vente. Pour cela, la première condition c'est l'entrée libre.

Le principe est admis, dit-on; il est fâcheux alors qu'il ne soit pas immédiatement appliqué, car il profiterait très-certainement aux cours des diverses valeurs en rendant les transactions plus faciles. En outre, le rétablissement d'un marché plus large aurait sans aucun doute pour résultat de créer des éléments nouveaux pour la fondation des grandes entreprises agricoles et industrielles que doit naturellement propager le programme impérial, et qui ne peuvent s'établir qu'en s'appuyant sur la liberté de l'industrie et sur l'association des capitaux.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 40, ferme à 67 85.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 fr., ferme à 97 »».

L'emprunt est coté 67 80.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	38.35 0/0
Autrichiens	19.»» 0/0
Dauphiné	17.64 0/0
Ardennes	10.13 0/0
Victor-Emmanuel	9.20 0/0
Ouest suisse	6.41 0/0
Ouest	5.09 0/0
Midi	3.87 0/0
Nord	1 22 0/0
Est	».64 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	».12 0/0
Orléans	4.70 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	7.04 0/0
Union Suisse	7.50 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	10.30 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	27 janvier	3 février	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0	68 50	67 80	»» »»	» 70
Rente 4 1/2 0/0	96 75	97 »»	»» 25	» »»
Banque de France	2825 »	2800 »»	» »»	25 »»
Consolidés	94 6/8	94 5/8	» »/»	» 1/8
Crédit foncier	747 50	735 »»	»» »»	12 50
Crédit mobilier	755 »»	742 50	» »»	12 50
Comptoir d'Esc^te	665 »»	655 »»	8 »»	ex »»
Orléans	1361 25	1365 25	»» »»	5 »»
Nord	910 »»	905 »»	» »»	5 »»
Nord nouveau	827 50	820 »»	» »»	7 50
Est	635 »»	630 »»	» »»	5 »»
Paris-Méditerran°	893 75	882 50	»» »»	11 25
Midi	505 »»	497 50	»» »»	7 50
Ouest	582 50	577 50	»» »»	5 »»
Genève	506 25	490 »»	»» »»	16 25
Dauphiné	590 »»	580 »»	» »»	10 »»
Graissessac-Béziers	160 »»	152 50	» »»	7 50
Ardennes ancien	465 »»	465 »»	» »»	»» »»
Ardennes nouveau	475 »»	470 »»	» »»	5 »»
Ch. Autrichiens	520 »»	498 75	»» »»	21 25
Victor-Emmanuel	400 »»	390 »»	» »»	10 »»
Russes	488 75	487 50	»» »»	1 25
Romains	365 »»	350 »»	» »»	15 »»
Sud-Autrich.-Lombards	552 50	545 »»	» »»	7 50
Saragosse	455 »»	450 »»	»» »»	5 »»

CHEMINS DE FER BELGES.

Le compte rendu de l'exploitation des chemins de fer belges exploités par l'Etat pendant l'année 1858 vient d'être publié; nous en extrayons, comme nous l'avons fait l'an dernier, les documents généraux qui peuvent présenter quelque intérêt.

Au 31 décembre 1858, la longueur de tous les chemins de fer exploités en Belgique s'élevait à 1,692 kilomètres, savoir :

Lignes construites par l'Etat	567 kil.
Lignes construites par des Compagnies	1,125
Ensemble	1,692 kil.

Certains chemins construits par des Compagnies sont exploités par l'Etat, tandis que des Compagnies exploitent des chemins construits par l'État. Cette circonstance donne lieu à la subdivision suivante :

Exploitation de l'Etat.

Lignes construites par l'Etat	557 kil.
Id par les Compagnies (1)	189
Longueur exploitée par l'Etat	746

Exploitation des Compagnies.

Lignes construites par l'État	10 kil.
Id. par les Compagnies	936
Exploitation des Compagnies	946
Id. de l'État	746
Total égal	1,692

A l'exception de 52 kilomètres, toutes les lignes exploitées par l'État sont à double voie; la moyenne exploitée en 1858 est de 726 kilomètres.

A la fin de 1858, la somme employée à la construction des chemins de fer par l'Etat s'élevait à 189,776,365 fr.; en répartissant ce chiffre sur les 567 kilomètres construits par lui, on trouve pour moyenne un coût kilométrique de 334,628 fr., qui se subdivise de la manière suivante, savoir :

Pour l'établissement de la voie. f.	228,643
Les bâtiments et stations	33,227
Les dépenses générales	9,162
Le matériel roulant	63,596
	334,628

Les 726 kilomètres exploités par l'Etat ont produit une recette brute de 110 fr. par jour et par kilomètre. Ce produit est un peu supérieur à la moyenne générale des chemins de fer européens qui rapportent par jour et par kilomètre 102 fr.

Les dépenses se sont élevées à la somme de 14,698,464 fr., qui, répartis sur les 726 kilomètres exploités, donnent 55 fr. par jour et par kilomètre, ce qui est la proportion de la plupart des chemins européens.

Enfin le produit total des 726 kilomètres exploités ayant été de 29,106,212 fr.;

Et le kilomètre ayant coûté 334,628 fr.;

Le revenu net est de 5,9 0/0, ce qui est un résultat très-satisfaisant si on le compare à ceux des autres chemins.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le tracé du chemin de fer de Toulon au Var, pour la partie comprise entre la station des Arcs et la limite des communes de Cannes et de Vallauris, sur une longueur de 64,443

(1) Tournay à Jurbise, Dendre et Waes, Bruxelles à Gand par Alost, Mons à Manage.

mètres, a été approuvé par S. E. le ministre des travaux publics, le 19 janvier. Le tracé part de la route départementale qui conduit à Draguignan, traverse la route impériale n° 97 et se maintient entre la route et la rivière d'Argens jusqu'à Fréjus. De là, le chemin se dirige sur Saint-Raphaël, qu'il traverse, et suit à peu près le sentier de la douane, à peu de distance de la mer, jusqu'au cap Roux, en coupant la presqu'île d'Armont et contournant la rade d'Agay. Il traverse ensuite un contre-fort de l'Estérel par un souterrain de 810 mètres de longueur, et prend la direction du littoral en franchissant les rivières de l'Argentière et de la Siagne, pour ne plus quitter le bord de la mer jusqu'à Cannes. Il passe en souterrain sous un faubourg de cette ville, et se développe par une grande ligne courbe devant la presqu'île de la Croisette pour venir rejoindre la route impériale, qu'il ne quitte plus jusqu'à la commune de Vallauris.

— M. le préfet d'Ille-et-Vilaine a procédé le 10 janvier dernier à l'adjudication des travaux à entreprendre pour la construction du chemin de fer de Rennes à Brest, partie comprise entre Montauban et la limite du département d'Ille-et-Vilaine, sur une longueur de 11,443 mètres.

— Les travaux du chemin de fer sont poussés avec une grande activité dans l'arrondissement de Brive. On assure qu'au mois de mai ou de juin la ligne sera terminée, et qu'à cette époque on s'occupera des travaux préparatoires nécessaires pour la continuation de la voie ferrée jusqu'à Tulle.

— Les études relatives au nouveau tracé du chemin de fer de Toulouse à Saint-Gaudens sont aujourd'hui terminées et ne tarderont pas à être soumises à l'approbation du conseil général des ponts et chaussées.

— L'administration vient de mettre en adjudication la construction d'un viaduc sur la vallée de Gouet et les travaux à exécuter pour le chemin de fer entre Saint-Brieuc et la rivière du Leff, sur 14,700 mètres. L'importance des premiers travaux est de 1,500,000 fr., celle des seconds, pour les terrassements et ouvrages d'art, 1,790,000 fr. L'administration se propose d'imprimer à ces travaux une grande impulsion.

— Une dépêche télégraphique publiée hier par les divers journaux de Paris annonçait qu'un chemin de fer de 9 kilomètres se construit devant Tétuan, et que le matériel fixe qui a été fourni par la Compagnie de Séville à Cadix sur celui qu'elle a en réserve pour ses besoins futurs, avait été expédié ces jours derniers pour l'Afrique.

La *Gazette des chemins de fer* de Madrid annonce également que les pluies tout à fait exceptionnelles qui, depuis près de deux mois, tombaient en Andalousie, viennent enfin de cesser, et que le chemin de Séville à Xérès, dont elles avaient empêché les derniers travaux, va s'ouvrir dans le courant de ce mois.

— Les journaux allemands publient des extraits d'une lettre dans laquelle M. de Lapeyrière, directeur des chemins de fer lombards, esquisse dans les termes suivants le programme que doit suivre la Compagnie dont il est directeur général.

« Fixation d'un tarif spécial pour les marchandises qui ne font que traverser l'Autriche. Fixation d'un tarif spécial pour certaines marchandises qui viennent en Autriche pour la consommation ou qui en sont exportées, en admettant selon la zone des différences de prix qui permettent au commerce de ces articles de prendre un très-grand développement. Négociations et conventions avec les administrations du chemin de fer du Nord, du chemin de l'Etat autrichien et du chemin de fer de l'Ouest dans le but d'organiser des transports directs, que les commerçants réclament avec raison. Fixation d'un maximum pour le délai de livraison, sauf certains cas de force majeure. Augmentation du matériel d'exploitation, afin que la Compagnie du chemin de fer puisse suffire à toutes les exigences du service. Achèvement du chemin de l'Est et du chemin de Croatie dans un court espace de temps, selon que les moyens de la Société le permettent, pour que les négocians de Trieste puissent faire certaines réexpéditions, qu'ils n'ont pas aujourd'hui la faculté d'opérer. »

— Les études d'un chemin de fer de Valenciennes à Condé et prolongement jusqu'à Péruwelz sont terminées. Cette ligne, se rattachant au chemin de fer de Hainaut et Flandres, donnerait de nouveaux débouchés aux carrières de Quevaucamps, de Blaton, etc., ainsi qu'aux chaufours de Tournai, qui recevraient en échange les charbons maigres de Fresnes et de Vieux-Condé (Nord), qu'ils emploient de préférence à tous les autres.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 28 JANVIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 28 janvier.
Nord	4.714 »»	913 75
Paris-Méditerranée	4.616 55	892 50
Bességes	»	440 »»
Orléans	2.858 56	1361 25
Ouest	2.738 03	582 50
Est	2.551 68	637 50
Midi	1.760 59	503 »»
Ardennes	1.497 87	465 »»
Genève	1.307 27	506 25
Dauphiné	1.270 82	590 »»
Autrichiens	fl. 926 62	520 »»
	Au 21 janvier.	
Lombards-Vénitiens-Sud	1.702 02	562 50
Madrid à Alicante	1.321 08	455 »»
Victor-Emmanuel	1.320 80	402 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des Actionnaires du 31 janvier 1860.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Caisse générale des chemins de fer a eu lieu le mardi 31 janvier dernier, au siége de la Société, rue Richelieu, n° 99, à huit heures du soir, sous la présidence de M. le comte Siméon, président du conseil de surveillance.

A l'ouverture de la séance M. le président a constaté que les formalités d'usage avaient été remplies et que le nombre des actionnaires présents et des actions représentées était supérieur aux prescriptions des statuts ; en conséquence, il a déclaré l'assemblée valablement constituée.

Il a été procédé ensuite à la formation du bureau.

Après l'appel de plusieurs actionnaires qui n'ont pas répondu, MM. Noirel et Vincent Ferrier, les deux plus forts actionnaires présents, sont appelés au bureau en qualité de scrutateurs.

M. Auguste Vitu est désigné comme secrétaire.

M. Félix Solar donne lecture du rapport suivant au nom du conseil de gérance.

MESSIEURS,

Avant d'aborder les importantes communications que nous allons avoir l'honneur de vous soumettre et qui ont rendu nécessaire la convocation de votre assemblée, permettez-nous de jeter un coup d'œil rétrospectif sur la situation générale du marché et des affaires à l'époque où notre Société s'est formée, et de la comparer ensuite à la situation actuelle. Nous pensons que vous trouverez, comme nous, dans cet examen l'origine et la cause de nos propositions, et en même temps la justification de notre gestion.

Pour l'intelligence des faits que nous allons vous exposer, il nous paraît indispensable de remonter à une époque qui n'est pas encore assez éloignée pour que le souvenir en soit effacé parmi vous.

Considérations générales.

En 1838, la fièvre industrielle qui se reproduit par accès périodique dans un laps de cinq à dix ans, avait attiré à la Bourse des capitaux abondants ; mais l'association et l'industrie, encore peu avancées, n'avaient pas la puissance qu'elles ont acquise de nos jours sous l'impulsion donnée par l'Empereur. Les capitaux qui

s'offrirent à la Bourse furent en grande partie absorbés par des affaires sans avenir et sans consistance. Ce fut à cette époque qu'on vit naître la Société des asphaltes unis et coloriés, dont les actions de 1,000 fr. montèrent à 11,000 fr.; des mines sans valeur, des sucreries indigènes établies sur des bases déraisonnables; des associations pour des bateaux hors de service, etc., etc. Toutes ces entreprises se produisaient sous la forme de sociétés en commandite par actions; mais la fièvre qui faisait accepter avec faveur les conceptions les plus folles s'éteignit bientôt, et la presque totalité des affaires fondées à cette époque disparut en ne laissant que des ruines.

Il en résulta un grand découragement qui, pendant longtemps, arrêta les efforts de l'industrie sérieuse. Ainsi la Compagnie d'Orléans, constituée au capital de 40 millions et patronnée par les banquiers de Paris, était menacée de ne pouvoir continuer ses travaux; elle ne fut sauvée d'une liquidation imminente que par l'intervention de l'Etat, qui, en lui accordant une garantie d'intérêt, rendit le courage aux actionnaires, facilita les versements et permit à la Société d'achever son œuvre.

En 1840, la consternation produite par la chute de presque toutes les sociétés formées de 1836 à 1838 était si grande, que l'Etat offrait vainement la concession des meilleures lignes de chemins de fer. En 1842, les deux chambres votèrent une loi par laquelle le gouvernement était autorisé à concéder les chemins de fer, en ne demandant aux Compagnies que de fournir le matériel fixe et roulant, l'Etat se chargeant de l'achat des terrains, des terrassements et des travaux d'art. Même dans ces conditions, les capitaux refusèrent leur concours, tant était profonde l'impression laissée par les sinistres de 1838.

Cette époque, Messieurs, fut une véritable calamité pour l'industrie française, car l'esprit d'entreprise et d'association n'avait produit aucun résultat capable de compenser les ruines nombreuses causées par le mouvement désordonné qui avait attiré les capitaux dans de déplorables affaires.

Vingt années environ nous séparent de cette époque, et nous avons assisté, de 1852 à 1856, à une période d'excitation financière et industrielle bien autrement considérable. Ce ne sont plus des entreprises de quelques centaines de mille francs ou de quelques millions, comme en 1838, qui ont inondé notre marché: c'est par milliards que l'on doit calculer l'importance des affaires créées pendant ces années, qui semblent un rêve, tant elles diffèrent de celles qui les ont précédées et de celles qui les ont suivies.

Ces entreprises, qui ont enrichi la France, ont fait aussi sa grandeur et sa puissance, en étendant son influence bienfaisante sur l'Europe par le concours que les sociétés françaises ont donné aux travaux d'utilité publique dans tous les grands Etats. C'était un spectacle curieux et grandiose à la fois, de voir la France qui, en 1845, avait eu besoin du concours des capitaux anglais pour constituer les Compagnies qui soumissionnaient les chemins de fer français, devenir à son tour le centre des capitaux du monde, enlever à l'Angleterre son antique prépondérance, et faire servir ses nouvelles richesses à développer les progrès de la civilisation dans tous les Etats en Europe. Un des signes matériels de l'influence française dans ce développement a été l'adoption de notre système métrique pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer. Aujourd'hui encore, c'est par nos ingénieurs que la plupart des chemins de fer en Europe sont construits et exploités.

De si grands résultats auraient-ils pu être obtenus par des sociétés purement industrielles et qui auraient été constituées en dehors de toute influence financière? Evidemment non. Il fallait à des sociétés qui représentaient chacune un capital de cent à onze cents millions un appui financier pour créer leur crédit et négocier leurs titres. Sans ce concours, de telles entreprises eussent été impossibles; les chemins de fer, ce merveilleux instrument de civilisation, n'auraient pu être entrepris que partiellement, et la génération actuelle n'en aurait pas profité.

Cette nécessité d'un puissant concours financier explique seule la création sur tous les points de l'Europe des sociétés financières destinées à faciliter ou commanditer de vastes entreprises de travaux publics. Voici le tableau succinct des sociétés de ce genre, créées depuis 1852.

Sociétés financières françaises.

1852. — Le Crédit mobilier français.
1853. — La Caisse générale des chemins de fer.
1856. — L'Union financière.
» La Caisse générale des actionnaires.
1850. — Le Crédit commercial et industriel.

Sociétés financières étrangères.

1853. — Banque de Brunswick.
» Banque de Darmstadt.
1856. — Id., 2e émission.
1854. — Banque de Francfort.
» — de Weimar.
1855. — Banque de Dessau, 2e émission.
» Banque de Géra.
» Société de crédit autrichien.
» Banque internationale de Luxembourg.
1856. — Société de commerce de Berlin.
» Banque de Brême.
» Société de crédit de Cobourg-Gotha.
» Banque du Nord de Hambourg.
» Banque de l'Union de Hambourg.
» Banque de Hanovre.
» Société de crédit de Leipsig.
» Banque privée de Magdebourg.
» Société centrale de crédit de Meining.
» Société commerciale sarde.
» Société commerciale en Espagne.
» Crédit mobilier espagnol.
» Crédit général en Espagne.

Les capitaux engagés dans ces sociétés s'élèvent à plusieurs milliards. Dans ce tableau, les sociétés françaises, espagnoles et autrichiennes forment à elles seules près de six cents millions. Si au capital de ces sociétés on ajoute la prime payée, par exemple, sur les actions du Crédit mobilier français, sur les actions du Crédit mobilier autrichien, sur les actions de la Société commerciale sarde, on n'aura encore qu'une idée incomplète de l'énorme capital qui, de 1852 à 1856, prépara et produisit l'explosion de prospérité et de richesse dont nous avons été témoins, porta au plus haut degré l'influence de la France et facilita l'exécution de travaux gigantesques entrepris à la fois sur tous les points de l'Europe.

Les sociétés financières dont nous venons de dresser la liste n'étaient pas, comme la plupart des entreprises de 1838, fondées en général par des individus sans consistance; elles étaient, au contraire, créées par les hommes les plus considérables dans la banque, le commerce et l'industrie. On ne citerait pas en Europe une grande maison de banque, et des plus respectables, un grand industriel, et des plus honorables, qui n'ait tenu à honneur de donner son concours aux sociétés financières et industrielles qui se sont formées pendant cette période qui aura une place glorieuse dans l'histoire, lorsque les erreurs et les préjugés du temps, affaiblis, permettront à l'opinion publique de lui rendre justice.

Croyez-vous que l'amour du gain ait été le mobile unique de ce grand mouvement? Non, Messieurs; les hommes considérables qui y ont pris part étaient poussés par de plus nobles sentiments; ils voulaient s'associer, par leur concours moral et personnel, à cette magnifique éclosion de prospérité qui se traduisait par des travaux utiles et productifs, et par la diffusion du bien-être dans toutes les classes; ils voulaient participer à la création de ces grandes entreprises industrielles, comme, par exemple, les chemins de fer, qui transforment les pays et préparent l'union des peuples; ils comprenaient que des affaires qui devaient employer des centaines de millions ne pourraient être soutenues par des efforts individuels, quelque puissants qu'ils fussent; ils comprirent que l'association seule pouvait créer cet appui.

Voilà, Messieurs, l'origine véritable des sociétés financières qui ont couvert toutes les places de l'Europe. Nées avec la prospérité générale, ces sociétés ont subi naturellement le contre-coup de la crise qui, depuis le 1er janvier 1857, s'est étendue sur tous les États européens. Elles avaient été fondées pour servir d'intermédiaires entre les capitaux et l'industrie; mais lorsque la crainte a remplacé la confiance qui avait présidé à leur institution, leur mission s'est trouvée annulée, et leur existence même a été menacée. Cependant, Messieurs, dans la nomenclature que nous vous avons faite des sociétés qui se sont formées de 1852 à 1856, on n'en trouve que deux, une française et une sarde, dont la situation ait été réellement compromise par des opérations malheureuses; et l'on remarque que les pertes éprouvées par ces deux sociétés proviennent uniquement de ce qu'elles ne se sont livrées qu'à des opérations purement aléatoires. Si, au lieu d'engager leurs capitaux dans les spéculations de Bourse, elles les avaient employés à commanditer de grandes et belles entreprises, bien étudiées et sérieusement conduites, comme l'ont fait les autres sociétés, elles auraient pu éprouver des embarras passagers, mais elles

auraient conservé intact le capital qui leur était confié.

Ce sera l'honneur de notre époque, Messieurs, d'avoir donné le jour à une si grande quantité de sociétés et d'entreprises dont la presque totalité a pu survivre à une crise qui se prolonge depuis plusieurs années. C'est ce qui différencie l'activité industrielle, telle que nous l'avons vue de nos jours, de la fièvre des périodes analogues auxquelles on a voulu la comparer.

Dans le passé, les capitaux avaient été absorbés par des entreprises qui reposaient sur des théories ou sur des espérances. De nos jours, les capitaux n'ont été appelés à concourir qu'à des travaux d'utilité réelle et publique, et la différence dans le but, entre le présent et le passé, s'explique précisément par la différence dans la valeur et le caractère des hommes qui, aux diverses époques, ont donné leur concours à l'industrie. De nos jours, ce sont les sommités sociales qui ont donné l'impulsion au mouvement industriel; et les entreprises ont reçu de ce haut patronage un caractère d'utilité et de moralité auquel on n'a rendu jusqu'à présent aucune justice.

Savez-vous cependant quelle est l'importance des Compagnies de chemins de fer qui ont dû leur constitution aux sociétés financières? En voici un résumé sommaire :

En première ligne nous placerons la Société des chemins de fer autrichiens, dont le capital actions et obligations ne s'élève pas à moins de 350 millions ;

Les chemins suisses, dont le capital absorbé dépasse 300 millions ;

Les chemins italiens, qui représentent un capital de 800 millions ;

Les chemins allemands, autres que les chemins autrichiens indiqués plus haut, environ deux milliards ;

Les chemins espagnols, 600 millions ;

Les chemins russes, 1,100 millions.

Si vous ajoutez à ce chiffre les chemins français, qui, depuis 1852, n'ont pas absorbé moins de 5 milliards, et la masse des entreprises autres que les chemins de fer, vous voyez à quel total énorme s'est élevé l'ensemble des travaux entrepris par les Compagnies industrielles, et vous comprendrez dès lors quelle haute mission était dévolue aux sociétés financières qui ont soutenu ces compagnies industrielles, leur ont facilité la réalisation du capital nécessaire à leurs travaux, et, dans les temps de crise, ont soutenu leur crédit.

On ne reprochera pas à ces sociétés financières d'avoir encouragé ou patronné des entreprises stériles, car elles se distinguent au contraire par leur solidité et leur moralité; et tandis que les créations industrielles de 1836 à 1840 ont péri, en grande partie, sans avoir produit aucun travail utile, vous trouveriez à peine quelques entreprises fondées depuis 1852 qui aient périclité. Qu'est-ce que le chiffre minime de ces mauvaises affaires comparé aux milliards de valeurs immobilières créées dans cette période ? Son exiguïté ne démontre-t-elle pas combien l'opinion a été injuste envers les hommes qui touchent aux finances et à l'industrie, et dont l'initiative a amené de si grands résultats ?

Malheureusement, Messieurs, on a exagéré les quelques inconvénients qu'avait présenté le développement des affaires, sans tenir compte des bienfaits produits par l'accroissement inouï des richesses mobilières; cette injustice de l'opinion publique est la seule cause de la réaction qui s'est produite. Cette réaction a frappé d'une réprobation générale et aveugle tous les éléments d'activité, bons ou mauvais, qui avaient produit la période glorieuse et prospère qui s'est écoulée de 1852 à 1856, pendant laquelle la France, cruellement éprouvée, a pu satisfaire en même temps, sans affecter sa prospérité, aux nécessités d'une guerre lointaine, au déficit de ses récoltes et à l'élévation des salaires par le travail.

La revue comparative que nous venons de soumettre à votre attention, nous amène naturellement à vous entretenir de notre propre situation, en présence d'un état de chose si différent de ce qu'il était lorsqu'en 1853 nous avons constitué notre Société.

La situation générale des affaires, la physionomie du marché, les tendances des capitalistes, la législation nouvelle sur les valeurs mobilières, sur les sociétés commerciales par actions, etc , n'ont-elles pas apporté un changement radical dans cette situation, et pouvons-nous désormais conserver pour notre Société les espérances sous l'influence desquelles elle s'était constituée ?

Vous ne le pensez pas, Messieurs; nous ne le pensons pas non plus. Mais si votre opinion actuelle n'est plus celle que vous manifestiez en 1857, il n'en est pas de même pour nous. Déjà, en 1857, nous ne croyions pas que la reprise des affaires industrielles fût prochaine. Or, depuis cette époque, le courant de l'opinion publique, qui se montrait si hostile, ne s'est pas modifié. Si dans les hautes sphères de la société quelques tendances meilleures ont été remarquées, elles n'ont pas été assez accentuées pour exercer une influence salutaire sur l'opinion publique.

Il faut d'ailleurs le reconnaître, même dans cette voie de réparation, il n'est pas facile d'agir, et le gouvernement lui-même a rencontré des résistances qui ont, sans aucun doute, contribué à amoindrir l'effet de ses dispositions favorables à l'égard de l'industrie et du marché des fonds publics. Nous en trouvons l'indication dans ce qui s'est passé au Corps législatif, en 1859, lorsqu'il a été question de modifier les cahiers des charges des Compagnies de chemins de fer, si profondément altérés par les changements introduits de 1855 à 1857.

Certes, si jamais industrie, par les services rendus, par son concours intelligent et dévoué au pays, mérita la bienveillance des grands corps de l'Etat, c'est l'industrie des chemins de fer. Vous savez, et nul ne le conteste, les richesses qu'elle a répandues ou fait éclore. Les Compagnies, qui étaient en possession de concessions avantageuses faites en 1845 et heureusement modifiées en 1852, avaient vu leurs avantages amoindris par des modifications qu'elles avaient dû accepter pour se préserver de concurrences ruineuses.

Ces modifications qui, effectivement, avaient profondément altéré la situation prospère des Compagnies de chemins de fer, engendraient une inquiétude qui se traduisait par une certaine défiance : les capitaux s'éloignaient des actions de chemins de fer; le crédit des Compagnies, si indispensable à l'achèvement de notre réseau, pouvait être atteint, l'émission de leurs obligations pouvait devenir impossible, et l'exécution des chemins de fer aurait été compromise.

Sous l'influence de prévisions si fâcheuses, le gouvernement crut devoir intervenir, et, par un concours plus apparent qu'effectif, tranquilliser les esprits, consolider le crédit des Compagnies et assurer l'achèvement de notre réseau de chemins de fer.

Accorder quelques facilités de crédit, donner quelques garanties d'intérêt à des entreprises dont la prospérité est assurée, ce n'était certainement pas trop, pour compenser les graves et profondes altérations précédemment apportées aux cahiers des charges des Compagnies, altérations qui toutes avaient profité à l'Etat.

Eh bien ! consultez les débats qui ont eu lieu l'année dernière au Corps législatif; méditez les opinions qui se sont produites à ce sujet, et vous vous convaincrez, Messieurs, que le courant de l'opinion, défavorable à la spéculation, à la Bourse, aux affaires et aux hommes qui les dirigent, n'a pas sensiblement varié. Aussi n'entrevoyons-nous pas aujourd'hui, plus qu'en 1857, le retour prochain de la confiance dans l'industrie et les valeurs mobilières.

Sans doute il existe encore de nombreux capitaux : c'est le résultat du travail et de l'industrie qui, de 1852 à 1856, ont créé de si grandes richesses mobilières; mais ces capitaux s'éloignent des valeurs à revenus mobiles, pour se porter presque exclusivement sur les valeurs à revenus fixes, comme les obligations. Veut-on la preuve de la disposition persistante des capitaux à l'égard des nouvelles affaires? On la trouve dans une circonstance récente.

En 1855 et 1856 plusieurs Compagnies étaient ardentes à se disputer la concession des paquebots transatlantiques; derrière ces diverses Compagnies il y avait des capitaux considérables dont le concours était assuré; une commission avait été nommée pour écouter les propositions, discuter le mérite des Compagnies. De 1857 à 1860 que s'est-il passé ?

Les capitaux qui vivifiaient les entreprises industrielles se sont retirés, et, par conséquent, les Compagnies soumissionnaires se sont retirées également; il n'est resté, en présence du gouvernement, que quelques hommes très-considérables, qui ont eu le courage d'accepter la concession si longtemps et si ardemment disputée. Ces hommes, qui représentent une Compagnie très-puissante par sa constitution et son crédit, n'ont pu encore parvenir à réaliser le capital nécessaire pour les paquebots transatlantiques, et cependant nulle

entreprise n'est plus hautement, plus richement patronnée.

Ainsi, Messieurs, qu'on interroge l'opinion : elle est encore hostile, ou tout au moins elle n'est pas encore devenue bienveillante ; qu'on étudie les affaires : on voit que les hommes les plus influents sont impuissants pour en fonder de nouvelles. Quel est donc l'avenir des établissements financiers dont la vie dépend précisément de l'opinion publique et de la constitution d'entreprises nouvelles ? Evidemment cet avenir est nul ou problématique.

C'est ce que nous avions prévu, lorsqu'au mois de juin 1857, nous vous convoquâmes pour vous offrir notre démission. Vous ne l'avez pas acceptée alors, et l'unanimité de votre concours, dans cette circonstance, nous détermina à rester à la tête de votre établissement, quoique nous fussions convaincus que les affaires étaient éteintes pour longtemps. Vous avez voulu qu'une nouvelle expérience fût tentée ; nous nous sommes conformés à vos désirs.

Cependant, Messieurs, il y avait encore une espérance que nous avons poursuivie, et dont la réalisation aurait contribué fortement à devancer l'époque du retour des affaires, c'eût été la réunion des forces et des influences financières.

Si les capitalistes français et étrangers avaient vu rapprochées dans un but commun les grandes institutions de crédit, la confiance que ces éléments unis eût provoquée aurait certainement fait contre-poids à une partie des mauvaises tendances de l'opinion, en même temps qu'elle eût empêché les luttes dont le contre-coup a été funeste aux capitalistes, victimes ordinaires de ces combats. Malheureusement cette espérance ne s'est pas non plus réalisée.

D'après toutes ces considérations, nous craignons que les établissements comme le nôtre ne trouvent plus de longtemps un aliment suffisant pour leur activité. Nous avons dû envisager de sang-froid cette situation et l'étudier surtout au point de vue des nouvelles prescriptions législatives. Tel a été le point de départ des propositions que nous avons à vous soumettre, et dont l'exposé qui précède était la préface nécessaire.

Exposé de la situation de la Caisse générale des chemins de fer.

En faisant l'énumération des sociétés financières fondées depuis quelques années, nous vous disions que les établissements financiers qui ont eu pour but la spéculation basée sur des opérations aléatoires sont les seuls qui aient périclité. Nous pouvons ajouter que les autres établissements qui ont commandité, patronné, après les avoir étudiées avec soin, les grandes entreprises industrielles ou les grandes opérations de travaux publics, ceux-là peuvent avoir éprouvé quelques embarras passagers, suite inévitable d'une crise financière qui se prolonge encore ; mais leur capital n'est pas compromis ; au contraire, si les entreprises qu'ils ont fondées et patronnées ont été conduites avec intelligence ou honnêteté, ce capital doit être probablement augmenté.

Cette situation, Messieurs, est la nôtre. Les opérations que nous avons faites, les entreprises que nous avons patronnées sont toutes, sans exception, d'excellentes affaires, et les valeurs qui les représentent, si elles avaient été évaluées d'après les probabilités d'avenir, auraient porté à un chiffre beaucoup plus élevé l'actif de notre Société. Mais nous avons repoussé de nos évaluations toutes les appréciations en dehors des faits, pour nous en tenir au pair des actions, même lorsque cette évaluation pour la plupart des titres est visiblement au-dessous de la valeur effective que lui assure un avenir prochain. Du reste, pour établir notre excellente situation, nous n'avions pas besoin de l'avenir ; le présent nous suffisait.

Les affaires faites par la Caisse générale des chemins de fer, et qui forment la plus grande partie de son actif, sont :

1° Les mines de Portes ;

2° Les hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis à Marseille ;

3° L'éclairage au gaz de la ville de Marseille ;

4° Les ports de Marseille ;

5° Les chemins romains ;

6° L'emprunt espagnol 1857 ;

7° Le chemin de Pampelune à Saragosse ;

8° Des propriétés immobilières.

Vous comprendrez, Messieurs, que, dans les circonstances actuelles, notre devoir nous impose une plus grande netteté sur le mérite des affaires que nous avons fondées ou patronnées. L'examen que nous allons en faire vous permettra de reconnaître, nous n'en doutons pas, que nous avons toujours agi, d'abord avec le désir de consacrer nos capitaux à des opérations très-fructueuses, et aussi avec la pensée d'associer nos efforts à de grandes entreprises d'utilité publique. Vous nous rendrez aussi cette justice que nous n'avons jamais obéi à l'entraînement de l'opinion, et que le concours que nous avons donné à ces entreprises a toujours été le resultat d'une appréciation sérieuse et mûrement réfléchie.

MINES DE PORTES.

En novembre 1854, nous devenions acquéreurs des mines de Portes.

Les motifs qui nous déterminèrent furent d'abord l'état prospère de l'industrie houillère, et l'immense avenir qui paraissait assuré à ces mines, par suite du grand mouvement industriel dont la houille était le principal agent de prospérité.

Dans tous les ports, on construisait des bateaux à vapeur : le gouvernement transformait sa marine à voiles ; sur tous les points où se trouvaient les minerais s'élevaient des usines métallurgiques ; l'importance des concessions de chemins de fer menaçait de rendre la production des fers et fontes insuffisante ; enfin l'emploi des fers dans la construction des maisons et usines commençait à se généraliser. Il était évident que la consommation des houilles allait prendre une immence extension, et nous avions la preuve de cette prospérité, dans la prospérité même des mines de la Grand'Combe, dont les produits annuels dépassaient alors 1,500,000 fr. pour une extraction d'environ 300,000 tonnes.

Les mines de Portes, situées, comme les mines de la Grand'Combe, dans le bassin du Gard, présageaient un avenir aussi brillant.

D'après les rapports de nos ingénieurs, corroborés par ceux des ingénieurs de l'Etat, les mines de Portes pouvaient produire pendant plus d'un siècle 300,000 tonnes par an ; et en considérant les besoins nouveaux de l'industrie, il était facile de prévoir que ces mines de houille d'une grande richesse allaient acquérir une plus-value très-considérable (1).

Il ne manquait à la prospérité des mines de Portes qu'un chemin de fer qui les reliât aux chemins de la Méditerranée ; dès que l'acquisition fut faite, des négociations furent engagées avec la Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais, et un traité fut passé, par lequel cette Compagnie s'engageait à construire le chemin de fer de Portes ; mais ce traité ne reçut pas d'exécution, la concession demandée n'ayant pas été accordée. Nous dûmes, dès lors, nous mettre en mesure de construire nous-mêmes ce chemin qui présentait des difficultés très-grandes, dans un pays de montagnes, où les pentes abruptes nécessitaient de très-grands travaux.

Le chemin est construit ; il a été ouvert à l'exploitation dans le mois de septembre dernier.

Dès le premier mois de cette exploitation, le produit des mines de Portes a été complétement transformé. Pour vous mettre à même d'apprécier le changement apporté par l'ouverture du chemin de fer, il suffira de vous faire connaître que les transports par terre des mines de Portes à Alais coûtaient 8 à 10 fr. par tonne, et que, par le nouveau chemin de fer, le prix doit descendre à 2 fr. 50 c. et même à 2 fr. Une différence de 6 à 7 fr. par tonne sur une marchandise qui ne donne en moyenne guère plus de 3 à 5 fr. de bénéfice par tonne, vous explique mieux que tous les raisonnements une partie des causes qui avaient contribué jusqu'à ces dernier temps à annuler les revenus de ces mines.

En outre, depuis l'année 1857, l'industrie métallurgique, si prospère, et d'un si brillant avenir, s'est tout à coup affaissée, d'abord sous l'influence de dispositions législatives et des mesures restrictives qui ont amoindri l'activité industrielle de la France ; ensuite, parce que les Compagnies de chemins de fer ont obtenu des délais pour l'achèvement des lignes qui leur étaient concédées, afin de ne pas écraser le marché par une trop forte émission d'obligations. Telles sont les causes de la baisse considérable qui s'est produite sur le prix même de la houille. Ce prix, du chiffre moyen de 32 fr. la tonne, où il était à Marseille, en 1855, est tombé au prix moyen de 24 fr.

Cependant, Messieurs, et malgré la baisse du prix des charbons et l'affaiblissement de l'industrie métallurgique, il a suffi que le chemin de fer fût ouvert pour constituer les mines en bénéfice. Ainsi, en admettant que l'écoulement des charbons de Portes se borne à un chiffre de 150,000 tonnes par an, le bénéfice, pour l'année 1860, ne sera pas inférieur à 600,000 fr.

Ce revenu, ajouté aux produits de l'usine à gaz et des hauts-fourneaux, évalués au minimum de 600,000 fr. pour 1860, et complétement justifiés par les résultats de l'exercice 1859, assure aux actionnaires des Sociétés réunies des mines de Portes, des gaz et des hauts-fourneaux de Marseille pour l'année 1860, un revenu d'environ 5 à 6 0/0, qui atteindra très-certainement en peu de temps, à un chiffre beaucoup plus élevé.

HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE SAINT-LOUIS A MARSEILLE.

La possession des mines de Portes devait naturellement nous conduire à rechercher les moyens d'as-

---

(1) Consommation de la houille en France pendant les années suivantes :

1853......	50 millions	de quintaux	métriques.
1854......	60	—	—
1855......	74	—	—
1856......	77	—	—
1857......	69	—	—
1858......	66	—	—

surer l'écoulement des houilles aux meilleures conditions possibles.

En 1855, l'industrie métallurgique était dans une si grande voie de prospérité que la production française était insuffisante à satisfaire aux besoins existants, et bien moins encore à ceux que le développement de l'industrie et du commerce faisait prévoir.

Ce n'était plus seulement pour les fournitures des chemins de fer que l'industrie métallurgique était débordée, mais l'emploi du fer dans la construction des maisons commençait à se répandre ; la navigation faisait des progrès sensibles par la construction des bateaux en fer, de sorte que l'insuffisance de l'industrie française, pour toutes les nécessités qui se révélaient, était chaque jour plus notoire.

Sous l'influence des besoins de toutes natures et du haut prix des fers et de la fonte, l'industrie métallurgique était sollicitée de donner un plus grand essor à sa production ; aussi vit-on s'établir dans toutes les contrées où se trouvait la houille ou le minerai, des établissements métallurgiques, pour produire la fonte, le fer et l'acier.

On compte plus d'usines métallurgiques fondées dans la courte période de 1852 à 1855 que dans les autres années réunies qui se sont écoulées de 1840 à 1860. C'est qu'en 1855, l'industrie avait enfin et pour la première fois à sa disposition par la Bourse le capital, et par les chemins de fer les transports à bas prix.

Les transports à bas prix !

Savez-vous, Messieurs, à combien s'élève la quantité de houille et de minerai nécessaire pour produire une tonne de fer ? Il faut, en moyenne, huit à dix tonnes de ces deux matières premières. Il est dès lors facile de comprendre que le prix des transports joue le premier rôle dans l'industrie métallurgique. C'est surtout en France que ce point est le plus important, attendu que nous avons très-peu de bassins houillers qui soient en même temps en possession du minerai.

La nature a donné ce double avantage à l'Angleterre et à la Belgique, et cette situation exceptionnelle a été, en dehors de quelques autres circonstances, une des grandes causes de la supériorité de ces deux pays en matière métallurgique.

Quoi qu'il en soit, la Société des mines de Portes, voulant s'assurer l'écoulement des charbons menus qui forment précisément la partie des houilles dont le placement est le plus difficile, désira profiter des hauts prix de la fonte, et accroître ainsi ses éléments de prospérité.

Marseille, située sur les bords de la Méditerranée, à portée des riches minerais de la Toscane et de l'Espagne ; en communication avec le chemin de fer qui se relie au bassin houiller du Gard ; Marseille dépourvue complétement d'établissements métallurgiques produisant la fonte moulée en première fusion, Marseille offrait des avantages considérables pour l'établissement de hauts-fourneaux ; en même temps, les mines de Portes devaient trouver un important débouché pour les menus et pour le coke.

Ces considérations déterminèrent la création des hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis, dans la banlieue de Marseille, dans une admirable position, à portée du chemin de fer qui atteint, par une section, Alais et le bassin du Gard, et les nouveaux ports de Marseille par l'embranchement de la Joliette.

Pendant que l'usine de Saint-Louis se construisait, les besoins du commerce augmentaient chaque jour, et le haut prix auquel était monté, en France, le prix des bateaux à vapeur, attestait de nouveau l'insuffisance de la production métallurgique, qui, à cette époque, en effet, pouvait à peine livrer les rails nécessaires aux chemins de fer en construction ; à plus forte raison était-elle dans l'impuissance de fournir les fers nécessaires pour les constructions navales.

Le gouvernement, pour parer autant que possible à des nécessités de plus en plus urgentes, rendit, en octobre 1855, un décret qui autorisait, pendant trois années, l'entrée des fontes anglaises, destinées uniquement aux constructions maritimes.

Comme à l'époque où ce décret fut rendu la plupart des nouvelles usines métallurgiques n'étaient pas encore construites, on ne pouvait juger la portée de ce décret ; si, en outre, on considère que l'année 1856 fut une année de grande prospérité, où le haut prix de la fonte et du fer se maintint encore, on concevra que les conséquences du décret introductif des fontes anglaises ne pouvaient être parfaitement appréciées.

Mais, la crise de 1857, en réduisant les émissions des obligations par les Compagnies de chemins de fer, eut, pour premier résultat, comme nous l'avons dit, de diminuer les besoins des Compagnies. La paix, ayant rendu disponibles les bâtiments employés aux transports pour la Crimée, arrêta la construction des bateaux. En même temps se produisait sur le marché français une situation nouvelle et très-funeste pour l'industrie métallurgique. L'introduction des fontes anglaises pesait sur le marché, juste au moment où les nouvelles usines, mises en construction de 1854 à 1855, commençaient à produire des quantités de fontes et de fer beaucoup plus considérables que par le passé, et en quantités supérieures aux demandes du moment, réduites, comme nous venons de le dire, par la crise, le ralentissement des travaux de chemins de fer, et la suspension des constructions navales.

Ainsi l'accroissement métallurgique, en France, se produisait, juste au moment où les besoins étaient réduits, lorsque la crise financière éclatait, et avec la concurrence des fontes anglaises.

Voilà, Messieurs, les causes qui ont réduit les produits des hauts-fourneaux, qui présageaient de si brillants résultats, lorsqu'ils furent conçus.

Nous vous devons ces explications, afin de justifier le concours que nous avons donné à la création de cet établissement.

Mais en définitive, Messieurs, même dans les conditions actuelles, l'usine de Saint-Louis n'a pas été inutile pour les mines de Portes ni pour l'usine à gaz, qui ont trouvé le placement avantageux de leurs charbons et de leur coke ; du reste, le capital de Saint-Louis, uni au capital des mines de Portes et du gaz de Marseille, n'en recevra pas moins un intérêt, qui a été, pour 1859, de 3 0/0, et qui, pour 1860, ne sera pas inférieur à 5 ou 6 0/0, pour s'élever successivement, avec le développement des houilles, la consommation du gaz à Marseille et la renaissance de l'industrie métallurgique.

CONCESSION DU PRIVILÉGE POUR L'ÉCLAIRAGE AU GAZ DE MARSEILLE.

Les mines de Portes avaient été acquises en novembre 1854 ; les hauts-fourneaux de Saint-Louis avaient été mis en construction dans les premiers mois de 1855. Nous devînmes concessionnaires de l'éclairage au gaz de la ville de Marseille en novembre de la même année. Vous savez, Messieurs, que les houilles consommées par les usines à gaz sont précisément des charbons menus, et la concession du gaz de Marseille, que nous avions obtenue, était la conséquence de la pensée que nous avions eue en créant les hauts-fourneaux de Saint-Louis : assurer des débouchés aux charbons menus des mines de Portes. Nous n'avons pas besoin d'ajouter, Messieurs, que, même en poursuivant l'exécution de cette pensée, assurer l'avenir des mines de Portes, nous n'avons recherché ce but qu'au moyen d'entreprises bien étudiées. La concession du privilége, pour l'éclairage au gaz de la ville de Marseille, en est une nouvelle preuve. Il suffira, pour vous le démontrer, de vous faire connaître non-seulement les avantages de cette concession, mais encore dans quelles circonstances cette concession a été obtenue.

A une époque déjà éloignée, la municipalité marseillaise avait cru que la libre concurrence, pour l'éclairage au gaz dans la ville de Marseille, était un principe excellent qui devait lui procurer un meilleur éclairage et à de meilleures conditions. Par suite, trois Compagnies se proposèrent d'exploiter l'éclairage au gaz, et furent autorisées à poser chacune une canalisation. La première, une puissante Société anglaise, connue sous le nom de Compagnie continentale, avait succédé à la Compagnie des trois villes du Midi ; la seconde était représentée par M. Féraud ; la troisième Compagnie, représentée par M. André, avait si peu de valeur qu'elle avait construit son usine sur des terrains dont elle n'était même pas propriétaire. La première était constituée pour donner du gaz de houille, c'était la Compagnie anglaise ; les deux autres avaient essayé de nouveaux systèmes, tels que la tourbe ou la résine. La première avait la concession de l'éclairage public, mais sans privilége, quant à l'éclairage privé. Le privilége pour l'éclairage public expirait le 30 juin 1857. Les deux autres Compagnies avaient cherché les éléments de leurs succès dans la concurrence ouverte pour l'éclairage privé, et s'étaient établies à leurs risques et périls, avec des autorisations qu'en style administratif on appelle des tolérances.

La concurrence entre les trois Compagnies avait produit, comme premier inconvénient, une triple canalisation qui bouleversait le pavage de la ville et embarrassait la circulation, car aucune d'elles n'était limitée par quartiers, comme l'avaient été, à Paris, les anciennes Sociétés. A Marseille, les Compagnies pouvaient éclairer simultanément tous les quartiers, et avaient par conséquent dans chaque rue trois canalisations.

Cet inconvénient n'était même pas compensé par une économie dans le prix du gaz, puisque le prix était de 40 centimes par mètre cube, pour l'éclairage privé !

La concession de vingt années dont jouissait la Compagnie anglaise allait expirer, et des négociations étaient engagées depuis longtemps pour le privilége de l'éclairage public et privé, entre la municipalité et la Compagnie anglaise.

Ces négociations avaient donné naissance, à Marseille, à une entente entre les trois Compagnies, afin d'empêcher toute concurrence et pouvoir ainsi imposer leurs conditions à la municipalité. Elles avaient chacune évalué leur usine, non pas d'après leur valeur productive, mais d'après le chiffre présumé de leurs dépenses. Ces évaluations avaient servi de bases à la cession qu'on projetait à une puissante Société financière. Mais, pour justifier les prix élevés auxquels on se proposait de vendre le matériel des trois Compagnies, il fallait obtenir de la ville le privilége de l'éclairage, avec des prix d'autant plus exagérés, que l'estimation des Compagnies était plus forte.

La municipalité de Marseille, pour échapper à cette pression et en même temps à un véritable danger pour la ville, qui eût été condamnée, pendant au moins un demi-siècle, à subir des prix onéreux, provoqua, comme l'avait fait avec succès la ville de Paris, le concours d'autres Sociétés qui voulussent prendre le privilége.

A Paris, les anciennes Compagnies s'étaient également réunies pour soumissionner le privilége de tout l'éclairage au gaz de la capitale. Mais elles avaient rencontré la concurrence d'autres Sociétés, et, sous cette influence, les prix furent abaissés, et si les Compagnies anciennes conservèrent le privilége d'éclairer Paris, elles le durent uniquement aux conditions plus avantageuses qu'elles acceptèrent.

La ville de Marseille suivit la même conduite ; elle mit les concurrents en présence, elle écouta les propositions, et traita avec la Compagnie qui présentait les meilleures conditions.

N'étant pas obligé, comme nos concurrents, par leurs conventions avec les trois Sociétés de Marseille, à prendre leur matériel vieux et usé, dont la plus grande partie allait être annulée, nous pûmes abaisser le prix du gaz à 35 c. pour les particuliers et à 17 c. pour l'éclairage municipal ; un traité et un cahier des charges furent dressés sur ces bases et acceptés par nous.

La municipalité de Marseille, voulant, jusqu'au dernier moment, donner une preuve de son respect pour tous les intérêts, avait stipulé dans nos conventions que le traité et le cahier des charges que nous avions acceptés seraient communiqués, et que notre traité ne serait définitif que s'il était refusé par nos concurrents.

Cette communication fut faite à la Compagnie anglaise ; elle resta sans réponse satisfaisante : aussi lorsque, plus tard, la Compagnie anglaise se plaignit à M. le ministre de l'intérieur d'avoir été évincée, elle s'attira la réponse suivante :

« Paris, le 6 avril 1856.

» Monsieur,

» Vous m'avez adressé, au nom de la Société in-

périale et continentale de Londres, une réclamation contre le traité passé entre l'administration municipale de Marseille et M. Mirès.

» Quoique par sa nature la conclusion de cette affaire n'excédât pas la limite des pouvoirs locaux, j'ai pris des renseignements sur les circonstances qui ont porté l'administration municipale à souscrire ce marché, et il en résulte que cette administration *vous avait offert la concession* de l'éclairage aux mêmes conditions que celles qui ont été consenties par M. Mirès; elle n'a traité définitivement avec ce dernier qu'après avoir vainement attendu votre acceptation.

» En cet état de choses, la ville de Marseille a fait tout ce qu'on pouvait raisonnablement exiger d'elle pour ménager vos intérêts sans sacrifier les siens; et, par conséquent, l'autorité supérieure n'aurait aucun motif, quand bien même elle en aurait le droit, de mettre obstacle à *l'exécution du contrat intervenu*.

» Recevez, etc.

» *Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,*

» *Signé :* Billault. »

Dès que la concession nous fut définitivement accordée, nous nous mîmes en rapport avec les anciennes Compagnies pour le rachat de leur matériel; mais les exigences de la Compagnie anglaise furent tellement élevées, que nous ne pûmes nous entendre avec elle, et pour être en mesure de nous substituer aux anciennes Compagnies dans le court délai qui nous était accordé, nous dûmes commencer promptement la construction d'une usine considérable et préparer l'exécution rapide d'une canalisation qui, aux termes de notre cahier des charges, était de 100,000 mètres.

La seconde Compagnie, représentée par M. Féraud, était propriétaire d'une usine sur le Prado, à l'extrémité opposée de l'usine que nous faisions construire à Arenc : nous avions intérêt à l'acquérir, afin, s'il le fallait, d'emmagasiner dans les gazomètres le gaz qui serait nécessaire dans le quartier du Prado, et aussi pour utiliser la canalisation de cette Compagnie. En conséquence, une expertise fut faite; cette expertise évalua le terrain, d'une superficie de 5,318 mètres, le matériel, les gazomètres et 5,000 mètres de canalisation, le tout à 115,000 fr., prix auquel nous fîmes l'acquisition de cette usine.

Quant à la Compagnie André, établie sur un terrain qu'elle n'avait pas acquis, tant son existence était précaire, elle n'avait aucune valeur pour nous; sa canalisation comme son matériel ne pouvaient même pas nous servir; aussi aucune proposition ne put lui être faite.

Nous vous devions ces explications, Messieurs, afin de vous édifier sur les difficultés que nous avions rencontrées, avant de parvenir à constituer la Société qui devait exploiter le privilége que nous avions obtenu de la municipalité de Marseille.

L'exploitation de l'usine à gaz a été commencée dans le second semestre de 1857. Les avantages que nous allions recueillir de cette exploitation étaient considérables; car nous allions trouver un débouché pour les charbons menus de Portes, en même temps que les cokes, produits par le gaz, seraient utilisés par les hauts-fourneaux.

Grâce à cet ensemble de faits, l'usine à gaz a pu produire, pour l'année 1859, 540,400 fr.; le produit ne sera pas inférieur, pour 1860, à 600,000 fr. Et si l'on considère l'accroissement de la population à Marseille, l'agrandissement de la ville, la création de nouveaux quartiers, il nous semble que prévoir des produits qui donneront, en peu d'années, un million par an, c'est ne faire qu'une évaluation raisonnable.

C'est sous l'influence de cette opinion que nous avons souscrit au pair les 7,200,000 fr. d'actions que cette Société a été autorisée à émettre pour solder le chemin de fer construit de Portes à Alais, les emménagements de ses mines et les dépenses nécessaires pour l'agrandissement de l'usine à gaz déjà insuffisante.

Nous avons été guidés dans cette circonstance par diverses considérations que nous croyons devoir vous faire connaître.

Les établissements financiers puisent leur principale puissance dans la confiance qu'ils inspirent, c'est-à-dire dans le crédit; une Société financière qui laisserait dans l'embarras une entreprise qu'elle aurait fondée, serait gravement compromise, et l'atteinte que son crédit en ressentirait serait aussi grave, et peut-être plus fâcheuse, que la perte d'une partie de son capital.

Ces considérations, quelque judicieuses qu'elles soient, ne nous auraient cependant pas déterminés à souscrire au pair l'accroissement du capital de la Société des gaz et hauts-fourneaux de Marseille, si d'abord, aux termes des statuts, nous n'avions pas été tenus de fournir le capital nécessaire au chemin de fer, et, en outre, si cette Société n'avait pas présenté non-seulement tous les caractères de sécurité, mais, en outre, les plus heureuses perspectives d'avenir.

Enfin, Messieurs, nos avances à cette Société s'élevaient déjà à 5,000,000 fr., affectés principalement comme nous vous l'avons déjà dit :

1° A la construction du chemin de fer de Portes;

2° Aux aménagements des mines de Portes, afin d'élever l'importance de l'extraction;

3° A l'agrandissement de l'usine à gaz, déjà insuffisante pour les besoins croissants de Marseille.

Or, Messieurs, la situation et l'avenir de ces établissements nous étaient connus, de sorte qu'en souscrivant au pair les 7,200,000 fr. d'actions de cette Société, nous avons satisfait à ce que nous considérons comme un devoir, aux obligations que nous avons contractées, enfin nous avons consolidé notre créance, et fait en même temps un excellent placement.

Vous trouverez, nous n'en doutons pas, dans ces considérations, la justification de nos actes.

Tel est Messieurs, l'ensemble des affaires créées par nous jusqu'à l'année 1856. C'est à partir de cette année que se produisit la réaction contre les affaires, provoquée par les exagérations du mouvement. Quant à nous, nous sommes restés dans les limites commandées par la prudence, et nous n'avons donné notre concours à aucun projet hasardeux. Vous en aurez la preuve dans le titre seul des entreprises et opérations auxquelles nous nous sommes associés depuis 1856 : la Société des ports de Marseille, l'Emprunt espagnol de 800 millions de réaux, la Société générale des chemins de fer Romains et le chemin de fer de Pampelune à Sarragosse.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

La transformation commerciale qui s'est opérée au XVe siècle a eu deux causes : la première, c'est la découverte du cap de Bonne-Espérance; la deuxième, l'absence complète de sécurité dans la Méditerranée et l'Adriatique, envahies par les corsaires barbaresques. La destruction des pirates de l'Afrique, en rétablissant la sûreté des mers, a rétabli une partie des communications du Levant avec Marseille. La conquête de l'Afrique par la France devait naturellement contribuer à la prospérité de notre grand port méditerranéen.

Aujourd'hui, de même que le port de Marseille est sans contredit le premier port de l'empire, de même la ville de Marseille en est la seconde cité.

Dans quelques années, le percement de l'isthme de Suez rétablira définitivement le courant commercial qui a fait pendant tant de siècles la puissance et la richesse de la Phénicie, de l'Egypte, de Carthage, de l'Arabie, de Gênes et de Venise.

La ville et le port de Marseille sont les héritiers directs de toutes ces grandeurs, de toutes ces richesses; c'est au centre même de cet avenir, c'est sur les nouveaux ports que sont situés les terrains qui sont la propriété de la Société des ports de Marseille.

Dans notre opinion, les 400,000 mètres de terrains que nous avons acquis de l'État par l'intermédiaire de la ville de Marseille, représentent une valeur actuelle de 60 millions, soit environ 150 fr. le mètre. Cette appréciation, très-juste selon nous, a été soumise à l'investigation de l'administration supérieure, lorsque le conseil d'État a été appelé à approuver la constitution de cette Société sous la forme anonyme. Les agents du gouvernement n'ont pas adopté nos bases d'évaluation, et, réduisant les prix dans une forte proportion, ils ont fixé la valeur des 400,000 mètres à 40 millions. Si cette évaluation que d'ailleurs nous avons contestée, on déduit le montant des obligations, soit 10 millions, il resterait 30 millions pour les actionnaires, soit 1,000 fr. par chacune des 30,000 actions qui forment la représentation du capital de la Société anonyme approuvée par décret du 16 août 1859. Quant à nous, nous maintenons nos appréciations d'avenir, et nous sommes convaincus que la valeur totale à répartir aux actionnaires ne sera pas moins de 50 millions.

Ainsi, Messieurs, soit qu'on considère nos évaluations, soit qu'on s'en tienne à celles faites pour le Conseil d'État par les agents du gouvernement, la valeur réelle des nouvelles actions de la Société des ports de Marseille est de 1,000 à 1,600 fr. Or, en fixant dans notre inventaire le prix de ces actions nouvelles au pair de 500 fr., nous n'avons fait qu'une évaluation inférieure à leur véritable valeur.

EMPRUNT ESPAGNOL.

Dans le courant du mois de novembre 1856, nous fûmes appelés à Madrid pour un emprunt que le gouvernement espagnol voulait contracter. Dès notre arrivée à Madrid, nous fîmes des efforts pour réunir et concilier les diverses influences financières. Malheureusement, à Madrid comme à Paris, elles étaient divisées par de stériles jalousies; la situation avait même un caractère particulier, dû aux habitudes financières du pays.

Nous pouvions obtenir à 35 fr. du 3 0/0 espagnol extérieur, dont les coupons se paient à Paris et à Londres, au change fixe de 5.40 la piastre. Sous l'influence des oppositions qui nous furent suscitées, nous dûmes payer 20 millions de réaux de plus, et lorsque nous voulûmes émettre cet emprunt à la Bourse de Paris, les mêmes rivalités qui nous avaient poursuivis à Madrid firent, sur le marché français, une espèce de crise qui entrava le cours de notre souscription.

Ce même fonds est aujourd'hui à 45 fr., c'est-à-dire à 30 0/0 plus haut que le cours auquel nous l'avions souscrit. Comme depuis trois ans les souscripteurs ont touché plus de 8 0/0 par an, on peut estimer que cette affaire aurait présenté un bénéfice de 30 millions de francs.

Pour nous, Messieurs, par suite des rivalités, des entraves que nous avons rencontrées, cette opération, qui aurait été si brillante, a donné des résultats presque nuls. Tristes effets de ces luttes si funestes à tous les intérêts.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Par rescrit du Saint-Père, en date du 20 juillet 1859, le gouvernement pontifical a autorisé la Société générale des chemins de fer Romains à absorber les deux lignes de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine. Le gouvernement de Sa Sainteté, par le même rescrit, a accordé une garantie de revenu de 300,000 fr. par an pour la ligne de Rome à Frascati.

Il résulte de ce rescrit, comme des actes de concession, que la garantie d'intérêt accordée pour la ligne de Rome à Ancône, Bologne et Ferrare, et de Rome à Frascati et à la frontière napolitaine, s'élève à 12,420,000 fr., soit 6 0/0 du capital présumé nécessaire de 207 millions.

Indépendamment de ces diverses concessions, qui se rattachent à la garantie accordée par le gouvernement du Saint-Père, la Société générale des chemins de fer Romains est encore concessionnaire de la ligne de Rome à Civita-Vecchia, dont les dépenses sont comprises dans le capital de 207 millions, et dont le produit s'ajoutera aux 12,420,000 fr. de revenu garanti.

Le rescrit du Saint-Père, du 29 juillet 1859, a été l'origine d'une réforme des statuts demandée par le gouvernement de Sa Sainteté, et à laquelle la Société générale des chemins de fer Romains a adhéré.

Ce résumé succinct des avantages que présente un ensemble de concessions qui embrasse les provinces les plus riches et les plus populeuses de l'Italie centrale; avantages qui se traduisent par une garantie de revenu de 6 0/0, explique suffisamment le concours que nous avons donné à cette grande affaire, et prouve la modération de nos estimations en ne portant qu'au pair la valeur effective des actions des chemins Romains.

PROPRIÉTÉS IMMOBILIÈRES.

L'ensemble de nos propriétés immobilières dépasse une valeur de 10 millions de francs. Voici dans quelles circonstances la plupart de ces propriétés ont été successivement acquises.

La première est une maison située rue de la Chaussée-d'Antin, n° 26. Elle appartenait à un débiteur de la Société. Nous en sommes devenus acquéreurs pour nous couvrir de nos avances, qui s'élevaient à une somme considérable. Cette propriété, achetée 1,400,000 fr., figure à notre actif pour 1,500,000 fr., et rapporte 80,000 fr. par an.

La seconde propriété est l'hôtel où se trouve actuellement le siége de la Société; elle représente dans nos comptes une somme de 1,500,000 fr. C'est précisément le prix qu'elle nous coûte, en y comprenant les dépenses faites pour l'approprier à nos besoins.

Le deuxième, le troisième et le quatrième étage sont loués aux chemins Romains, à la Société des Ports de Marseille et à celle du gaz et hauts-fourneaux de Marseille, ce qui réduit l'importance de nos frais.

La troisième propriété de notre Société consiste en 34,500 mètres de terrain situés dans le quartier Chaillot, aux Champs-Elysées. Ils ont été acquis dans le commencement de l'année 1858, et représentent, avec les frais d'acquisition et les intérêts, une somme de 4 millions.

Une partie a été revendue à M. le préfet de la Seine. L'excédant qui nous reste, admirablement placé sur le nouveau boulevard de l'Empereur et la rue d'Angoulême prolongée, assure une réalisation avantageuse, lorsque ces grandes voies seront ouvertes.

Nous avons également acquis la maison située rue de Richelieu, 97, et connue sous le nom d'*hôtel des Princes*. Cette maison, placée à proximité de notre administration, de la Bourse et du boulevard des Italiens, se prête à des combinaisons très-avantageuses pour l'industrie et le commerce. Des propositions de locations très-brillantes nous sont faites qui justifient et au delà la valeur de 3 millions que nous lui avons attribuée dans notre inventaire, quoique le prix d'achat, avec les frais et les intérêts, ne soit que de 2,500 000 fr.

Enfin la dernière de nos acquisitions consiste en terrains situés à Marseille; cette acquisition se rattache à des plans considérables, que nous vous rappellerons.

Les projets grandioses du gouvernement sur Marseille appellent la transformation de cette cité; aussi avons-nous, dans le mois de mai 1858, demandé la concession de la vieille ville. Mais, pour réaliser ce projet qui amènera le déplacement d'une population de 50 000 habitants, il fallait s'assurer des terrains à bâtir à proximité des nouveaux ports. C'est dans cette prévision que nous avons acheté environ 30,000 mètres de terrains au prix de 5 fr. 50 c., 6 et 8 fr. le mètre; la plus-value qui s'est opérée depuis nos acquisitions en a élevé le prix à 15 et 20 fr. le mètre; nous nous sommes bornés à les faire figurer à l'inventaire au prix de 10 fr. le mètre.

Vous voyez, Messieurs, que, pour cette partie de notre actif, nous avons été réservés comme nous le devions, afin de vous présenter une situation aussi sincère que possible.

CHEMIN DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

L'absence d'affaires nouvelles en France, pendant les années 1857, 1858 et 1859, nous préoccupait beaucoup; nous pensions que la nécessité impérieuse du travail, que l'accroissement des dépenses pour tous, rendaient nécessaire le développement des richesses mobilières; nous espérions que les restrictions apportées au marché des fonds publics, aux valeurs mobilières et à l'esprit d'association auraient un terme, lorsque l'expérience du système restrictif suivi pendant ces deux années serait complète. Sous l'influence de cette opinion, nous avons étudié le chemin de Saragosse à Pampelune, et les avantages exceptionnels de cette ligne nous ont séduits. En effet, ce chemin, situé dans la partie la plus riche, la plus populeuse de l'Espagne, et la plus rapprochée de France, est aussi la voie la plus courte qui relie les deux capitales, Paris et Madrid.

Le chemin de Pampelune à Saragosse se raccorde, d'une part, à la ligne de Saragosse à Madrid, et de l'autre, à la ligne d'Irun à Madrid, formant la concession du nord de l'Espagne.

Par le chemin de Pampelune à Saragosse, la distance jusqu'à Madrid est de 554 kilomètres. Par le chemin du nord de l'Espagne, la distance jusqu'à Madrid est de 634 kilomètres, soit une différence d'environ 80 kilomètres en faveur de la ligne de Pampelune à Saragosse, différence qui lui assure la plus grande partie du trafic entre la France et Madrid et les contrées les plus fertiles de l'Espagne.

Cette ligne fut concédée le 9 octobre 1857 à M. de Salamanca. Les travaux entrepris immédiatement ont été poussés avec une telle activité que la première section sera livrée à l'exploitation dans le trimestre prochain, et la ligne entière, entre Pampelune et Saragosse, à la fin de l'année courante.

Les statuts de la Société du chemin de Pampelune à Saragosse ont été approuvés par décret royal, en date du 14 décembre 1859.

Cette ligne, placée entre deux grands réseaux, devait être le trait d'union entre deux grandes influences financières; toutefois nous supposions que si nous ne parvenions pas à éteindre ces rivalités, le rachat du chemin de Pampelune à Saragosse à de brillantes conditions était une nécessité pour l'un ou pour l'autre des deux réseaux voisins. Cependant cet attrait ne nous aurait pas déterminés à entrer dans cette affaire si, indépendamment de sa situation, la ligne n'avait pas été l'une des meilleures de l'Espagne comme produit.

Nous pouvons, du reste, vous faire connaître que les prévisions que nous avons eues en devenant acquéreurs de cette ligne sont sur le point de se réaliser; des négociations sont engagées, soit pour l'exploitation, soit pour un rachat avec une puissante compagnie. Vous nous permettrez de ne pas vous en dire davantage dans ce moment; mais on peut considérer les actions du chemin de Pampelune à Saragosse comme équivalant aux meilleures actions des lignes françaises.

Cette appréciation ne vous étonnera pas, Messieurs, lorsque nous vous dirons que le chemin de Pampelune à Saragosse sera de tous les chemins actuellement en construction en Espagne, celui qui sera le premier en exploitation, et qu'il dessert les contrées les plus riches de la Navarre et de l'Aragon, qu'il est en communication avec la Méditerranée par le chemin de fer de Barcelone à Saragosse, et qu'il forme la ligne qui met en communication toutes les contrées les plus fertiles et les plus populeuses de l'Espagne avec la France.

Cette ligne, indépendamment de ce qu'elle domine les deux grands réseaux du nord de l'Espagne et de Saragosse à Madrid, n'est comparable comme situation avec aucun autre chemin; car les têtes de lignes de Paris à Orléans, Rouen, Amiens, etc., ne desservent que des provinces, tandis que le chemin de Pampelune à Saragosse est l'intermédiaire obligé, et, pour ainsi dire, l'entonnoir, par où doivent passer la presque totalité des transports entre les deux pays, la France et l'Espagne.

Vous comprenez, Messieurs, qu'avec l'espérance que nous avions de voir cesser les entraves mises au marché des fonds publics, aux affaires et à l'esprit d'association, cette affaire qui assurait une nouvelle clientèle à notre établissement, et présentait des avantages exceptionnels, méritait à plusieurs titres d'attirer notre attention.

Après avoir exposé la série des entreprises que nous avons fondées ou auxquelles nous nous sommes associés, permettez-nous de vous dire les obstacles que nous avons rencontrés et qui ont embarrassé le développement de notre établissement. Ces obstacles, Messieurs, sont la conséquence de mesures administratives que nous ne discuterons pas, mais que nous constatons, parce que nous le devons dans l'intérêt de la vérité et pour la justification de notre gestion.

La première mesure qui nous ait atteints, c'est le décret du 17 octobre 1853, qui a autorisé l'introduction pendant trois ans des fontes anglaises. Nous convenons que le commerce, la navigation et l'industrie ne pouvaient subir sans grands dommages les hauts prix auxquels étaient montés le fer et la fonte; aussi ce décret peut-il être considéré de la part du gouvernement comme une nécessité. Mais il nous sera permis de vous dire qu'il a eu une influence fâcheuse pour les hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis.

La seconde mesure, c'est la loi sur les sociétés en commandite du 17 juillet 1856, loi enfantée par les abus qui s'étaient produits.

La troisième, c'est le droit d'entrée à la Bourse, qui a amoindri le marché juste au moment où nous avions à émettre la plus grande partie de nos valeurs.

La quatrième, c'est la loi de juin 1857 sur les valeurs mobilières, qui frappe d'impôt le capital aggloméré par l'association; principe si contraire à l'ancienne législation qui favorisait l'association et l'agglomération des capitaux.

La cinquième, c'est le décret du 22 mai 1858 sur les valeurs étrangères.

Nous devons aborder maintenant avec netteté la situation faite à notre Société, et en général aux Sociétés financières par la nouvelle loi sur les Sociétés en commandite.

De la formation de l'inventaire.

Dans notre assemblée du 28 avril 1859, nous vous disions :

« Jusqu'à ce jour, nous avons cru devoir
» payer l'intérêt, sans autorisation préalable
» de l'assemblée. L'état des affaires, en 1853,
» le prix des reports, en donnant une certi-
» tude de bénéfices, justifiait, en réalité, les
» prescriptions de nos statuts. Il pourrait, à
» l'avenir, n'en être pas de même, car la juris-
» prudence paraît entendre dans un sens plus
» rigoureux et plus absolu l'interdiction de la
» loi. Nous avons dû, dans le doute, recourir
» aux lumières de jurisconsultes éminents.
» Ils ont pensé que la loi et la jurisprudence
» ne permettaient pas de distribuer ni intérêt
» ni dividende avant l'inventaire. Nous avons
» dû nous soumettre à leur décision éclairée.

« Nous examinerons si quelque combinaison
» ne pourrait pas concilier les prescriptions
» de la loi et les habitudes de notre Société. »

Comme nous l'avions promis, Messieurs, nous avons étudié sous quelle forme il nous serait

permis de vous payer en janvier et juillet les intérêts de votre capital; mais quels qu'aient été nos désirs à cet égard, nous avons dû nous incliner devant les avis unanimes des jurisconsultes, qui nous ont déclaré que tout paiement d'intérêt était considéré comme un dividende et que, par conséquent, cette distribution, aux termes de la législation telle qu'elle avait été interprétée par la jurisprudence, devait être précédée d'un inventaire.

Ici, Messieurs, s'est présentée une première difficulté pour la formation de cet inventaire. Sur quelle base serait-il établi, pour échapper à la critique? Nous n'avons pas voulu résoudre cette question sans votre participation, et, pour remédier en partie aux inconvénients de la nouvelle législation, nous avons devancé l'époque ordinaire de vos assemblées.

Pour que vous puissiez apprécier nos préoccupations à l'égard de la forme dans laquelle doit être fait notre inventaire, nous croyons devoir vous expliquer les embarras que peuvent susciter ces inventaires, lorsqu'ils s'appliquent à des établissements financiers, dont le capital-actions se négocie à la Bourse, surtout, lorsque ces actions, par leurs nombreuses fluctuations, attirent des spéculateurs qui sont les uns intéressés à la hausse, les autres intéressés à la baisse de ces mêmes actions, dont l'inventaire va fixer la valeur.

Vous comprenez, Messieurs, combien pour ces Sociétés les précautions doivent être grandes, lorsqu'il s'agit de faire l'estimation du portefeuille, surtout lorsque cet inventaire est exposé à la critique d'intérêts opposés, représentés par la spéculation; intérêts qui éprouveront, les uns une perte, les autres un bénéfice, selon la manière dont les estimations auront été faites.

Vous pourrez juger de notre embarras pour faire cette appréciation, lorsque nous vous démontrerons que l'estimation des valeurs mobilières présente de telles difficultés, qu'on peut avec une égale sincérité estimer ces valeurs plus haut ou plus bas. Aussi considérons nous comme impossibles, pour les établissements financiers dont l'actif se compose de valeurs mobilières, la formation d'un inventaire sur des bases qui puissent échapper d'une manière absolue à la discussion.

Si l'on nous objecte que la Banque de France et le Comptoir d'escompte peuvent faire leurs inventaires sans difficulté, nous répondrons que ces établissements sont limités par leurs statuts au rôle d'intermédiaires; qu'il leur est interdit de s'associer à aucune affaire, et que, par suite, leur actif est toujours représenté par des valeurs à échéances fixes, puisque lorsqu'ils font des prêts sous une forme quelconque, ils ont la contre-partie en engagements à ordre et escomptables, à une échéance maximum de 90 jours.

Mais dans les Sociétés financières, comme celles qui ont été formées dans ces derniers temps, dans toutes les parties de l'Europe, et dont la Société de Crédit mobilier a fourni l'exemple, dans ces Sociétés, disons-nous, fondées pour servir d'appui et d'intermédiaire à l'industrie, féconder les travaux publics, et dont la mission spéciale était précisément de s'associer aux entreprises industrielles, l'actif n'est pas représenté par des valeurs escomptables, comme à la Banque de France et au Comptoir d'escompte : cet actif est composé précisément des valeurs représentant les entreprises fondées ou patronnées par les Sociétés financières, valeurs qui subissent tant d'influences diverses, avant d'arriver à être parfaitement appréciées.

En effet, les valeurs doivent, pour être justement capitalisées, et être classées dans l'opinion des capitalistes, avoir atteint toute leur puissance, c'est-à-dire représenter des entreprises achevées, en pleine exploitation, et dont les produits sont parvenus à réaliser les espérances qui ont servi de base à leur constitution. La situation plus ou moins favorable du marché est encore un élément qui sert à élever ou à abaisser le niveau des valeurs mobilières, sans que les revenus ou les probabilités de revenus justifient les prix qui sont le résultat de ces événements, tous étrangers aux entreprises.

L'influence des hommes qui patronnent ces entreprises contribue également à élever ou à abaisser les cours; le degré plus ou moins grand d'avancement des travaux est encore une cause qui les modifie, selon que la réalisation des espérances est prochaine, ou que le peu d'avancement des travaux fait craindre qu'un long temps ne s'écoule avant la réalisation des espérances.

Lorsque les valeurs qu'il s'agit d'estimer sont soumises à tant d'éléments divers d'appréciation, est-ce qu'il est permis de faire un inventaire qui soit, nous ne dirons pas rigoureusement exact, mais seulement approximatif?

Mais, dira-t-on peut-être, les cours de la Bourse sont la base qui doit servir de régulateur.

Nous répondrons que jamais base ne fut plus arbitraire, plus erronée, car les cours de la Bourse ne sont pas des prix régulateurs, mais des constatations de transactions et rien de plus, puisque ces transactions ne sont précédées d'aucune estimation. Pour les grains et métaux précieux, il y a une base qui permet d'apprécier leur valeur : pour les grains ce sont les mercuriales, et pour les métaux précieux c'est le titre des monnaies; pour quelques marchandises, on peut aussi trouver dans la consommation la justification du cours des denrées alimentaires. Mais, pour des actions d'une entreprise dont les titres sont nombreux, est-ce que le prix auquel se vendent quelques actions est la détermination de la valeur du capital social? Evidemment non, car il arrive chaque jour que le détenteur de quelques actions ait besoin de les réaliser, et si, dans le même moment, il n'y a pas un acheteur qui ait le désir de faire un placement, il est probable que la vente ne se fera qu'avec une dépréciation, puisque le marché des actions subit, plus fortement que tout autre marché, la loi absolue de l'offre et de la demande.

Est-ce que le prix auquel cette vente aura été faite sera la représentation vraie de la valeur de l'entreprise d'où émanent les actions vendues? Certes, si le prix de quelques actions vendues à la Bourse et les cours constatés devaient servir de base à l'estimation du capital social, les précautions prises par la loi contre les inventaires frauduleux seraient bien illusoires, car en commettant à un agent de change l'ordre de vendre, et à un autre l'ordre d'acheter, on obtiendra ainsi la constatation d'un cours de fantaisie, et l'inventaire, quoique régulier, manquerait de la sincérité exigée par la loi, et présentera un bénéfice ou une perte au gré de la spéculation

Exposer ces hypothèses, n'est-ce pas démontrer que le cours de la Bourse ne peut être la base d'un inventaire sérieux?

Si la formation de l'inventaire ne peut avoir pour base le cours de la Bourse, comment peut-on l'établir?

Nous répondrons franchement que nous n'avons pu trouver la solution de ce problème, et que l'indécision qui en est résultée dans notre esprit a été précisément la cause qui nous a déterminés à vous réunir avant l'époque ordinaire de vos assemblées, pour vous soumettre nos doutes.

Nous savons très-bien, Messieurs, que l'étendue de nos pouvoirs nous permettait de prendre à cet égard une résolution; mais, nous vous le répétons, lorsque l'erreur d'appréciation, si facile en pareille matière, peut se traduire par des plaintes, qui certainement seraient repoussées, mais dont l'examen et la discussion ont été réservés par la loi aux tribunaux répressifs, vous comprendrez que nous n'ayons voulu agir qu'avec votre approbation.

C'est pour cela, Messieurs, que nous vous avons exposé la valeur réelle et l'avenir des entreprises que nous avons fondées, afin de vous permettre de juger, en connaissance de cause, les propositions qui vous sont soumises, car notre portefeuille se compose, en grande partie, des valeurs que nous avons créées, et elles ont été estimées non pas d'après les probabilités d'avenir qu'elles ont, mais aux prix les plus bas que nous puissions admettre, le pair des actions.

Quand nous vous disons, Messieurs, que nous avons estimé nos valeurs au plus bas prix possible, nous sommes dans le vrai, puisque nous n'avons tenu aucun compte de l'avenir assuré à des entreprises dont les unes sont à peine achevées, d'autres encore en construction; aussi croyons-nous avoir fait une évaluation inférieure à la réalité.

En effet, est-ce que les actions de la plupart de nos chemins de fer, pendant leur construction, ont été négociées à des prix aussi élevés que ceux qu'elles ont atteints, lorsque l'exploitation est venue attribuer aux actions leur valeur effective? Evidemment non! et nous pourrions citer, pour ainsi dire, tous les chemins de fer.

Nous nous bornerons, comme exemple, à indiquer les chemins d'Orléans et de Rouen, dont les actions sont tombées à 480 fr. pendant la construction, pour monter à 12 et 1,400 fr. en 1845, après deux années d'ex-

ploitation. Plus récemment, nous citerons le chemin de Lyon à Avignon, dont les actions se négociaient difficilement au pair pendant la construction, et qui, quelques années plus tard, après l'exploitation, sont montées à 2,000 fr.

C'est le sort des valeurs mobilières, dont les prix subissent des fluctuations si nombreuses, et pour tant de causes diverses, de ne pouvoir, comme les marchandises, faire l'objet d'une estimation parfaitement exacte. Cependant, Messieurs, nous avons cherché par quels moyens nous pourrions remédier à toutes les impossibilités, comme aussi aux inconvénients que nous vous avons signalés, pour l'évaluation du portefeuille des Sociétés financières, et nous avons trouvé que le pair des actions, justifié par la capitalisation d'après le revenu actuel, serait une base judicieuse; base certainement imparfaite, et plutôt nuisible que profitable à notre Société, puisque cette capitalisation s'applique à des entreprises dont le développement industriel n'a pu encore se produire.

Eh bien! Messieurs, même en adoptant ce mode de calcul, nos évaluations sont confirmées; vous reconnaîtrez dès lors que nous n'avons rien négligé pour vous soumettre une situation aussi réelle, aussi sincère que possible.

A l'appui de ces considérations, Messieurs, nous pourrions invoquer d'imposantes autorités, et il suffit de vous signaler que la Banque de France et le Crédit foncier, dont le portefeuille contient une quantité considérable de titres de rentes, les portent dans leurs inventaires au prix d'acquisition, sans tenir compte des cours de la Bourse.

Bilan. — Examen des propositions.

Il nous reste maintenant à vous entretenir de notre bilan et des propositions qui vont faire l'objet de vos délibérations.

Pour abréger un rapport déjà si long, nous comprendrons dans l'exposé complémentaire de nos propositions les explications sur le bilan, dont le présent rapport vous a fourni les principaux éléments.

Ces propositions forment un ensemble rédigé dans un but essentiellement protecteur de vos intérêts. Nous avons pensé que, dans les circonstances actuelles, telles que nous les avons appréciées, lorsqu'il est difficile de prévoir, soit une modification à la législation qui régit maintenant les Sociétés commerciales par actions, soit la suppression des mesures restrictives auxquelles sont assujettis les valeurs mobilières et le marché des fonds publics, mesures qui entravent la formation d'entreprises nouvelles, nous avons pensé, disons-nous, qu'il était prudent de circonscrire la responsabilité que la nouvelle législation impose à la gérance; nous vous proposons en conséquence de réduire notre capital social, et de nous donner l'autorisation de distribuer aux actionnaires une partie de notre actif.

Mais, pour atteindre ce but, il est indispensable que notre Société soit préalablement dégagée de tous les engagements qu'elle a contractés envers la Société des chemins de fer Romains et la Société du chemin de fer de Saragosse à Pampelune.

Nous allons, du reste, vous fournir successivement les explications les plus précises sur chacune des propositions que nous vous soumettons.

La première proposition est relative à l'approbation des comptes et des estimations que nous avons faites.

L'examen détaillé de toutes les entreprises fondées ou patronnées par nous, et dont les titres forment la plus grande partie de notre portefeuille, et la base adoptée pour nos évaluations, c'est-à-dire le pair des valeurs; doivent avoir porté dans votre esprit, Messieurs, cette conviction que nos évaluations sont plutôt inférieures que supérieures à la valeur effective.

Le bilan, arrêté au 31 décembre 1859, présente les résultats suivants :

Bilan de la Caisse générale des Chemins de fer, au 31 décembre 1859.

ACTIF.

Espèces, Banque de France, effets à recevoir et coupons........		2,002,238 82
Rentes, actions et obligations de chemins de fer, etc...........		19,777,055 31
Chemins Romains, Pampelune, Gaz de Marseille, etc..........		77,974,800 »
Propriétés immobilières.........		10,729,493 72
Propriété du *Journal des Chemins de fer* et clientèle :		
1° Ancienne clientèle et propriété du journal d'après les statuts...........	1,000,000	2,037,500 »
2° Clientèle des affaires nouvelles, chemins Romains, Pampelune à Saragosse, Ports et Gaz de Marseille, etc., etc...............	1,000,000	
3° Cautionnement du journal.......	37,500	
		112,520,837 85

PASSIF.

Capital social.................	50,000,000 »
Soldes comptes divers.........	49,399,116 96
Effets et coupons à payer.....	3 557,802 80
Total du passif........	102,956,919 76
Excédant de l'actif....	9,563,918 09
	112,520,837 85

Nous avons compris dans le bilan de 1859 non-seulement l'actif et le passif correspondant directement au capital social, comme dans le bilan de 1858, mais les valeurs représentatives des engagements que nous avons contractés avec les chemins Romains et le chemin de Saragosse à Pampelune. Cette dernière partie de notre situation ne figurait pas dans le bilan de 1858, parce que nous n'avons acquis le chemin de Pampelune qu'après cette date, et parce que l'affaire des chemins de fer Romains était l'objet de négociations importantes, de nature à en modifier utilement les conditions. Nous sommes heureux de vous faire connaître que des dépêches récemment arrivées de Rome annoncent le succès complet de ces négociations.

Vous remarquerez, dans cette situation, le chiffre de nos comptes courants qui se solde au débit par 49 millions. Mais ce chiffre est dû à des Compagnies qui ne peuvent nous demander des versements que pour le paiement de leurs travaux, de sorte que nous connaissons un an à l'avance, par leurs budgets, les besoins de ces Compagnies, et nous n'avons pas à redouter les demandes de remboursements imprévus qui compromettent si souvent l'existence des Sociétés financières.

Nous avons dû, dans votre intérêt, ne négliger aucun des éléments qui constituent votre actif. C'est ainsi que, dans l'estimation de votre clientèle, fixée à l'origine de notre Société à 1 million, nous avons dû tenir compte de l'accroissement de valeur apporté à cette clientèle par un plus grand nombre de correspondants et par les chemins Romains, les ports, le gaz de Marseille et le chemin de Pampelune à Saragosse. Nous croyons avoir été très-modérés en portant cette augmentation à 1 millions. Elle vaut certainement davantage.

Nous avons compris également dans l'actif les réserves statutaires et immobilières.

Enfin nous pouvons ajouter qu'un excédant d'actif aussi considérable, même après le paiement des intérêts, est plus que suffisant pour nous mettre à l'abri de tout mécompte, au cas où, contre toute attente, quelques atténuations se produiraient dans la réalisation de notre actif.

La seconde proposition comprend la distribution d'une somme de 25 fr. par action pour l'exercice 1859: c'est la conséquence de la première proposition.

Vous vous étonnerez peut-être, Messieurs, qu'avec un actif qui excède de fr. 9,560,000 notre capital social, la distribution que nous vous proposons soit limitée à 25 fr. par action. Mais nous vous ferons observer que, dans ce chiffre, nous avons fait figurer l'accroissement de notre clientèle pour 1 million, et, de plus, qu'une distribution plus forte aurait pu donner de la consistance aux critiques des adversaires du système que nous avons adopté pour l'évaluation de notre actif. A la force de nos motifs, il fallait ajouter la modération et la réserve de nos propositions : cette double base les rend, à nos yeux, inattaquables.

La troisième proposition consiste à nous donner les pouvoirs nécessaires afin de transporter à une autre Société tout ou partie des engagements que nous avons contractés avec les chemins Romains et le chemin de Pampelune à Saragosse. Cette faculté nous est accordée, il est vrai, par les statuts de notre Société; mais nous en avons fait l'objet d'une proposition spéciale en raison de l'importance même des affaires auxquelles elle s'applique, et afin de ne point risquer de nous trouver arrêtés, par une question de forme, dans nos

négociations, dans le cas où nous pourrions en conclure d'utiles à vos intérêts.

La quatrième proposition nous confère les pouvoirs complémentaires nécessaires pour l'administration des propriétés immobilières ; les pouvoirs des gérants devant être beaucoup plus explicites lorsqu'il s'agit d'immeubles, que lorsqu'il s'agit seulement de valeurs mobilières.

Nous vous prions aussi de ratifier une vente consentie à M. le préfet de la Seine, d'une partie des terrains de Chaillot. Le solde des terrains appartenant à notre Société aura une plus-value qui s'accroîtra précisément par l'ouverture de nouveaux boulevards. La ratification de cette vente nous est demandée par M. le préfet de la Seine.

Nous arrivons à la seconde partie des propositions qui vous sont soumises ; elles ont un caractère particulier qui vous frappera : c'est d'être à la fois éventuelles et définitives. Il le fallait ainsi pour que nous eussions la liberté d'action dont nous avons besoin afin de faciliter la réalisation du capital social. Vous comprenez, Messieurs, qu'en tout ceci nous ne pouvons avoir qu'un but : celui de protéger vos capitaux. Nous avons reçu de vous trop de preuves de confiance pour n'en être pas profondément reconnaissants, et nous puisons dans cette reconnaissance un dévouement absolu à vos intérêts ; aussi est-ce avec assurance que nous vous demandons des pouvoirs facultatifs dont nous n'userons que dans la limite de l'intérêt social.

La première proposition de cette seconde partie pose les bases d'une répartition qui a besoin d'être bien précisée, même pour s'exécuter partiellement.

La seconde proposition consiste à donner à votre Conseil de gérance les pouvoirs nécessaires pour réduire le capital social à 20 millions de francs ; cette mesure, dictée par les considérations que nous avons présentées dans le courant de ce rapport, ne s'opérerait qu'après le dégagement des obligations envers les tiers. L'exécution n'aurait lieu que par voie générale.

Pour opérer la réduction du capital comme l'indique la seconde proposition qui vous est soumise, il est d'abord nécessaire de fixer une base sur laquelle une partie de l'actif serait distribuée ; c'est ce qui fait l'objet de la première proposition ainsi conçue :

« Le Conseil de gérance est invité à préparer » le remboursement du capital social en va» leurs et espèces sur les bases suivantes :

» 1° La portion du capital social, représen» tée par les valeurs mobilières, serait capita» lisée à 5 0/0, de manière à produire, pour » chaque action, un revenu annuel de 25 fr., » soit l'intérêt à 5 0/0 de la somme de 500 fr. ;

» 2° Il serait, en outre, remis un titre don» nant droit à la répartition des autres por» tions de l'actif. »

Cette proposition n'est, ainsi que vous le remarquerez, Messieurs, qu'un moyen d'opérer d'une manière égale la distribution d'une partie de l'actif, et nous avons pensé que la capitalisation à 5 0/0 des valeurs mobilières pour arriver à la réduction de notre capital, était une règle qu'on pouvait admettre, parce que l'opération se ferait par voie générale, c'est-à-dire serait appliquée également à toutes les actions ; ensuite, parce que si cette base de capitalisation à 5 0/0 est appliquée à des valeurs qui rapportent davantage, il n'en résulte aucun préjudice pour les actions, puisqu'alors le capital social s'augmente d'autant.

Nous ne nous dissimulons pas, Messieurs, toutes les difficultés d'exécution que nous rencontrerons peut-être dans l'accomplissement d'une opération de ce genre. Mais elle est commandée par une situation qui a tout le caractère de la force majeure, puisque les perspectives qui avaient contribué à notre constitution ont en grande partie disparu. Du reste, le capital de 20 millions, ajouté à l'excédant de notre actif social, suffira pour nous maintenir encore comme établissement financier d'ordre supérieur.

Nous avons dû, Messieurs, vous proposer des mesures en harmonie avec les faits actuels, c'est-à-dire avec l'affaiblissement de l'activité financière et industrielle. C'est la loi de tout établissement financier. Il se trouve en face de réalités. Le bon sens et la prudence lui commandent d'agir conformément à ces réalités. Là est l'explication des mesures que nous vous proposons. Faut-il en conclure que nous avons perdu toute foi en l'avenir ? Non, certes. La France est un grand pays, plein de vitalité et de ressources. Son activité peut subir un temps d'arrêt ; mais il suffit d'une puissante impulsion pour qu'elle reprenne sa marche interrompue.

Ce temps d'arrêt n'est d'ailleurs qu'un instant à peine appréciable dans l'histoire des peuples, et lorsque l'on est témoin de mesures aussi considérables que celles prises par l'Empereur, dans son récent traité avec l'Angleterre, on doit compter que la nécessité de porter secours et de fortifier notre production industrielle décidera le gouvernement à supprimer les restrictions apportées à la circulation des valeurs et à l'agglomération des capitaux par l'association. Alors, Messieurs, se dissiperaient les craintes que nous vous avons exprimées, et vous verriez bientôt se reconstituer avec une nouvelle puissance le marché qui fut si brillant et si vaste de 1852 à 1856.

Après cette lecture, qui est suivie de marques nombreuses d'approbation, M. le comte Siméon, président, lit, au nom du Conseil de surveillance, un rapport dont voici le texte :

MESSIEURS,

Les propositions que la gérance vous fait sont de deux sortes :

Les unes concernent l'inventaire et le paiement des intérêts ;

Les autres ont pour but de préparer, par la répartition d'une partie de l'actif, le remboursement des trois cinquièmes du capital.

Le Conseil de surveillance a examiné avec soin ces propositions.

Nous avons dû, avant tout, chercher à nous faire une idée exacte de ce que doit être un inventaire dans une Société de crédit. Nous ne nous sommes pas contentés de nos propres réflexions et d'un examen isolé ; nous avons pris les conseils des hommes d'expérience les plus capables de nous éclairer en pareille matière.

La loi sur les Sociétés en commandite, qui a peut-être rendu difficile l'existence de pareilles associations, a cependant posé un principe excellent : elle a voulu que les inventaires fussent réguliers et sincères.

Or, qu'est-ce qu'un inventaire régulier et sincère ?

Exagérer les avantages d'une entreprise, compter des bénéfices qui n'existent pas, charger outre mesure un compte de premier établissement pour élever le chiffre des recettes, dissimuler des pertes, présenter une situation plus favorable qu'elle ne l'est réellement afin d'exciter le public à entrer dans une affaire, en ménageant à ceux qui connaissent la vérité les moyens d'en sortir avec profit, voilà certes un des aspects auxquels on peut reconnaître un inventaire qui n'est pas régulier et sincère.

Mais à côté de cette fraude, n'y en aurait-il pas une autre tout aussi coupable ?

Exagérer les mauvais côtés d'une entreprise, ne pas compter comme bénéfices ce qui en est réellement, faire supporter par les produits annuels les dépenses de premier établissement pour faire croire à l'absence de profits, dissimuler des gains, présenter une situation comme plus défavorable qu'elle n'est afin d'exciter les actionnaires à sortir d'une affaire avec perte, en ménageant à ceux qui connaissent la vérité les moyens d'y entrer avec avantage, n'est-ce pas là aussi ce qu'on peut appeler un inventaire qui n'est pas régulier et sincère ?

Nous n'avons pas besoin de vous dire, Messieurs, que nous n'aurions voulu à aucun prix risquer de tomber, par notre tolérance, dans un de ces deux écueils.

L'inventaire d'une Compagnie de chemin de fer, d'une usine à gaz, d'une exploitation de houille, d'une distribution d'eau, d'un établissement industriel quelconque, est facile à rédiger ; on compte les travaux faits, les sommes dépensées, les produits obtenus, les recettes effectuées, et l'on établit très-clairement un bilan d'où il résulte un bénéfice ou une perte.

Mais l'inventaire d'une société financière, comment se formera-t-il ? Un établissement de ce genre ne peut liquider ses opérations ni tous les jours, ni tous les mois, ni même tous les ans. Il a nécessairement un portefeuille considérable, dans lequel se trouvent des valeurs, des titres, des obligations, des actions provenant soit des affaires qu'il a créées, soit des affaires auxquelles il s'est intéressé. Ces valeurs, ces titres sont sujets à des oscillations de hausse et de baisse. Il arrivera souvent, et nous l'avons vu, que ce qui était la vérité à la clôture de l'exercice, ne sera plus la vérité à l'époque de la réunion de l'assemblée générale. L'inventaire fait à une époque de baisse n'aura pas donné de bénéfices, et l'assemblée générale, réunie quelque temps après à une époque de hausse, aura le regret d'entendre déclarer que les actions n'ont pas de dividende

à recevoir, lorsque les nouveaux cours permettraient au contraire d'en distribuer un. Ou bien, l'inventaire aura été fait à une époque de hausse, il en ressortira un bénéfice, et l'assemblée générale, réunie ensuite, peut-être à une époque de baisse, votera une répartition qui sera en réalité une perte.

Il a semblé à la gérance que cette manière de procéder n'était ni rationnelle, ni équitable. Elle a pensé, et les conseils que nous avons consultés ont été du même avis, que la base la plus sûre pour la formation des inventaires était une saine appréciation du prix de revient et du chiffre des revenus, et qu'on ne devait tenir compte des hausses et des baisses que lorsqu'elles étaient entrées, par la réalisation, dans le domaine des faits accomplis.

Il faut, en effet, Messieurs, raisonner par analogie et remonter du petit au grand. Prenez l'exemple d'un particulier dont la fortune se compose de valeurs mobilières. Si ces valeurs ont baissé dans le cours d'une année, le verra-t-on pour cela renoncer à ses revenus, se priver du nécessaire pour réparer la brèche de son capital? Et réciproquement, si ces valeurs ont haussé, augmentera-t il tout à coup ses dépenses, parce que son capital vaudra davantage? La prudence le lui défend, parce que les mauvais temps peuvent revenir; comme, dans le premier cas, la raison lui conseille de ne pas exagérer sa ruine, parce qu'il est probable que des temps plus favorables renaîtront.

Qu'il nous soit permis de comparer les intérêts d'une Société à ceux de ce particulier. Autant il est sage pour une Société de ne pas escompter la prospérité, en consommant des bénéfices qui ne sont pas encore réalisés, autant la raison lui conseille de ne pas augmenter le malaise de ses actionnaires en les privant du légitime intérêt de leurs fonds, parce qu'elle traverse des périodes difficiles.

Les affaires ne sont pas toujours prospères, mais elles ne sont pas non plus toujours mauvaises. Le bien et le mal se compensent, là comme ailleurs. C'est ce qui a fait penser à la gérance, au milieu des incertitudes qui peuvent naître d'une législation encore mal comprise, que la manière la plus rationnelle de dresser un inventaire était de faire abstraction des cours de la Bourse, qui ne représentent pas toujours la vérité, et de ne tenir compte que de la valeur combinée avec les revenus. Les plus-values de capital ne sauraient exister qu'après leur réalisation, et les moins-values que lorsqu'une affaire est décidément reconnue improductive.

C'est le système qui a été suivi par la gérance pour la formation de l'inventaire de 1859, et après avoir attentivement examiné la question, nous n'avons pas cru devoir lui refuser notre approbation.

Les explications dans lesquelles le rapport de la gérance est entré sur la valeur et le produit de chaque affaire, nous dispensent de nous appesantir sur ce sujet.

Le bilan présente un actif de	112,520,000
— un passif de	102,956,000
d'où résulte un excédant de l'actif de	9,564,000

L'examen que nous avons fait des comptes nous a donné l'occasion de faire plusieurs observations auxquelles la gérance a fait droit; elle n'a opposé de sérieuses objections qu'à deux de nos remarques, et nous croyons devoir vous en rendre compte.

On a porté à l'actif une somme de 2,000,000 pour le *Journal des chemins de fer* et la clientèle. Ce chiffre n'était que de 1,000,000 dans les inventaires précédents. Cette augmentation nous a paru sujette à discussion.

Tout en reconnaissant qu'il y a de ce chef une valeur à réaliser dans telle circonstance donnée, il nous semblait que cette estimation ne reposant que sur des données éventuelles, on ne devait en tenir compte que pour mémoire.

La gérance nous a fait observer que, dans l'éventualité d'une cession ou d'une fusion, il y aurait certainement un produit important à tirer, pour la maison, de sa position de banquier des Chemins romains et espagnols, des Ports et des Gaz de Marseille; qu'il y a dès maintenant, de ce fait seul, un revenu considérable, et qu'avec le reste de la clientèle, ce n'est pas exagérer que de capitaliser à 2,000,000 des commissions qui sont les premiers bénéfices de toute maison de banque.

Nous avons admis les raisons données par la gérance, et nous avons maintenu le chiffre de 2,000,000, qui n'offre d'ailleurs que de l'avantage aux actionnaires; car ce sont eux qui profiteraient de la vente, si elle était faite à ce prix. Du reste, cette évaluation ne change, en définitive, rien à la situation. En effet, pour payer aux actions l'intérêt de 25 fr., il importe peu que le chiffre de l'excédant de l'actif soit de neuf, de huit, ou même de sept millions et demi, dans le cas où l'on retrancherait toute somme pour l'évaluation de la clientèle.

Notre seconde observation a porté sur les immeubles; il nous a paru que l'estimation de l'hôtel des Princes était trop élevée. Cet immeuble a coûté 2,500,000 fr., et sa valeur est portée à 3,000,000. Nous aurions désiré qu'on ne le fît figurer dans l'inventaire que pour le prix d'acquisition.

La gérance nous a fait observer que cette maison contient 2,400 mètres de terrain dans le quartier le plus riche de Paris; qu'il est couvert de 1,600 mètres de constructions, et que des offres avantageuses qui sont faites en ce moment donnent l'espoir fondé d'en tirer plus de 200,000 fr. de loyer.

Nous avons admis ces observations, en nous réservant de les porter à votre connaissance.

Après avoir vérifié le bilan, nous avons examiné la question du paiement de l'intérêt de 25 fr. Il nous a paru que, dans l'état actuel, la Caisse étant, d'après la déclaration formelle qui nous en a été faite, en position de le payer sans nuire à ses autres engagements, nous ne devions pas y mettre opposition, dans le cas, Messieurs, où vous lèveriez les doutes de la gérance, qui, sur cette résolution, s'en rapporte à votre décision et n'a pas cru devoir prendre l'initiative.

Nous arrivons, Messieurs, au projet de réduction du capital par voie d'amortissement.

La conservation d'une société en commandite par action avec un capital de 50 millions, nous paraît, dans l'état de l'opinion publique, devenue une anomalie. Nous ne pouvons donc qu'approuver la gérance, lorsqu'elle vient vous proposer un amortissement successif des actions, qui lui permettra, lorsqu'elle sera prochainement exonérée de ses engagements relatifs aux chemins de fer Romains et Espagnol, de réduire le capital à 20 millions.

La base qu'elle vous indique pour arriver à ce but nous paraît favorable à vos intérêts. C'est l'amortissement au moyen des valeurs que la Caisse générale possède. Il est évident qu'un remboursement en numéraire serait une chose matériellement impossible; le jour où l'on jetterait sur la place pour près de 400 millions de valeurs, on porterait la perturbation partout, on anéantirait le marché et l'on réduirait de 50 0/0 le gage de vos actions.

Au lieu de cela que fait-on? On dit aux actionnaires de la Caisse générale: Vos actions sont aujourd'hui dépréciées; la chance qu'elles avaient de dividendes élevés, chance qui s'est plusieurs fois réalisée, a cessé; les affaires sont rares et l'emploi fructueux d'un gros capital impossible; cette situation ne peut se prolonger; elle est sans profit pour personne et pleine de périls pour tous; il faut en sortir; voici ce qu'on vous propose:

Toutes les affaires que la Société a créées ou patronnées sont sérieuses, toutes sont sorties des épreuves de l'enfantement, et la plupart sont arrivées à l'époque d'exploitation. Les titres qui les représentent rapportent tous un revenu de 4, 5 et 6 0/0, susceptible d'augmentation. Ce sont ces valeurs que la gérance indique comme pouvant être données en amortissement des trois cinquièmes des actions, lesquelles resteront en outre propriétaires d'un établissement financier dont la valeur sera d'autant plus réelle, qu'il aura plus de liberté et de mouvement, et plus de facilité par conséquent pour réaliser des affaires qui lui procureront des revenus.

Il nous semble que ces propositions de la gérance concilient tous les intérêts, et sont particulièrement avantageuses aux actionnaires. C'est ce qui nous a déterminés à leur donner notre assentiment et à vous engager à les adopter.

Une fois ces faits accomplis, il restera une Société sur des bases ordinaires, dégagée de toute entrave, en position d'adopter telle marche ou telle transformation qui lui conviendront. Quant à nous, nous nous félicitons de voir cet établissement en mesure de désintéresser ses actionnaires, sans nuire à leurs droits pour l'avenir; et en vous remerciant, Messieurs, des marques de confiance que vous nous avez données, nous croyons devoir, comme dernier conseil, invoquer l'article 54 des statuts et engager instamment la gérance à transformer cette commandite en société anonyme, soit directement, soit par une fusion avec une compagnie déjà en possession de ce privilége, sans lequel il nous paraît impossible d'administrer avec sécurité un grand établissement financier.

Ce rapport, qui a été écouté avec un intérêt marqué, rencontre dans l'assemblée une adhésion unanime.

Quelques observations sont ensuite présentées par divers actionnaires, et il y est répondu par un des gérants.

M. le président met aux voix les propositions suivantes, qui sont successivement adoptées à l'unanimité.

Propositions soumises à l'assemblée générale.

Première partie.

I. — Sont approuvés les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1859, et les estimations portées au bilan et au rapport de la gérance, annexés aux présentes.

II. — En conséquence de l'approbation don-

née ci-dessus, il sera distribué par chaque action une somme de 25 fr. représentant l'intérêt pendant l'exercice clos au 31 décembre 1859. — Ce paiement aura lieu à partir du mercredi 8 février prochain.

III. — Tous pouvoirs sont, en tant que besoin, donnés au Conseil de gérance pour faire tous actes, traités, arrangements relatifs aux conventions qui lient la Caisse générale des chemins de fer, soit avec la Société générale des chemins de fer Romains, soit avec la Société du chemin de fer de Pampelune à Saragosse, à l'effet de substituer toutes personnes ou sociétés, activement et passivement, dans tous les droits, comme dans toutes les obligations qui résultent des conventions précitées.

IV. — Toutes autorisations et tous pouvoirs sont donnés au Conseil de gérance, pour réaliser et vendre aux prix et conditions qu'il croira avantageux, ou pour hypothéquer jusqu'à concurrence des sommes qu'il jugera nécessaires, les immeubles appartenant à la Société et qui consistent en :

1° L'hôtel sis rue de la Chaussée-d'Antin, 26;

2° L'hôtel connu sous le nom d'*Hôtel des Princes*, sis rue Richelieu, 97;

3° L'hôtel sis rue Richelieu, 99;

4° Les terrains de Chaillot;

5° Les terrains situés à Marseille.

L'assemblée générale approuve et ratifie au besoin la vente faite à la ville de Paris par MM. J. Mirès et Félix Solar, seuls membres du Conseil de gérance de la Société, de divers terrains situés à Paris, quartier de Chaillot, quai de Billy, rues Basse-Saint-Pierre et Bizet, et impasse des Blanchisseuses, suivant contrat reçu par Mes Jules-Emile Delapalme et Gossart, notaires à Paris, le 29 décembre 1859, aux prix, charges et conditions, clauses et réserves contenus audit contrat, dont il a été donné connaissance à l'assemblée.

En conséquence, elle donne pouvoir exprès au Conseil de gérance de la Société de réitérer en tant que de besoin, au nom de la Compagnie, l'approbation et la ratification présentement consenties du contrat de vente susénoncé, afin qu'il puisse recevoir sa pleine et entière exécution.

Deuxième partie.

I. — Le Conseil de gérance est invité à préparer le remboursement du capital social en valeurs et espèces sur les bases suivantes :

1° La portion du capital social représentée par les valeurs mobilières serait capitalisée à 5 0/0, de manière à produire pour chaque action un revenu annuel de 25 fr. ; soit l'intérêt à 5 0/0 de la somme de 500 fr. ;

2° Il serait en outre remis un titre donnant droit à la répartition des autres portions de l'actif.

II. — Le Conseil de gérance est autorisé, lorsque la Caisse générale des chemins de fer aura été dégagée des conventions énoncées ci-après, à modifier les statuts sociaux en réduisant le capital au moyen de l'amortissement sur les bases prévues par la précédente résolution jusqu'à concurrence de 30 millions de francs, et à le fixer ainsi au moins à 20 millions, somme suffisante pour maintenir la Caisse comme établissement financier d'un ordre supérieur.

A cet effet, tous pouvoirs sont dès à présent donnés au Conseil de gérance pour fixer l'époque à laquelle la réduction du capital aura lieu et la quotité de la réduction, constater, par acte authentique, en présence du Conseil de surveillance, cette modification des statuts, procéder à toutes publications légales, déterminer les valeurs qui seront mises en répartition, fixer le mode, les formes et les conditions de cette répartition.

Sur la dernière proposition un actionnaire fait remarquer, au sujet de l'emploi que pourra recevoir le capital nouveau, qu'elle implique une question de confiance de la part des actionnaires, et qu'il importe de bien marquer ce caractère afin que la gérance puise dans le témoignage de confiance qu'elle recevra de l'assemblée une nouvelle force et un nouveau dévouement aux intérêts de la Société.

Cette observation est accueillie par acclamation.

La séance est levée.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale extraordinaire du 25 janvier 1860.

RAPPORT

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Sur le projet d'extension à l'Algérie des opérations du Crédit foncier de France, par M. L. Frémy, conseiller d'Etat en service extraordinaire, gouverneur.

Messieurs,

Conformément à l'art. 40 des statuts, nous venons soumettre à votre examen une convention passée entre le ministre de l'Algérie et des colonies et votre administration, dans le but d'étendre les opérations du Crédit foncier au territoire français de l'Algérie.

Nous allons vous faire connaître l'origine de ce projet et les motifs qui nous ont décidé à l'adopter.

Le gouvernement, frappé du malaise qu'entretient en Algérie la rareté des capitaux, désirait depuis longtemps doter cette contrée des avantages qu'offre à la propriété l'intervention d'un établissement de Crédit foncier, fondé sur des bases solides et durables.

En cherchant les moyens d'arriver à l'accomplissement de ses vues, l'habile ministre, chargé des intérêts algériens, n'a pas tardé à reconnaître qu'aucune Société ne serait en mesure, aussi bien que la vôtre, de réaliser ce projet.

En effet, transporter sur le sol algérien l'action de votre Société, qui a su conquérir si rapidement le crédit dont elle jouit aujourd'hui, c'était non-seulement mettre à sa disposition vos capitaux et le bénéfice de votre système d'amortissement, mais encore démontrer au public, que sans s'écarter des principes rigoureux de la prudence, on pourrait trouver d'utiles placements dans ce pays si peu connu, si peu compris, et si délaissé jusqu'à ce jour par les capitalistes.

Dans ces circonstances et pour répondre au désir exprimé par le gouvernement, nous avons cru devoir faire étudier les questions que soulève l'introduction, en Algérie, du système que vous pratiquez en France avec un succès plus marqué d'année en année.

Parmi ces questions, il y en avait deux en quelque sorte préjudicielles, et qui, dans le cas d'une solution défavorable, n'auraient pas permis de donner suite au projet qu'il s'agissait de mettre à exécution.

Il fallait examiner si la propriété privée, en Algérie, était constituée d'une manière assez régulière pour mettre les prêteurs à l'abri de tout péril de revendication.

Et, en outre, si cette propriété, en la supposant régulièrement constituée, produisait des revenus suffisants pour permettre des prêts dans les conditions ordinaires du Crédit foncier.

La première question a été complétement étudiée dans un excellent rapport de l'un des membres de votre Conseil d'administration les plus compétents en cette matière, M. Hutlig. Notre honorable collègue, après avoir examiné avec détail l'état légal de la propriété privée en Algérie, reconnaît que « si l'importation du Crédit foncier dans cette contrée présente » des difficultés, elle n'y rencontre, ni dans la constitution de la propriété, ni dans l'organisation des » lois civiles, aucun obstacle qu'on ne puisse surmonter ; que, d'ailleurs, trente ans bientôt se sont écoulés depuis la conquête, et que la prescription ne » tardera pas à purger, si elle ne l'a fait déjà, la majeure partie des propriétés algériennes des vices » dont leur origine pourrait se trouver entachée. »

Telle est aussi l'opinion de l'administration de l'Algérie ; elle nous a déclaré que l'œuvre de la régularisation des propriétés était beaucoup plus avancée que nous ne le supposions, et que nous devions y trouver sur beaucoup de points des titres tout aussi réguliers que ceux qui nous sont produits en France.

Au surplus, si parmi les immeubles qui pourront nous être offerts en gage il s'en trouve dont les titres laissent planer quelque incertitude sur le droit du propriétaire, il ne faut pas oublier que votre administration ne renoncera pas à son libre examen, et qu'en présence de situations embarrassées ou irrégulières, elle pourra toujours s'abstenir.

Quant à la seconde question, elle n'a pas été résolue d'une manière moins satisfaisante. Après nous être entourés de tous les documents propres à nous éclairer et avoir consulté les témoignages les plus dignes de foi, nous sommes restés convaincus que, sous réserve de la complète liberté d'appréciation dans chaque affaire, il existait en Algérie, mais principalement dans la ville d'Alger et ses environs, des propriétés d'une valeur vénale et d'un revenu assez durables et assez certains pour servir de garantie à nos prêts hypothécaires.

Ces deux points éclaircis, l'extension de nos opérations à l'Algérie devenait possible en principe. Ce n'est pas que la mise à exécution ne soulevât encore bien des questions délicates ; mais ces questions étaient d'une importance plus secondaire ; elles ont été en partie résolues par la convention dont nous allons examiner les dispositions principales.

Après ce que nous venons de dire, nous n'avons aucune observation à faire sur l'article 1er, qui a pour but d'étendre au territoire de l'Algérie le privilége accordé à votre Société par les décrets des 28 mars et 10 décembre 1852.

L'art. 2 demande de plus longues explications.

Il dispose que les prêts qui seraient faits par le Crédit foncier de France aux propriétaires d'immeubles situés en Algérie ne pourraient dépasser 5 0/0 de la totalité des prêts qui auraient été effectués sur le territoire continental de la France, et il ajoute que cette proportion ne pourrait être augmentée que par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique, sur la demande du Conseil d'administration du Crédit foncier, approuvée par l'assemblée générale des actionnaires.

C'est principalement sur notre demande que cet article a été inséré dans la convention.

Vous verrez à l'article 3 que nous devrons effectuer en numéraire les prêts qu'il s'agit de faire en Algérie, et ce numéraire, nous ne pourrons nous le procurer que par la négociation préalable de nos obligations, c'est-à-dire en engageant notre crédit. Or, notre crédit, c'est la vie même de notre institution ; c'est l'unique gage de sa prospérité dans le présent aussi bien que dans l'avenir. N'y avait-il pas lieu de craindre qu'il ne reçût quelque atteinte de cette extension de nos opérations à une contrée dont la situation n'ins-

pire pas encore une confiance bien complète et bien assurée ?

Il y avait là un péril qu'il était de notre devoir de conjurer, et nous croyons y être parvenus en demandant la limitation des prêts de cette nature à une quotité déterminée.

Les porteurs d'obligations remarqueront, en effet, que le maximum des sommes à prêter en Algérie ne représentant que 5 0/0 du montant des obligations, il faudrait, pour que leurs titres eussent à subir une perte équivalente :

Que votre Société eût prêté dans la première année la totalité des sommes consacrées à l'Algérie;

Que toute garantie et tout produit quelconque fussent anéantis ;

Que ce désastre absolu se réalisât également dans la première année, puisque l'amortissement diminue chaque année la somme engagée ;

Et qu'enfin le capital social lui-même eût disparu.

Énoncer de pareilles hypothèses, c'est prouver leur invraisemblance.

Concluons qu'en restreignant nos prêts en Algérie dans les limites ci-dessus, nous ne laissons rien au hasard de ce qu'une prudence éclairée peut lui enlever, et que, de ce côté, notre crédit est à l'abri de toute atteinte.

« Les prêts, dit l'article 3, seront réalisés en numéraire, ils seront remboursables par annuités comprenant 1° l'intérêt, 2° la somme nécessaire pour amortir la dette dans le délai de trente ans au plus, 3° les frais d'administration. — Le taux de l'intérêt ne pourra dépasser 8 0/0, et l'allocation pour frais d'administration n'excédera pas 1 fr. 20 c. »

Faire des prêts en numéraire, c'est déroger au système que nous avons adopté et que l'expérience a consacré, au système de prêts en obligations ; mais cette dérogation était nécessaire du moment où nous demandions aux emprunteurs un intérêt plus élevé que celui des titres que nous aurions dû mettre à leur disposition. Il était impossible en effet de prêter à l'intérêt de 8 0/0, en délivrant aux emprunteurs des obligations ne portant qu'un intérêt de 3, 4 ou 5 0/0.

Fallait-il créer une nouvelle catégorie de valeurs à l'intérêt de 8 0/0 ? Mais cette nouvelle émission aurait porté la plus grave atteinte aux obligations actuelles qui ont obtenu la faveur publique, et qui se placent à Paris et dans les départements avec tant de facilité.

Du reste, en maintenant nos opérations dans la proportion restreinte de 5 0/0, comme nous l'avons établie, la condition de prêter en numéraire ne saurait nous susciter aucun embarras, la faveur toujours croissante dont jouissent nos obligations doit pleinement nous rassurer à cet égard.

C'est même au moyen de cette combinaison que nous obtiendrons la plus grande partie des bénéfices que nous espérons réaliser sur les prêts dont il s'agit. En prêtant nos obligations, nous n'avons d'autre rémunération que la commission fixée par nos statuts ; en prêtant du numéraire, nous pourrons nous attribuer, en outre, la différence existant entre l'intérêt payé aux capitalistes et celui que nous demandons aux emprunteurs.

Si donc, comme nous avons lieu de le croire, les capitaux ne nous coûtent que 5 0/0, et que nous les placions à 8 0/0, nous aurons fait un bénéfice de 3 0/0 ; ajoutant à cette différence d'intérêt la commission de 1 fr. 20 c. qui nous est allouée, nous percevrons annuellement sur chaque opération plus de 4 0/0.

Si l'avenir de l'Algérie, dans lequel nous avons confiance, ne présentait plus aucune incertitude, si l'inconnu ne jouait pas encore dans cette contrée un rôle important, nous n'aurions ni demandé ni obtenu une rémunération qui peut sembler très-élevée en la rapprochant de celle qui nous est accordée pour nos opérations actuelles. Nous ne devons donc point nous dissimuler que, dans cet intérêt de 8 0/0 que nous sommes autorisés à imposer aux emprunteurs, une partie nous est allouée pour faire face aux risques que nous pouvons courir, et, dès lors, il est prudent et même nécessaire de réserver cette partie comme une prime d'assurance contre toutes les éventualités.

Nous nous proposons en conséquence de pourvoir par nous-mêmes à notre propre assurance, en employant tout ou partie de nos produits à accélérer l'amortissement de nos obligations.

Des tableaux dressés par un des membres de votre Conseil, M. Thibaut, démontrent que, si nous ajoutons à l'amortissement normal, qui est de 0 fr. 84 c., la différence d'intérêt que nous venons d'indiquer, nos obligations, créées pour trente ans, seraient retirées de la circulation en seize ou dix-sept ans. Il résulterait de cette opération que, pendant les quatorze dernières années, nous jouirions sans aucune charge de l'annuité de 10 fr. 48 c., due par l'emprunteur pour la durée du prêt. Du reste, nous nous réservons de décider quelle sera la portion d'intérêt qui pourra être affectée à cette assurance sous forme d'amortissement extraordinaire.

Nous ne terminerons pas l'examen de l'article relatif au montant de l'annuité que le traité nous autorise à percevoir, sans vous faire remarquer que tout en nous accordant des avantages de nature à nous prémunir contre les incertitudes de l'avenir, le gouvernement s'est fait un devoir d'apporter dans la situation des propriétaires algériens une amélioration incontestable.

En effet, le taux légal établi en Algérie est aujourd'hui de 10 0/0, et personne n'ignore que les prêteurs consentent rarement à se renfermer dans cette limite. En payant au Crédit foncier une annuité qui s'élève à peine au-dessus de ce taux, le prêt doit se trouver éteint en trente années. Le traité a donc concilié tous les intérêts, et l'on ne saurait douter que les propriétaires d'Algérie n'accueillent avec le plus grand empressement les conditions avantageuses qui ont été stipulées en leur faveur.

L'art. 4 ne fait qu'appliquer à l'Algérie une décision récemment prise par votre Conseil d'administration pour les prêts faits en France, et qui fixe à 0 fr. 50 c. 0/0 l'indemnité due en cas de remboursements anticipés.

Enfin, l'art. 5 statue que, pendant toute la durée du privilége de votre société, les bureaux de l'administration du Crédit foncier seront établis à Alger, dans une maison dont la jouissance gratuite lui sera assurée par le ministre de l'Algérie et des colonies, et que, pendant le même temps, les agents du Crédit foncier auront droit au transport gratuit des côtes de France aux côtes de l'Algérie.

Telles sont les principales dispositions du traité, en faveur duquel j'ai l'honneur de vous demander votre approbation.

Je résume les avantages qu'elle apporterait dans votre Société :

Elle verrait son privilége étendu à une contrée dont la fortune est désormais, il faut l'espérer, inséparable de celle de la France, et elle ferait ainsi un pas de plus dans la voie de son développement ;

En amortissant ses obligations longtemps avant que le recouvrement de ses annuités n'eût cessé, elle ferait sagement la part des éventualités et s'assurerait, pour une époque plus ou moins rapprochée, des bénéfices très-considérables ;

Enfin, elle aurait la satisfaction de contribuer, dans la mesure de ses forces, à la prospérité de l'Algérie, et de prêter ainsi un concours utile aux vues du gouvernement.

Nous proposons donc à l'assemblée générale d'approuver le traité ayant pour objet l'extension au territoire de l'Algérie des opérations du Crédit foncier de France.

RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve à l'unanimité l'extension au territoire de l'Algérie des opérations du Crédit foncier de France.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Septième assemblée générale des actionnaires. 14 janvier 1860.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par M. Benat, président du Conseil.

Suite (1).

III.

RECETTES ET DÉPENSES.

A votre dernière réunion de décembre 1858, nous vous avons présenté une situation financière établie d'après la balance des comptes ouverts, à cette époque, dans les livres de la Compagnie. Cette balance pouvait être exacte dans son chiffre d'ensemble ; mais, depuis, plusieurs comptes du grand-livre ont été reconnus sujets à rectifications et à redressements.

Avec une apparence de régularité, plusieurs comptes généraux couvraient des actes de nature à être très-légitimement discutés. Dans notre rapport de 1858, nous n'avons pu en mentionner plusieurs, et notamment les opérations dites de *reports*, qu'avec une réserve que nous commandait alors notre ignorance de tous les faits antérieurs à notre entrée dans votre Compagnie. Aujourd'hui même, nous ne sommes pas encore parvenus à introduire une lumière complète dans cette partie de la situation. Les difficultés résultent, entre autres, de ce que le mode de comptabilité jusqu'alors suivi, ne renfermait pas les éléments d'un contrôle suffisamment régulier.

Vous comprendrez mieux encore, aujourd'hui, Messieurs, que la situation qui vous a été présentée dans notre rapport de 1858 n'ait point été, à cette époque, soumise à votre approbation. Les nouveaux administrateurs étaient trop récemment entrés dans votre entreprise, pour qu'ils pussent accepter, même moralement, même indirectement, la responsabilité d'actes et de faits dont le plus grand nombre leur étaient alors entièrement inconnus, et qui, depuis l'année dernière, se sont successivement révélés avec un caractère et une gravité qui leur imposent une grande prudence et une réserve nécessaire.

Aux termes de l'arrêté ministériel qui règle les attributions du Conseil d'administration, sous le séquestre, le Conseil est chargé d'opérer la liquidation des affaires et du passif antérieurs au 12 mai 1858. Cette liquidation s'éclaircit et se dégage, mais elle est loin encore de son terme. Elle se complique de procès anciens et de procès nouveaux, les uns en cours, d'autres commençant à peine ; d'autres, peut-être, devront encore être engagés.

Dans cette situation, et quant au vote que vous pouvez être appelés à exprimer sur les comptes de cette liquidation, nous pensons qu'il faut attendre qu'elle soit plus avancée, avant d'en soumettre les résultats à votre sanction. Si, comme nous nous croyons fondés à l'espérer, nous obtenons la levée du séquestre dans un court délai, toute la gestion antérieure à la date du jour où le séquestre sera levé deviendra la matière d'un compte général de liquidation. Ce compte restera distinct et séparé des comptes nouveaux qui seront alors ouverts, pour établir une comptabilité régulière, entièrement nouvelle, complétement indépendante d'un passé qu'on ne saurait trop soigneusement séparer de la position que votre Conseil d'administration tient à établir.

D'après cette donnée, aujourd'hui pas plus qu'au 14 décembre 1858, nous ne soumettrons aucun compte à votre approbation. Mais nous tenons à vous faire connaître le chiffre des recettes et des dépenses faites du 1er décembre 1858 au 30 novembre 1859, période

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer*, du 28 janvier 1860.

de la gestion dont nous rendons compte en ce moment.

Et d'abord, les ressources dont nous disposons sont produites par le placement ou la négociation, à la Bourse de Paris, des obligations du troisième emprunt de six millions, que vous avez voté dans votre assemblée générale du 27 avril 1857, et qui, n'ayant pu recevoir son affectation primitivement indiquée, a été appliqué à la liquidation des dettes de la construction, en vertu de l'autorisation que vous en avez donnée dans votre assemblée générale du 26 mars 1858.

A ce sujet, nous devons réparer ici une omission que nous avons involontairement commise dans notre rapport de 1858, lorsque nous vous exposions les refus que le comité de direction, alors en exercice, rencontrait de toutes parts pour la négociation de ce troisième emprunt. Vous vous rappelez que le discrédit de votre entreprise était tel qu'aucun établissement financier n'avait consenti à prêter son concours pour réaliser, sur cet emprunt, même les sommes les plus minimes. Après la déclaration du séquestre, la confiance ne revint pas davantage. Au milieu des embarras de toute nature, des nécessités d'argent les plus pressantes, votre entreprise aurait inévitablement succombé sous le fardeau de ses dettes, si une maison honorable n'avait enfin consenti à lui prêter un secours d'autant plus utile que la situation était plus désespérée. Cette maison est celle de MM. Vergniolle et Ce; elle consentit à faire une assez considérable avance sur dépôt d'obligations et à des conditions modérées. Cette avance donna le moyen de satisfaire aux demandes les plus pressantes, et donna le temps d'obtenir la cote à la Bourse des obligations de votre troisième emprunt, mode de placement qui, depuis lors jusqu'à ce jour, a toujours été suivi.

Toutes nos négociations ont été faites sous le contrôle et avec l'assentiment du délégué de l'administration publique placé près du Conseil, ainsi, du 1er décembre 1858 au 30 avril 1859, avec le concours de M. Izoard, inspecteur des finances. A cette dernière date, M. Izoard a été rappelé dans le service actif de ses fonctions : il a quitté la Compagnie. Nous sommes restés, pendant un mois environ, sans délégué de l'administration publique; nous nous sommes scrupuleusement abstenus, pendant ce temps, de faire aucune négociation d'obligations. — Nous avons demandé à M. le ministre des travaux publics de nous donner un nouveau délégué, en remplacement de M. Izoard, et M. Tourret, inspecteur général des chemins de fer, a été attaché au contrôle des opérations de la Compagnie. Cette surveillance nous est utile et favorable. Le caractère conciliant de l'honorable M. Tourret la rend facile; sa fermeté et son expérience nous apportent un concours toujours assidu, toujours vigilant. Cette annexion est une garantie pour tous les intérêts.

Notre compte de recettes et de dépenses a été affecté par une sorte de fait de force majeure, qui a tout à la fois comprimé le cours de nos obligations, en laissant peser sur nos ressources, déjà très restreintes, une charge que nous avions compté ne pas avoir à supporter.

Dans nos prévisions pour l'année 1859, nous avions présumé, avec juste raison, que le projet de loi qui concerne notre entreprise aurait pu, comme celui des autres Compagnies de chemins de fer, être voté pendant la dernière session du Corps législatif.

S'il en avait été ainsi, d'une part le marché de nos obligations en aurait éprouvé une impression favorable, et les cours se seraient certainement élevés au-dessus des prix cotés durant l'année 1859; nos négociations auraient produit une somme plus importante. — D'autre part, la garantie d'intérêt nous aurait été dès lors acquise, et, en nous exonérant de la charge des emprunts, elle aurait laissé à notre disposition les sommes que nous avons dû appliquer au paiement du coupon des obligations échu le 1er novembre 1859.

Par l'événement contraire, dû aux causes que nous avons exposées précédemment, les cours sont restés stationnaires, à un taux de beaucoup inférieur au prix de 140 fr., prix d'émission; et nous avons dû, pour maintenir intact le crédit de notre entreprise, supporter la charge du semestre de novembre dernier.

C'est encore là un des contre-coups funestes du discrédit créé par votre précédente administration.

Le relevé du compte de caisse, du 1er décembre 1858 au 30 novembre 1859, donne les résultats suivants :

Il est entré en caisse la somme de	3,092,806 75
Il est sorti de caisse la somme de	3,070,647 49
Reste,	22,249 26

Les entrées de caisse, déduction faite des articles de virement, qui s'élèvent au chiffre de 871,855 05 présentent une recette effective de 2,220,951 70

Cette somme se compose :

1° Du solde en caisse au 30 novembre 1858,	7,320 25
2° De diverses créances recouvrées, ayant produit	30,828 20
3° De la négociation de 18,626 titres d'obligations, qui a produit une somme de	2,182,793 25
Total égal,	2,220,951 70

Au 30 novembre 1858, il nous restait 22,536 titres d'obligations, qui, calculés au taux de 140 francs, représentaient une valeur de 3,155,040 francs. Les 18,626 titres que nous avons vendus, n'ont pu être placés qu'à des cours inférieurs au taux de 140 francs; ils n'ont produit que la somme de 2,182,793 fr. 25 c. Nous avons ainsi, par l'effet de la dépréciation des cours, subi une perte, en moins-value, de 424,846 fr. 75 c. — Malgré cette différence, nous devons constater une amélioration dans la tenue des cours. L'année dernière, la moyenne ne s'élevait qu'à 108 fr. 75 c. Cette année, la moyenne est de beaucoup supérieure, et les cours, même après le coupon détaché, se sont toujours tenus, sauf quelques variations en moins ou en plus, dans les prix de 120 francs.

Il nous restait en réserve, au 30 novembre 1859, 3,910 titres d'obligations.

Les sorties de caisse, déduction faite des articles de virements, qui s'élèvent au chiffre de 1,334,717 fr., présentent une dépense effective de 1,735,930 49

Cette dépense se décompose de la manière suivante :

1° Paiement des intérêts dus aux obligations, semestres de mai et de novembre 1859,	750,352 75
2° Amortissements d'obligations,	50,000 »
3° Intérêts statutaires payés sur actions,	1,097 50
4° Avance sur l'impôt des titres,	57,880 44
5° Créanciers divers,	112,272 30
6° Entrepreneurs et fournisseurs, passif de 1858,	499,693 54
7° Indemnités diverses et frais judiciaires,	33,465 04
8° Frais généraux : Conseil d'administration, personnel de Paris et de Béziers, loyers, impôts, mobilier, frais de bureaux, etc., etc.,	231,168 92
Total égal,	1,735,930 49

Il reste encore à payer :

Sur les semestres échus, pour intérêts d'obligations	102,975 »
Pour amortissement d'obligations sorties au tirage,	33,250 »

Le chiffre du passif de la construction est notablement réduit; nous ne saurions le préciser encore, parce que plusieurs comptes d'entrepreneurs avaient été établis dans de telles conditions qu'il nous a fallu souvent subir des procès, toujours dispendieux en pareille matière, et que plusieurs instances sont encore engagées à Béziers et à Montpellier.

Nous ajournons, pour le moment, nos explications sur ces divers points. Nous aurons soin de vous les faire connaître lorsque nous serons en mesure de vous présenter un compte de liquidation plus avancé et par conséquent plus complet qu'aujourd'hui.

IV.

FAITS GÉNÉRAUX.

Pressés d'arriver aux conclusions utiles de ce rapport, nous abrégeons aujourd'hui, le réservant pour un autre temps, l'exposé de tous les faits que nous avons recueillis des diverses affaires que nous avons réglées. Un trait principal domine la situation que nous avons entrepris de rectifier et de rétablir; nous n'hésiterons pas à le caractériser dans toute sa rigoureuse vérité : nous avons eu à constater partout, et notamment dans le service de la construction, les ravages d'un profond désordre.

Vous le savez, Messieurs, l'esprit de désordre est comme un poison subtil. Il travaille et parvient à s'infiltrer d'autant plus activement jusqu'aux extrémités les plus reculées, qu'il est moins contenu, et qu'il peut se prévaloir d'exemples plus élevés.

C'est ce qui a paru à votre nouveau Conseil s'être produit dans la direction de votre entreprise. Cette appréciation est sévère sans doute, mais nous la croyons juste et vraie; et, lorsque nous serons parvenus à dégager toutes les complications qui enveloppent encore aujourd'hui les faits principaux et nécessaires, les preuves à l'appui ne nous manqueront pas.

Nous avons été ainsi conduits à prendre récemment une mesure dont l'importance et l'utilité ne peuvent manquer d'être appréciées.

Nous avons changé l'agent qui, en juin 1857, avait été institué, à Béziers, comme le successeur et le remplaçant de M. l'ingénieur Kaufmann. Nous avons chargé un ingénieur spécial de réviser tous les décomptes d'entrepreneurs qui restent encore à liquider ou à solder. Nous avons chargé un ancien inspecteur des finances de réviser, depuis l'origine jusqu'à ce jour, tous les comptes généraux ou spéciaux de la Compagnie.

L'ingénieur que nous avons appelé est M. Debauge, ingénieur civil, qui, depuis quinze ans, n'a cessé d'être attaché à d'importants travaux de chemins de fer. Comme ingénieur en chef du chemin de fer de Tours à Nantes, il a surveillé la pose de la voie et le ballastage de cette ligne; il en a construit toutes les stations, dont plusieurs, et notamment la gare de Nantes, présentaient de grandes difficultés. Dans ces derniers temps, il dirigeait, comme ingénieur en chef dans la Compagnie du Midi, tous les travaux de construction de voie et de bâtiments de la section d'Agen, dans la partie comprise entre Tonneins et Castel-Sarrasin, sur une étendue de 92 kilomètres. La ligne de Béziers est placée dans des conditions de localités à peu près identiques à celles de la section d'Agen; d'où il suit que, pour apprécier les travaux et les décomptes que nous avons soumis à sa révision, M. Debauge a déjà une expérience acquise des circonstances spéciales qui peuvent résulter de la situation des localités.

L'inspecteur des finances que nous avons chargé de procéder à la révision générale de tous les comptes du grand-livre est M. Chenin. Sa coopération nous sera encore utile pour établir la séparation de comptes qu'il faudra faire, lorsque le séquestre sera levé, par l'ouverture d'une comptabilité entièrement nouvelle, entièrement distincte et séparée de l'ancienne.

La mission de MM. Debauge et Chenin est transitoire, c'est-à-dire limitée aux nécessités de la liquidation que nous sommes chargés d'opérer.

Lorsque nous vous présentions notre rapport du 14 décembre 1858, une instruction judiciaire se poursuivait contre M. Isidore Boucaruc, l'un des anciens directeurs de votre Compagnie, et contre MM. Eugène Boucaruc et Soubaigné, entrepreneurs des travaux de la deuxième section de la ligne. Nous vous disions, dans ce rapport, qu'en cas de condamnations correctionnelles, nous poursuivrions, par les voies civiles, la réparation des dommages et des préjudices qui auraient été constatés au détriment de votre Compagnie.

Le 18 mai 1859, le tribunal de police correctionnelle de Paris condamnait M. Isidore Boucaruc et MM. Eugène Boucaruc et Soubaigné, comme s'étant rendus coupables du délit d'escroquerie.

Le 28 juin suivant, nous avons fait assigner les par

ties condamnés devant le tribunal civil de la Seine, en nullité des traités passés par le directeur de la Compagnie avec les entrepreneurs Boucaruc et Soubaigné, en révision de tous les décomptes déjà établis de ces entrepreneurs, et nous demandions qu'ils soient condamnés solidairement à des dommages-intérêts à donner par état. Les parties adverses se sont constituées sur cette assignation, et, depuis lors, l'instance est engagée et pendante devant le tribunal.

Mais MM. Isidore Boucaruc, Eugène Boucaruc et Soubaigné avaient interjeté appel du jugement de condamnation porté contre eux. Et, le 25 août 1859, la Cour impériale de Paris rendait un arrêt par lequel :

« Considérant qu'il n'est pas justifié, à la charge des frères Boucaruc et de Soubaigné, des faits constitutifs des délits d'escroquerie et complicité d'escroquerie, met les appellations et ce dont est appel au néant..., etc., etc. »

En présence de cet arrêt, le Conseil délibéra sur la question de savoir s'il fallait abandonner ou poursuivre le procès civil engagé par notre assignation du 28 juin 1859. Après avoir pris l'avis de son conseil judiciaire, dont les opinions se trouvèrent entièrement conformes aux siennes, le Conseil fut unanime à décider que, malgré l'arrêt d'acquittement rendu par la Cour impériale de Paris, le procès en réparation civile serait maintenu et poursuivi contre M. Isidore Boucaruc, ancien directeur, et contre MM. Eugène Boucaruc et Soubaigné, entrepreneurs.

Les choses étaient en cet état, lorsque, par acte extrajudiciaire du 18 octobre 1859, M. Isidore Boucaruc fit notifier au Conseil d'administration, en la personne de son président : 1° l'arrêt d'acquittement rendu par la Cour impériale de Paris ; 2° une mise en demeure d'avoir à cesser toutes poursuites contre M. Isidore Boucaruc, imputant ces poursuites à l'action directe du président, et menaçant celui-ci de le prendre personnellement à partie et de le faire condamner personnellement à des dommages-intérêts considérables.

Le président du Conseil ne fit aucune réponse à cet acte.

M. Isidore Boucaruc se fondait sur cet argument : il a été dit, dans le rapport de 1858, qu'il n'y aurait poursuite en réparation civile que s'il y avait condamnation des prévenus ; les prévenus ont été acquittés, en dernier ressort, par la Cour impériale de Paris; donc la Compagnie n'est plus fondée à actionner civilement, en raison d'un délit qui n'a pas été prouvé contre eux.

Le dommage peut exister indépendamment du délit. Le Conseil d'administration, pénétrant chaque jour davantage dans le chaos créé par vos anciens directeurs, est, chaque jour, plus fortement pénétré de cette pensée, que votre Compagnie a éprouvé de graves dommages. Il persiste à maintenir le procès dirigé contre MM. Isidore, Eugène Boucaruc et Soubaigné.

Prenant à son tour l'offensive, M. Isidore Boucaruc vient lui-même attaquer la Compagnie. Par acte du 19 décembre dernier, il l'a assignée, devant le tribunal de commerce de la Seine, en paiement d'une somme de 315,929 fr. Cette somme serait, selon lui, le solde à son crédit du compte courant, que, comme directeur, il s'était fait ouvrir à lui-même dans les écritures de la Compagnie, et qui, de décembre 1856 à mars 1858, présente une série d'opérations dont le chiffre total s'élève à 1,356,181 fr. Il demande qu'avant tout débat sur le fond, une somme de 200,000 fr. lui soit immédiatement payée, à titre de provision. Le Conseil croit devoir résister à cette demande ; il se défendra contre une telle prétention..... Il pense que l'assemblée générale approuvera sa résistance.

Nous appelons maintenant votre attention sur les trois résolutions par lesquelles nous terminerons ce compte rendu.

La première est relative à l'emprunt qu'il nous faut encore contracter; — par la seconde, nous vous demandons, exceptionnellement, un vote explicite sur les procès engagés et sur ceux que nous croirions devoir encore introduire ; — enfin, par la troisième, nous vous proposons de ratifier les nouvelles nominations faites par le Conseil, en exécution de l'article 21 des statuts.

I. — La nécessité du quatrième emprunt est justifiée par la situation financière de notre entreprise. Les ressources dont nous disposons doivent être spécialement réservées à la liquidation du passif existant. Déjà très-restreintes, nous n'en saurions rien détourner pour une autre destination. Cependant, un fonds de roulement nous sera nécessaire pour entreprendre l'exploitation de la ligne, lorsque le séquestre sera levé. Nous avons estimé l'importance de ce fonds à une somme d'environ 600,000 francs. Aussitôt le séquestre levé, cette somme deviendra immédiatement nécessaire.

Il n'en est pas de même du surplus de l'emprunt. Réservé pour des dépenses d'une autre nature, il ne devra être réalisé qu'au fur et à mesure de certains besoins spéciaux, qui ne sauraient se produire que successivement. Ainsi, par exemple, la construction de bâtiments complémentaires pour l'exploitation ; ainsi les travaux nécessaires à la réfection des voies ; ainsi l'augmentation du matériel roulant, qui devra nécessairement suivre la progression croissante du trafic.

D'après un état que nous a remis, au mois d'octobre dernier, M. l'administrateur du séquestre, ce matériel se compose aujourd'hui de :

6 locomotives, munies de chevaux d'alimentation;
6 tenders ;
2 voitures de 1re classe ;
7 — mixtes 1re et 2e classe ;
12 — de 3e classe ;
20 wagons à coke découverts ;
20 — couverts, double plancher ;
20 — — pour bestiaux ;
8 fourgons à bagages;
100 wagons à houille ;
12 — plate-formes à bouts tombants ;
18 breacks ;
22 wagons plate-formes, à ballast.

Ce matériel représente une dépense d'environ 1,700,000 francs; lorsqu'une augmentation du trafic surviendra, et surtout un accroissement progressivement élevé dans le transport des houilles, il y aura nécessité d'augmenter le matériel roulant. Dès lors, en prévoyant cette dépense, il faudra préparer les moyens d'y subvenir, comme aussi d'assurer tout à la fois la liquidation du passé et les ressources nécessaires au développement des divers services de la voie de fer.

Nous devons maintenant vous rappeler la situation des trois premiers emprunts de votre entreprise.

Le premier a été autorisé par l'assemblée générale du 14 mars 1854. Il est représenté par 26,500 titres qui, calculés d'après un prix conventionnel d'émission, fixé à 140 fr., ont dû produire une somme de	3,710,000 fr.
Les deuxième et troisième emprunts, autorisés par l'assemblée générale du 27 avril 1857, sont représentés par 83,000 titres, qui, calculés comme les précédents, auraient dû produire une somme de	11,620,000
Total des emprunts autorisés,	15,330,000 fr.

Le quatrième emprunt, en en calculant les titres de même que les précédents, doit avoir pour effet d'élever votre capital obligations au chiffre de 18,000,000 de fr. ; donc cet emprunt doit être de 2,670,000 fr.

Ainsi, c'est un quatrième emprunt de la valeur effective de 2,670,000 fr. que nous vous demandons l'autorisation de contracter.

Ce chiffre est déjà implicitement accepté et autorisé par le gouvernement ; la convention ministérielle dont nous vous avons entretenus porte, en effet, article 1er : « Le ministre s'engage, au nom de l'État, à » garantir.......... l'intérêt et l'amortissement des » emprunts contractés ou à contracter par la Com- » pagnie, sans que le montant de ces emprunts » puisse dépasser un capital de 18 millions. »

Bien que cet emprunt ne nous soit pas immédiatement nécessaire, nous vous soumettons aujourd'hui une résolution par laquelle nous vous demandons l'autorisation de le négocier lorsque le moment utile nous paraîtra arrivé, et ce moment, hâtons-nous de le dire, ne peut se présenter qu'après que le projet soumis en ce moment au Corps législatif aura été voté et sanctionné comme loi de l'État.

Seulement, il importe que nous soyons dès à présent munis de votre autorisation, afin de pouvoir agir, sans perte de temps, lorsque, le séquestre étant levé, les nécessités des différents services nous obligeront à des dépenses qui ne pourraient être ajournées.

Du reste, nous vous l'avons déjà dit, après la levée du séquestre, nous n'aurons immédiatement besoin que d'une somme d'environ 600,000 fr., pour constituer un fonds de roulement. Le surplus de l'emprunt ne sera négocié qu'au fur et à mesure des besoins, c'est-à-dire à des époques qui comprendront encore un certain intervalle de temps.

Nous vous demandons d'autoriser cet emprunt, en laissant au Conseil la faculté d'en régler les diverses conditions de prix et de délais. Sur ce point, nous apporterons tous nos soins pour que les intérêts de la Compagnie soient aussi garantis que possible.

II. — Nous vous avons dit, l'année dernière, les raisons qui empêchaient alors le Conseil de se constituer partie civile, dans l'instance correctionnelle dirigée contre MM. Boucaruc et Soubaigné. La défense n'a pas voulu comprendre ou même apprécier le caractère de notre réserve; nous pourrions même dire qu'elle l'a dénaturé. De ce que personne, comme partie civile, n'est venu joindre sa voix à celle du ministère public, elle a soutenu que, personne ne se plaignant, les prévenus n'avaient occasionné aucun préjudice, aucun dommage. Elle a, notamment devant la Cour impériale de Paris, parlé, au mois d'août dernier, comme si notre assignation en réparation civile du 28 juin 1859 n'existait pas. Bien qu'elle ait réussi, cette argumentation manquait de vérité.

Pour que désormais on ne puisse se méprendre sur la situation respective des parties et sur la gravité des responsabilités encourues, nous vous demandons aujourd'hui de vous prononcer, par un vote spécial, sur les instances en ce moment poursuivies par le Conseil, ainsi que sur celles qu'il pourrait être appelé à introduire encore ultérieurement. Sans doute, le Conseil d'administration est, de droit, votre représentant légitime et nécessaire, devant toutes les juridictions comme devant toutes les autorités. Sans doute, tous et chacun des membres de votre Conseil d'administration se sent assez fort de sa conscience et de ses actes pour n'avoir pas besoin de recourir à des forces d'emprunt ; et il pourrait paraître surabondant et inutile de vous demander un pouvoir que nous tenons déjà par la nature de notre mandat. Mais il est des situations exceptionnelles qui ont besoin de se fortifier par des mesures exceptionnelles. Aucune entreprise de chemin de fer ne s'est trouvée perdue dans une situation de discrédit, d'interdiction et de ruine, telle que celle où vous vous trouvez depuis vingt mois ; aucune n'a rencontré d'aussi grandes difficultés à se relever; aucune n'a eu à supporter le fardeau d'un passif relativement aussi considérable et aussi peu justifié que le vôtre. Et, lorsque le Conseil entreprend d'obtenir, dans la mesure du juste et du possible, la réparation des préjudices que votre entreprise a subis, il importe que l'on sache bien et partout qu'il ne parle pas seulement en son nom et avec sa seule opinion, mais qu'il parle aussi au nom et comme représentant le sentiment de l'assemblée générale des actionnaires.

III. — En présentant à votre ratification les premiers membres élus de votre nouveau Conseil, nous vous disions dans notre premier rapport : si, plus tard, des remplacements deviennent nécessaires, nous avons l'espérance d'y pourvoir par des nominations dignes de considération et de confiance.

Dans le cours de l'année, et encore en dernier lieu, nous avons successivement reçu les démissions des membres de l'ancien Conseil restés en exercice après le 14 décembre 1858.

Nous avons procédé à leur remplacement suivant le mode prescrit par l'article 21 des statuts. Aujourd'hui, nous vous proposons de ratifier les nominations nouvelles, en reconnaissant la qualité de membre du Conseil à MM. Parès, Charles de Bousquet, de Guizard et A. Banès. Nous avons obtenu l'accession et le concours de MM. Parès, de Bousquet et de Guizard, dès les mois d'avril et de mai derniers; ce concours nous a été très-utile, au milieu des questions souvent très-graves que nous avons eues à décider, des affaires nombreuses que nous avons eues à traiter.

La nomination de M. A. Banès est plus récente : elle nous apporte, pour l'avenir, une force nouvelle et qui achève de donner à votre nouveau Conseil un caractère qui mérite d'être apprécié. Par l'effet des démissions qui se sont produites et des nominations que nous vous proposons de consacrer, le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers est aujourd'hui entièrement renouvelé. Il se trouve composé de MM. Benat, Chaper, L. D. de Beauregard, Parès, Charles de Bousquet, de Guizard et A. Banès.

Deux vacances restent à remplir, nous vous demandons l'autorisation de ne pas y nommer immédiatement. Nous devons désirer de rentrer, le plus tôt possible, dans l'exploitation de notre ligne, et, après que le séquestre sera levé, il peut se produire de certaines nécessités qui rendent utile d'appeler, dans le sein du Conseil, des hommes se recommandant par des titres spéciaux. Le sursis que nous vous demandons a pour raison de laisser, pour un temps très-court, une liberté de choix toute dans l'intérêt de la Compagnie.

Permettez-nous, Messieurs, de terminer ce rapport par un dernier mot.

Pressés d'arriver au but, nous nous sommes bornés aujourd'hui à n'indiquer que les points principaux ; nous avons abrégé et même supprimé bien des détails ; l'heure n'en est point encore venue.

Ce ne sont pas des difficultés ordinaires que présente l'œuvre de réparation que nous avons entreprise. Ici, tout est anormal, exceptionnel ; on se heurte sans cesse contre des actes et des faits d'un tel caractère, qu'il faut plus que du courage pour se livrer volontairement au rude labeur de les rectifier. Mais, les hommes que déjà vous avez élus, comme ceux que nous vous proposons d'élire, sont soutenus par une pensée qui les empêche, quelque difficile qu'elle puisse être, de reculer devant cette mission. Ils savent combien la grande industrie des chemins de fer mérite d'être considérée et honorée ; c'est pourquoi ils n'hésitent pas à travailler, avec un ferme dévouement, à relever la réputation et le crédit d'une entreprise qui fait partie de cette grande industrie.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 mars 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

M. le préfet aurait certainement raison d'affirmer que, dans le réservoir, l'eau doit se maintenir à une température peu inférieure à celle de la rivière, si cette eau, avant d'arriver au réservoir, ne devait pas courir dans une conduite de refoulement d'une assez belle longueur, quoi que l'on fasse. Mais pendant ce voyage à travers une conduite métallique et *par conséquent conductrice*, la température de l'eau ne peut manquer de s'abaisser très-notablement, et l'eau doit arriver au *réservoir très-sensiblement rafraîchie*. Puis elle aura à circuler dans les conduites de distribution, métalliques encore, et très-bonnes conductrices ; elle se mettra bientôt et se maintiendra en équilibre de température avec le milieu ambiant, soit à 10° ou 12°, si ces conduites sont assez profondément enfouies dans le sol ou suspendues aux pieds-droits des voûtes d'égouts. Elle arrivera donc très-suffisamment fraîche au rez-de-chaussée des maisons, aux bornes-fontaines, à tous les orifices de jaillissement.

Ainsi l'on voit disparaître, sans qu'il soit besoin de forcer aucun raisonnement, aucune hypothèse, le dernier, et l'un des plus spécieux entre les arguments qui ont conduit M. le préfet de la Seine à couvrir de son haut patronage un projet qui serait une œuvre de la Rome des Césars à la fin de notre dix-neuvième siècle ; à préférer une solution hérissée de délicatesses, d'inconnues et de difficultés considérables, à une solution qui s'appuie sur des faits acquis et nombreux, qui se continue chaque jour et depuis des années en cent lieux divers.

Parvenu au bout de la tâche définie que je m'étais imposée, je laisse à d'autres, entre nous, le soin de traiter la question des moteurs hydrauliques, convaincu qu'ils arriveront à des résultats plus économiques encore que ceux indiqués par moi dans la solution par machines à vapeur.

Toutefois, dans cette seconde discussion, on rencontrera quelques arguments sérieux signalés par M. le préfet, mais qui sont loin d'être sans réplique. J'en ai la conviction, lorsque je me rappelle les différents projets par moteurs hydrauliques étudiés à fond, comme celui de M. Mary, comme celui de M. Girard, ou seulement proposés, comme celui qui appliquerait la force motrice hydraulique créée jadis au canal Saint-Maur à faire mouvoir des pompes refoulant une eau empruntée à une dérivation de la Seine et filtrée.

J'entrevois d'ailleurs une solution complète, inattaquable et essentiellement économique, dans une combinaison sagement conçue des deux systèmes de moteurs, appliqués tour à tour pour mettre en jeu les appareils élévatoires.

Je terminerai donc cette trop longue discussion en empruntant au mémoire préfectoral son dernier argument : « *Expérience passe science.* »

Je ne puis prévoir ce que dira l'*expérience* sur le projet de dérivation hérissé de tant d'écueils, œuvre remarquable *de la science*, car celle-ci a seule parlé encore ; et l'on ne saurait invoquer l'appui de l'expérience, puisque nul ne peut dire ce que produira le drainage profond destiné à rejoindre et à épancher ces nappes souterraines trop peu connues, quoi que l'on puisse dire.

L'expérience dit, au contraire, ce que peuvent, ce que valent, ce que coûtent les moteurs à vapeur, les moteurs hydrauliques, les filtres en grand, etc., etc.

J'ai fini, Messieurs ; trop heureux si j'ai pu ne pas vous fatiguer par cette longue discussion, dans laquelle j'ai voulu de si grand cœur, et de si bonne foi, éviter les graves inconvénients du PARTI PRIS.

Sur la proposition de M. Baudoin, la Société décide que la communication qui vient d'être faite par M. Faure doit être publiée *in extenso* dans le compte rendu de la séance.

M. Edm. Roy donne lecture d'une note sur l'application des moteurs à vapeur à l'élévation des eaux de la Seine pour l'alimentation de Paris.

M. Roy expose qu'en prenant les eaux à Charenton, immédiatement en amont de la route du pont d'Ivry, le projet lui semble comporter les deux dispositions principales suivantes :

1re *disposition*. — Envoyer les 100,000 mètres cubes au réservoir prévu à Belleville par M. le préfet de la Seine pour l'arrivée des eaux de la Somme-Soude ;

2e *disposition*. — Diviser en deux points, tant comme distance que comme altitude, les réservoirs destinés à recevoir les eaux pour l'alimentation de Paris.

Cette dernière disposition est la seule qui paraisse admissible à M. Roy dans le cas de l'élévation des eaux par des machines.

Dans les deux cas, dit M. Roy, un bassin recevant les eaux de la Seine à travers une digue en gravier formant filtre, serait établi sur la rive droite de la Seine, immédiatement en amont de la route du pont d'Ivry. Ce bassin, formé en serpentin, aurait un développement de 1,000 mètres, une section de 5 mètres carrés à l'étiage, de manière à ce que dans leur trajet les eaux puissent déposer dans les canaux du bassin de prise une grande partie de la vase qu'elles contiennent dans les moments de crues.

Dans le second cas, deux bassins d'une contenance de 100,000 mètres cubes seraient substitués au bassin unique de Belleville.

Le premier serait établi sur les hauteurs de Saint-Maurice qui bordent la Marne dans le parc de Vincennes, où déjà l'on en établit un près de la redoute de la Gravelle pour le service des eaux du parc.

Ce premier bassin ne serait qu'à 2,000 mètres de la prise d'eau et servirait pour toute la partie de Paris dont l'altitude est inférieure à 60 mètres.

Le deuxième serait placé à la même altitude que le bassin prévu à Belleville ($83^{m},50$), et servirait à l'alimentation de la partie supérieure de Paris ; il serait placé sur les hauteurs de Fontarabie, et ne serait éloigné de la prise d'eau que de 7,000 mètres.

Si, plus tard, la nécessité d'une alimentation à une plus grande altitude se faisait sentir, il serait beaucoup moins dispendieux d'établir à Vincennes ou à Belleville un nouveau train de machines reprenant les eaux en *seconde main* pour les élever à telle altitude que l'on jugerait convenable, en augmentant, bien entendu, la quantité d'eau envoyée à l'un de ces deux bassins. Cette solution éviterait une partie des dépenses de nouvelles conduites mères. Enfin, l'établissement de machines supplémentaires, avec leurs conduites et leurs bassins spéciaux, serait encore moins dispendieux que la construction d'un nouveau canal, ainsi que le fait entrevoir le rapport de M. le préfet, pour amener les eaux du Sourdon et de la Dhuis.

M. Edmond Roy donne ensuite le résumé des conditions et des dépenses d'installation qui résultent de son projet.

Dans la 1re *disposition*, avec un bassin unique à Belleville, le volume d'eau élevé au bassin unique par vingt-quatre heures serait de 100,000 m. c. ; l'altitude du réservoir, $83^{m},50$; l'altitude de la prise d'eau, 26 mètres ; la capacité du réservoir, de 100,000 m. c. ; le diamètre de la conduite, de $1^{m},10$; la puissance motrice, de 1,250 chevaux ; enfin le total des dépenses d'établissement serait, d'après M. Roy, de huit millions, et le prix de revient du mètre cube de 0 fr. 03 c.

Dans la 2me *disposition*, avec deux bassins d'arrivée, l'un à Vincennes, l'autre à Fontarabie, rendant chacun 50,000 m. c., soit ensemble, comme dans le premier cas, 100,000 m. c., l'altitude serait pour le premier (Vincennes) de 64 mètres, et pour le second (Fontarabie) de $83^{m},50$; l'altitude de la prise d'eau étant toujours de 26 mètres, le diamètre de la conduite serait de $0^{m},80$ pour chaque réservoir.

Et la puissance motrice serait de 960 chevaux seulement, savoir : pour le premier ré-

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 7 janvier 1860.

servoir, de Vincennes, 370 chevaux ; pour le deuxième réservoir, de Fontarabie, 590 chevaux.

La capacité de chaque réservoir étant de 100,000 m. c.

La dépense totale serait de 7,600,000 fr., et le prix de revient du mètre cube de 0 fr. 02 c. 68 seulement.

D'après le projet de M. le préfet, la dépense totale d'établissement serait de 30 millions de francs, et le prix de revient de 0 fr. 04 c. 466 par mètre cube.

Les deux évaluations ne comportent que le prix de revient du mètre cube rendu aux bassins de réserve. Le prix de revient effectif total se compose de ce premier prix, plus de celui des dépenses d'établissement et d'entretien des conduites dans la ville de Paris.

M. LAURENS présente les observations suivantes : L'étude que M. Faure a faite du projet de dérivation de la Somme-Soude vient de mettre en évidence un résultat économique qui intéresse à un haut degré le consommateur : c'est que le mètre cube d'eau amené de la Champagne sur le plateau de Belleville par des aqueducs coûterait deux fois plus cher que si on le prenait à la Seine, au moyen de machines à vapeur. L'infériorité du projet des eaux de la Somme-Soude prise à cet unique point de vue, loin d'avoir été exagérée par M. Faure, nous paraît au contraire atténuée. Sans crainte d'être démenti par l'expérience, on pourrait, en effet, avancer que la complète réalisation de ce grand projet donnerait, en définitive, un prix coûtant de l'eau trois fois plus élevé, au moins, que celui des pompes à feu. Celles-ci la fourniraient à 3 ou 4 centimes le mètre au maximum, tandis que la dérivation atteindrait au moins le prix de 10 à 12 centimes, et peut-être même celui de 15 centimes le mètre.

La limite supérieure, dans ce dernier cas, ne saurait même être fixée avec précision, vu les incertitudes de toute nature qui incombent à une opération de ce genre, où les difficultés de l'exécution viennent grossir le budget de l'imprévu, soumis déjà aux exigences si coûteuses de l'expropriation. Les eaux qui viennent de loin, de nombreux exemples nous l'apprennent, ont toujours coûté beaucoup plus cher qu'on ne l'avait prévu. Des erreurs de 50 0/0 dans les appréciations en cette matière ont été fréquentes ; on en a vu de beaucoup plus considérables. Pour citer un exemple, nous rappellerons un travail qui, à bien juste titre, n'a reçu que des éloges, la dérivation de la Durance, destinée à l'alimentation de la ville de Marseille. L'estimation première allait à peine à 14 ou 15 millions ; aujourd'hui la dépense a dépassé un chiffre trois fois plus élevé. Cependant aucune partie de ces constructions toutes romaines n'a dû être reprise pour cause de malfaçon ou d'accident imprévu; aucune dépense inattendue n'a eue pour motif l'insuffisance du volume des eaux recueillies, puisque là, du moins, une certitude absolue avait toujours régné sur ce point.

Mais, comme on nous le prouvait tout à l'heure, il n'est pas besoin de recourir à de vagues éventualités pour motiver une augmentation notable du montant du devis de la Somme-Soude présenté à M. le préfet de la Seine. La principale raison de cette augmentation ressort de ce qu'on ne saurait admettre avec l'auteur du projet qu'une seule et unique conduite de 183 kilomètres de développement puisse assurer, avec toute la sécurité nécessaire, un service réglé au débit de 100,000 mètres cubes par jour. Les bassins projetés, avec leur volume déjà considérable de 230,000 mètres cubes, sont loin de pourvoir aux prévisions, si faciles à justifier, d'interruption pour causes éventuelles et de chômage pour l'entretien ordinaire. Cependant on ne saurait songer à donner à ces réserves d'eau l'extension qu'exigeraient de semblables et si justes appréhensions. On est donc amené à doubler la conduite du projet primitif. Cette solution est d'autant plus facile à accueillir, que le système économique de construction assigné dans le projet à la conduite unique est beaucoup plus accessible que les constructions antiques aux détériorations et aux ruptures. Remarquons d'ailleurs que cette artère supplémentaire, dont l'utilité nous semble incontestable, ne serait, ainsi qu'on l'a remarqué déjà, qu'une sage imitation des anciens. La multiplicité des aqueducs qui desservaient Rome mettaient à l'abri des interruptions et des chômages ; d'ailleurs, les lieux principaux de la consommation y recevaient toujours, disent certains auteurs, et M. le préfet de la Seine avec eux, les eaux de deux aqueducs.

L'installation de cette seconde conduite, en tout semblable à la première, double la dépense de premier établissement des aqueducs. Ce chiffre doit même être plus que doublé, car la conduite projetée se compose, sur la plus grande partie de son parcours, d'un tuyau en ciment romain, dont partie, de section elliptique, a une épaisseur de 22 centimètres, et l'autre partie, de section circulaire, une épaisseur de 25 centimètres. Ces dimensions sont bien faibles pour donner à d'aussi gros tuyaux de ciment, posés dans une tranchée, même avec tout le soin imaginable, une résistance qui les mette à l'abri des avaries et des ruptures par suite de tassement. Aussi regarderions-nous comme une nécessité d'augmenter très-sensiblement les épaisseurs indiquées. Dans ces conditions, le prix de 100 fr. le mètre courant pour le tuyau mis en place et y compris tous les accessoires nécessaires de regards, de vannes de garde, de vidanges, etc., etc., nous semble un chiffre bien difficile à réaliser. Cependant il produit déjà une somme de 17 millions pour une seule conduite et de 34 millions pour deux conduites ; ce qui ne comprend pas encore l'achat des terrains nécessaires.

Les parties en aqueducs et en siphons, à peu près doublées également, donneront de leur côté un chiffre de 5 millions. Si nous reprenons sans les augmenter les 2.800,000 fr. portés au devis de l'administration pour les canaux de la prise d'eau, nous arrivons à un total de 41,800,000 francs.

Mais nous avons encore à y ajouter, avant d'ouvrir le chapitre des éventualités, l'achat des terrains, la surveillance des travaux, les pertes d'intérêts d'argent pendant leur durée, qu'il est bien difficile de déterminer, et enfin l'imprévu ordinaire que l'on attache à tous les devis de ce genre.

Une circonstance à mentionner qui tendrait à augmenter le prix indiqué tout à l'heure pour les conduites en ciment, c'est que leur cheminement s'effectue bien souvent sur la déclivité des coteaux, sur des parcours qui présentent fréquemment un sous-sol argileux : il y a donc des frais spéciaux à supporter pour s'opposer au ravinement par les eaux pluviales et les fuites possibles, et aux glissements contre lesquels les ingénieurs de chemins de fer savent se prémunir, mais avec de l'argent. Le chiffre de 41,800,000 fr. risque donc de rester au-dessous de la vérité.

Le devis présenté à M. le préfet de la Seine fixait l'imprévu, les achats de terrains, etc..., à 7.175,000 fr., et les travaux proprement dits à 18,824,000 ; ensemble 26 millions, que le conseil des ponts et chaussées augmenta de 4 millions, somme dont la modicité s'explique par ce fait qu'elle ne portait sur aucune modification à l'ensemble des travaux projetés.

Nous croyons donc ne rien exagérer en arrondissant à 50 millions le chiffre auquel est arrivée notre estimation, pour y faire entrer l'imprévu ordinaire, les frais généraux et les acquisitions de terrains, soit à l'amiable, soit par expropriation.

Mais au-dessus de ce chiffre planent encore les grandes éventualités, dont l'appréciation anticipée est si périlleuse. Parmi elles, nous rangeons les expropriations des terrains irrigués et celles des usines, genre d'évaluation qui est si difficile dans une étude préliminaire ; enfin, la probabilité de la prise des eaux du Sourdon, qui ferait plus que doubler l'importance des expropriations d'usines.

Cette probabilité prend sa raison d'être dans l'incertitude du résultat que donnerait le drainage profond du plateau de la Somme-Soude, duquel on semble attendre la création d'un lac inépuisable ; comme l'étendue du bassin ne se trouvera pas accrue par cette opération, le volume des eaux apparent aujourd'hui nous donne, à très-peu près, croyons-nous, la quotité de celles que l'on recueillera par drainage. C'est là, du reste, une question fort délicate, que l'expérimentation seule peut décider.

L'alimentation de la ville de Lyon donna lieu, dans le temps où M. Terme était maire de cette cité, à un grand projet des ponts et chaussées, qui offre une frappante analogie dans ses principes et ses moyens d'exécution avec celui de la Somme-Soude. On se proposait de recueillir les eaux sur un plateau de la Bresse situé à l'altitude convenable, et de les amener à Lyon, limpides et fraîches, par des aqueducs. Il serait intéressant de rechercher les motifs qui, à la réalisation, firent donner la préférence aux machines à vapeur puisant dans le Rhône, dont les grèves de la rive servent, d'un autre côté, de filtre naturel aux eaux, livrées aussi limpides que des sources pourraient les fournir, à la consommation des habitants. Disons en passant que, sur les bords de la Seine, on trouverait des terrains qui se prêteraient à une opération de cette nature, que le succès des filtres de Toulouse recommande depuis si longtemps.

Nous mentionnerons simplement, ne pouvant l'évaluer, un surcroît de frais qui doit frapper le prix du mètre cube des eaux de la Somme-Soude : il provient des modifications dans la canalisation actuelle des rues que nécessiterait la mise en pression de ses tuyaux sous l'excès de charge résultant de l'altitude de 83 et 80 mètres ; l'alimentation de la majeure partie de Paris n'a pas besoin d'une pareille altitude. L'emploi des machines permettrait seul une distribution à plusieurs niveaux. Celui de l'aqueduc projeté, ayant admis un niveau unique pour toute la distribution, donne donc lieu à l'observation qui précède.

Enfin, dans le prix de revient du mètre cube des eaux amenées par des aqueducs, il ne faut pas négliger, quoique l'opinion commune se prête assez volontiers à un oubli de ce côté, les frais annuels d'entretien des constructions et de leurs accessoires si nombreux, ceux des accidents, ceux de la surveillance et

du service journalier; quand le parcours est considérable, ils croissent dans une effrayante proportion, et viennent, comme on l'a vu, et même au delà de ce qu'on a vu, placer en regard des frais d'entretien des machines à vapeur un chiffre qui fait considérer celles-ci avec un redoublement de faveur.

Le mémoire de M. le préfet de la Seine, en rejetant si péremptoirement la solution des machines à vapeur, ne fait, il faut bien le reconnaître, que poursuivre la réalisation d'une idée préconçue sur le genre de grandiose qui convient à une grande cité, l'émule de l'ancienne capitale du monde : car on ne saurait admettre comme motifs déterminants les reproches de fragilité, d'accidents répétés et d'interruption de service, adressés bien certainement en toute connaissance de cause aux nouvelles machines de Chaillot, mais qu'il serait souverainement injuste d'étendre aux pompes à feu en général : des faits nombreux sont une attestation irréfutable de ce que nous avançons. Que l'on s'en prenne au système des machines employées à Chaillot, mais non à la vapeur elle même, et à ce que l'on en peut faire en suivant d'autres errements. Le résultat fâcheux que l'administration a recueilli prouve seulement que les voies et moyens adoptés par elle dans la circonstance n'étaient pas les meilleurs. La même conclusion répondrait à l'échec non moins considérable qu'elle vient de subir dans l'établissement des nouvelles machines hydrauliques de Marly, où fonctionnèrent jadis avec tant de célébrité les engins de Rannequin. Faudrait-il donc aussi condamner les moteurs hydrauliques, que de tous côtés, cependant, on vient étudier en France?

Que l'administration prenne enfin autant de latitude qu'un simple particulier; qu'elle demande seulement des résultats à obtenir sous des conditions déterminées, et que, pour l'exécution, elle appelle à une sorte de concours les ingénieurs compétents, en se bornant à exiger d'eux des garanties sérieuses de responsabilité.

Nous n'aurions pas à combattre le chiffre final du budget que M. Faure demanderait pour l'élévation des eaux de la Seine au moyen des pompes à feu; il suffirait à toutes les prévisions. Nous en ferions peut-être une répartition un peu différente, en mettant *plus*, par exemple, à l'acquisition des machines, *moins* aux bâtiments et aux filtres. Déjà nous avons touché un mot des filtres naturels, dont l'application totale ou partielle permettrait une économie. Mais, tout en restant dans le système des filtres de Chelsea, que M. Faure semble avoir pris pour base de ses évaluations, il serait possible de donner moins d'importance aux appareils destinés à la filtration des eaux de la Seine. Les eaux de la Tamise sont d'une clarification difficile, tandis que celles de la pure Seine, prises avant le confluent de la Marne, sont, au contraire, assez faciles à clarifier; elles présentent à ce point de vue une différence marquée avec les eaux puisées dans Paris, alors que le mélange de la Marne et de la Seine est devenu complet.

M. LE PRÉSIDENT remercie MM. E. Roy et Laurens de leurs communications.

MM. FAURE ET LAURENS insistent sur l'utilité qu'il y aurait à ce que d'autres membres de la Société voulussent bien traiter d'une manière spéciale la question d'élévation d'eau par moteurs hydrauliques.

MM. Castor et W. Martin ont été reçus membres sociétaires.

Séance du 1er avril 1859.

Présidence de M. FAURE.

En faisant connaître les publications et ouvrages qui ont été offerts à la Société depuis la dernière séance, M. le président croit devoir appeler d'une façon toute spéciale l'attention de la Société sur un *Recueil de documents relatifs au matériel roulant du chemin de Paris à Lyon par le Bourbonnais*, dressé sous la direction de M. Bazaine, ingénieur en chef, par MM. Fèvre, ingénieur du matériel de cette ligne, et Baret, chef du bureau des études.

M. le président croit utile de lire un extrait de l'introduction rédigée par M. Bazaine : « Nous savons, par notre propre expérience, dit cet ingénieur distingué, combien il est désirable de pouvoir connaître avec exactitude ce qui a été fait par d'autres; et nous croyons que pour ces motifs comme sous d'autres rapports, il importe que les ingénieurs chargés de la construction des chemins de fer conservent les dessins de types et les documents concernant les travaux de quelque importance qui les ont occupés; que, non-seulement ils en fassent collection, mais qu'ils multiplient assez cette collection pour qu'il puisse se faire entre ingénieurs échange de communications dont le résultat, en définitive, tourne au profit de l'instruction, du progrès, ainsi que de l'économie dans les dépenses. Les procédés autographiques..... donnent le moyen de réaliser cette mesure. La dépense..... peut même n'avoir presque point d'importance, etc. »

Ces idées justes, pratiques et libérales à la fois, doivent être signalées avec un éloge bien senti, et M. le président est certain d'être l'interprète des sentiments de tous en remerciant M. Bazaine pour les avoir exprimées et mises en pratique.

Deux atlas, comprenant ensemble 109 planches de *dessins d'exécution*, avec leurs cotes et un volume de texte contenant des renseignements et devis vraiment précieux, composent cette remarquable publication. M. le président doit donc remercier M. Bazaine d'abord, et ensuite MM. Fèvre et Baret, membres de la Société, qui ont édifié ce monument d'une utilité si incontestable. N'est-il pas désirable que le bon et bel exemple dû à l'initiative de M. Bazaine soit suivi par tous les ingénieurs en chef des grands travaux exécutés par les Compagnies?

M. Vuigner fait connaître ensuite à la Société l'état d'avancement des travaux de fondation du pont de Kehl, sur le Rhin.

J'avais indiqué, dit M. Vuigner, que je tiendrais la Société au courant de l'état d'avancement des travaux de fondation du pont sur le Rhin, à Kehl. — Je viens remplir cette promesse.

Depuis ma dernière communication, les quatre caissons en tôle, formant la fondation de la pile culée de la rive française, ont été descendus dans le fond du lit du fleuve, qui avait été disposé au moyen de dragages à la main, de manière à présenter une surface horizontale à 3 mètres au-dessous de l'eau.

Cette opération s'est faite au moyen de vérins à vis sans fin placées à un angle de chaque caisson et pouvant supporter chacun une charge de 15,000 kil.

Ces caissons ont été réunis entre eux d'une manière provisoire pour qu'ils puissent descendre simultanément avec toute la régularité nécessaire.

Lorsque les caissons ont été à fond, leur surface supérieure s'est trouvée à 0m,60 au-dessus de l'eau, et on a pu monter ainsi la cheminée à air, les cheminées de service et une portion des coffres ou chassis de bois..... Une cheminée par caisson a été garnie de sa chambre à air; les norias ont été disposées dans la cheminée de service, et mises en communication avec la machine à vapeur qui devait les faire mouvoir. — Les bateaux sur lesquels sont montées les machines à comprimer l'air ont été amenées contre l'enceinte de la pile, et on a pu commencer alors le fonçage des caissons dans le gravier.

Cette opération s'est faite jusqu'ici avec la plus grande régularité en plan comme en hauteur.

Le 20 mars les caissons étaient descendus de		1	52
Le 24	—	1	97
Le 25	—	2	40
Le 26	—	2	87
Le 27	—	3	44
Le 28	—	3	72
Le 29	—	3	99
Le 30	—	4	27

de sorte qu'à cette dernière date la partie inférieure du caisson se trouvait à 7m,27 au-dessous de l'eau.

On était alors dans une couche de gravier mêlé d'argile et de falaise, qui n'est pas encore traversée, et dans laquelle on a trouvé des ancres et des boulets..... C'était probablement le lit du fleuve, il y a quarante-cinq ou cinquante ans.

Toutes les machines ont fonctionné convenablement, et les ouvriers ont travaillé sans difficulté dans l'intérieur des caissons, où l'air n'a été comprimé, du reste, qu'à 7 ou 8 dixièmes d'atmosphère.

Comme le gravier n'est pas également compressible, il est arrivé parfois que les caissons ont pris une légère inclinaison, mais on a pu les remettre dans leur position normale avec la plus grande facilité au moyen des vérins qui ont servi pour les faire descendre au fond du lit et qu'on a maintenus pour assurer la régularité de leur fonçage en allongeant leur tige successivement.

Les caissons sont aussi restés réunis d'une manière provisoire, et on les maintiendra ainsi jusqu'à ce que l'expérience ait fait reconnaître qu'il en résulte des inconvénients.

Avant de commencer le fonçage des caissons, on avait fait une maçonnerie en béton avec ciment romain dans les coffres en bois qui leur sont superposés. On continue de maçonner ainsi à sec, au fur et à mesure du fonçage du caisson, et, comme on l'a indiqué déjà, cette maçonnerie forme d'abord une charge nécessaire qui restera comme fondation de la pile.

On a commencé aussi une maçonnerie avec briques et ciment romain dans l'intérieur des caissons contre les armatures pour augmenter leur rigidité.

Les graviers qui sont enlevés par la noria sont rejetés dans de petits wagons, placés dans des bateaux et enlevés ensuite au moyen d'une forte grue à vapeur, pour être rejetés sur la berge, de telle sorte qu'on peut s'en servir pour la maçonnerie en béton.

M. le président remercie M. Vuigner au nom de la Société qui apprend avec la plus grande satisfaction la bonne marche de ces grands et

bardis travaux, dont le succès l'intéresse à tant de titres.

M. le président donne lecture d'une lettre qui lui a été adressée par M. Richard, membre de la Société, ingénieur de section au chemin de fer de l'Ouest, en résidence à Saint-Lô. Elle annonce aux membres de la Société qu'une exposition industrielle et agricole et un concours régional doivent s'ouvrir dans cette ville au mois de mai prochain. M. Richard, membre de la commission d'organisation de cette exposition départementale, exprime le désir qu'un grand nombre de personnes se présentent à ce concours, où elles sont assurées d'être accueillies avec la plus sincère cordialité.

M. le président annonce que le bulletin du dernier trimestre de 1858 va être distribué et que le bulletin du premier trimestre de 1859 est sous presse. Il rappelle l'arriéré considérable qui existait lorsque M. Callon est arrivé à la présidence : il est donc juste d'adresser de vifs remerciments à MM. Callon et E. Flachat qui ont réussi à combler cet arriéré. L'un des secrétaires, M. H. Péligot, qui a bien voulu s'occuper activement de la publication de nos bulletins trimestriels, doit prendre sa part dans ces remerciments très-mérités.

L'ordre du jour appelle la communication de M. Achard, membre de la Société, sur un embrayage électrique appliqué à l'alimentation des chaudières à niveau constant.

M. Achard, après avoir exposé les inconvénients et les dangers que présente l'alimentation des chaudières dans les conditions ordinaires où le niveau et la tension sont exposés à des variations fréquentes par suite de la négligence des chauffeurs, fait ressortir les avantages et l'importance d'une alimentation régulière.

M. Achard explique ensuite en quoi consiste l'embrayage électrique dont il est l'inventeur et comment cet appareil réalise l'alimentation à niveau constant.

Un *levier moteur* reçoit un mouvement alternatif au moyen d'une bielle de transmission mue elle-même par la machine à vapeur.

Ce levier moteur entraîne dans son mouvement une armature qui porte deux électro-aimants et deux cliquets à cheval sur une roue dentée qu'ils font marcher tantôt de droite à gauche tantôt de gauche à droite.

A chaque oscillation la tête de chaque cliquet vient butter contre un petit levier monté sur un axe mobile armé d'un contre-poids destiné à le rappeler et monté dans un support fixe. Ce petit levier repousse la tête du cliquet, la fait basculer en dégageant la dent qu'il poussait devant lui et met le cliquet en contact avec l'électro-aimant.

Tant que le courant électrique ne circule pas à travers les électro-aimants, les cliquets vont impunément butter contre les pôles et font tourner la roue à rochet alternativement à droite et à gauche.

Si le courant électrique circule à travers un seul des électro-aimants, les pôles l'aimanteront et, au moment où l'armature en fer doux de la tête du cliquet viendra butter contre cet électro-aimant, il sera fortement retenu et le cliquet ne pourra pas atteindre les dents de la roue, tandis que l'autre cliquet continuera à faire tourner la roue.

Enfin, si le courant circule à la fois à travers les deux électro-aimants, les cliquets seront soulevés tous les deux et la roue restera immobile malgré le mouvement de va-et-vient continuel du levier moteur.

On comprend donc que si, d'une part, la roue à rochet est calée sur un arbre portant un levier à fourchette, qui entraîne un autre levier placé sur la tête de la clé d'un robinet d'alimentation, et que, d'autre part, on fasse agir à propos un courant électrique sur l'un ou l'autre des électro-aimants, le robinet d'alimentation s'ouvrira, se fermera ou restera ouvert ou fermé suivant que le niveau de l'eau sera trop bas, trop élevé ou convenable.

M. Achard obtient facilement la circulation du courant dans les électro-aimants aux moments convenables, en faisant agir le flotteur sur une aiguille à contre poids, qui, suivant qu'elle est au-dessus ou au-dessous de la position qui correspond au niveau normal, agit sur des contacts qui dirigent le courant électrique dans un des électro-aimants ou dans l'autre, ou dans les deux à la fois.

Les contacts sont établis de manière à limiter à un quart de tour le mouvement de la roue à rochet et du robinet, de manière à ouvrir ou à fermer exactement, lorsqu'il faut alimenter ou cesser l'alimentation.

Enfin, dans le cas où, par suite d'un dérangement quelconque, le niveau s'élève ou s'abaisse au delà d'une certaine limite, les contacts cessent d'agir, et, le courant ne circulant plus dans les électro-aimants, les cliquets restent constamment en prise avec la roue à rochet ; et, comme l'un de ces cliquets fait avancer deux dents tandis que l'autre n'en fait avancer qu'une seule, la roue à rochet tourne constamment et va butter contre le ressort d'une forte sonnerie d'alarme qui retentit indéfiniment jusqu'à ce qu'on soit venu réparer le dérangement.

M. Achard fait fonctionner son appareil. Il donne la démonstration des diverses circonstances de son fonctionnement.

Il indique ensuite sommairement l'application du même principe ou de son embrayage électrique, à la conduite d'un frein spécial pour les véhicules des voies ferrées, en donnant quelques détails sur les appareils déjà réalisés par lui dans ces conditions. Il espère d'ailleurs pouvoir faire connaître à la Société les résultats d'expériences qui doivent être prochainement entreprises avec un système de freins conduit par son embrayage électrique.

M. le président, après avoir remercié M. Achard de son intéressante communication, croit devoir faire observer que cet appareil est appliqué déjà dans plusieurs établissements où il fonctionne depuis un certain temps et avec beaucoup de régularité.

Depuis un mois, notamment, le régulateur d'alimentation de M. Achard fonctionne chez M. Eug. Bourdon, et atteint très-bien le but voulu d'une alimentation à niveau constant. M. Bourdon confirme ces indications.

M. FAURE, parlant comme membre de la Société, fait la communication suivante : L'appareil régulateur d'alimentation des chaudières de M. Achard, lorsque j'ai su qu'il occuperait la Société, m'a rappelé quelques faits et une coïncidence que je crois utile de soumettre à la Société. Il y a six semaines environ, je venais de voir un prospectus avec dessin et légende de l'*Injecteur alimentaire de M. Giffard*, qui préoccupe en ce moment tous ceux qu'intéresse la machine à vapeur sous ses formes et usages divers, et je me proposais d'appeler votre attention sur l'appareil de M. Giffard, en provoquant les études de tous sur les intéressants phénomènes qui se produisent dans cette *nouvelle application* des tubes coniques divergents. Le hasard a voulu qu'au jour, à l'heure même où j'avais pour la première fois sous les yeux le croquis avec légende publié par MM. Giffard et Flaud, je recevais la visite d'un de nos collègues, venant me demander conseil. Il m'apportait le texte et les dessins d'un brevet de 1848, d'un brevet de 1857, en même temps que deux appareils par lui exécutés en 1848, en 1849. « Voilà ce que j'ai fait, me disait-il ; voilà, de plus (et il me les racontait), les faits et les circonstances qui m'ont empêché, dans ces derniers temps, de poursuivre des recherches et des expériences bien anciennes déjà, tour à tour reprises et quittées. Je suis loin, très-loin, de vouloir gêner en quoi que ce soit M. Giffard dans une application à laquelle je n'avais pas songé, je le déclare. Par-dessus tout, j'ai horreur des procès, vous savez pourquoi, et cependant il serait juste que l'on sût ce que j'avais fait avant M. Giffard. »

Je conseillai un appel à M. Giffard en vue d'une conférence en présence de deux ingénieurs choisis par les deux intéressés ; cet appel a été décliné.

Dès lors, et assuré par déclaration expresse de M. Bourdon, que l'examen *historique* des faits, des dates relatifs à de très-curieuses et pour moi très-remarquables coïncidences entre des appareils imaginés, conçus, réalisés par M. Eugène Bourdon d'une part, par M. Giffard, d'autre part, avec telles applications indiquées par le premier, telle autre réalisée par le second et non prévue par le premier ; que cet examen historique et chronologique serait *exclusivement* réduit à l'état d'une simple question d'étude, j'ai voulu, Messieurs, vous soumettre les éléments de cette étude. Voyez, comparez, analysez. Point de discussion, point de débat, point de procès, surtout ; cela est entendu *à priori*. Mais que chacun de nous se puisse faire une idée exacte touchant ces bizarres coïncidences, non pas seulement dans le principe, mais encore et surtout dans les dispositions essentielles ou seulement utiles des appareils destinés à le réaliser.

M. FAURE fait ensuite passer sous les yeux des membres de la Société un certain nombre de croquis faits à une même échelle, et destinés à mettre en saillie des analogies qui lui ont semblé incontestables.

Un membre ayant demandé si le jet de vapeur à travers un tube conique, appliqué dans des circonstances plus ou moins analogues, n'avait pas été employé déjà avant les brevets Bourdon de 1848, M. Faure signale, sans qu'il soit besoin de rappeler le jet de vapeur dans les cheminées des locomotives, une ingénieuse application due à M. Pelletan, et adaptée par lui, il y a quelques vingt ans, à la production du vide, dans les appareils à sucre, sans préjudice d'ailleurs d'autres antériorités qui pourraient être invoquées mais dont il n'a pas connaissance.

M. E. Barrault affirme la parfaite bonne foi de M. Giffard et son ignorance touchant les travaux ou les appareils de M. Bourdon, représentés dans les croquis qui viennent de passer sous les yeux des membres présents.

M. Faure répond que, bien que n'ayant pas l'honneur de connaître M. Giffard, il sait qu'il doit le tenir pour un homme essentiellement honorable, pour un inventeur ayant fait ses preuves déjà, pour un ingénieur habile.

Donc il ne faut pas déplacer la question ;

elle est et doit rester sur le terrain de ces coïncidences curieuses.

Il y a lieu à examen, dans l'intérêt de tous, mais nullement à récriminations qui ne seraient dans le caractère de personne, écartées d'ailleurs *à priori* par M. Bourdon d'abord, par M. Faure ensuite, qui sans cela ne se serait pas cru le droit de dire ce qu'il a dit sur ce sujet.

Quelques observations sont échangées touchant les idées théoriques, les résultats à espérer en ce qui touche l'appareil de M. Giffard; et M. Faure annonce qu'en ce moment on se prépare à l'appliquer à une locomotive, en vue de supprimer les pompes alimentaires qui compliquent si fâcheusement cette machine. M. E. Barrault signale ce fait que l'injecteur Giffard exigerait, pour fonctionner, de l'eau à une température de 40 à 50 degrés au plus.

L'heure trop avancée conduit plusieurs membres de la Société à demander que l'on ajourne la reprise de la discussion sur les eaux de Paris.

Séance du 15 avril 1859.

Présidence de M. FAURE.

Après avoir donné connaissance d'une lettre de M. Bougère, membre de la Société, accompagnant l'envoi de sa *Notice sur l'Injecteur automoteur*, M. le président donne lecture de la lettre suivante, qui vient de lui être adressée par M. Giffard, inventeur de ce très-intéressant appareil :

« J'ai sous les yeux le compte rendu de la séance du 1er avril, dans laquelle il a été question de mon appareil injecteur. Je n'ai qu'à me féliciter de ce qui a été dit de cette invention, et je n'aurais qu'à remercier la Société de sa bienveillance, s'il n'avait été question des prétentions de M. Bourdon à une certaine priorité d'idée. Sans entrer dans une discussion qui serait sans doute intempestive, je ne puis m'empêcher de déclarer :

» 1° Qu'entre mon brevet, dont l'objet est parfaitement défini, et celui de M. Bourdon, dont j'avoue ne pas comprendre encore le but, il n'y a aucune identité;

» 2° Que la similitude apparente des dessins ou images n'est pas plus grande qu'elle ne serait entre les dessins de mon brevet et la copie d'une cheminée de locomotive, avec son tuyau d'échappement à orifice variable; ou bien encore la coupe d'une lampe à modérateur avec ses tubes ascendants, ses orifices, son aiguille de réglage, etc.;

» 3° Que, faire comparer les dessins de M. Bourdon aux miens, sans comparer en même temps les textes, c'est induire en erreur celui qui fait la comparaison;

» 4° Que M. Bourdon lui-même connaissait depuis longtemps les dessins de l'injecteur, sans se douter qu'il pourrait y avoir, selon lui, quelque connexité entre cet appareil et ses tubes divergents;

» 5° Enfin, que je n'ai pas hésité un instant de refuser de soumettre à un arbitrage ce qui, dans mon esprit, ne laisse aucun doute.

» Je vous prie, Monsieur le président, de vouloir bien donner à mes déclarations la publicité de votre compte rendu, et d'agréer... »

M. BOURDON exprime le désir que la publication demandée soit reculée jusqu'à ce qu'il ait pu répondre à M. Giffard.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que M. Giffard n'étant pas membre de la Société, il y a pour elle un devoir de convenance courtoise et d'équité stricte à ne pas différer la publication demandée par cet ingénieur.

M. J. FARCOT, membre de la Société, fait la communication suivante :

Dans un intérêt historique, je crois devoir faire connaître à la Société que M. le marquis de Mannoury-Dectot a pris, le 14 août 1818, un brevet d'invention, avec addition et perfectionnements, en date du 21 août, pour toute une série de machines diverses, parmi lesquelles on trouve ses *dynatransfères*, *machines à transmission de puissance vive*. Il emploie des jets de vapeur pour transmettre la puissance vive de la vapeur à d'autres fluides, liquides ou gazeux. Il constitue ainsi des soufflerie et des élévations d'eau, et transmet aussi, par des jets analogues, la puissance vive d'un liquide à un autre liquide.

M. Mannoury-Dectot employait des ajutages coniques, (dont le jet se projette dans le tube à section croissante auquel il a donné le nom de dynatransfère); il raconte les résultats des expériences qu'il faisait aux Quinze-Vingts sur ses différentes machines. Il est probable que, s'il ne fût pas mort aussi jeune, et vers 1820, M. Mannoury-Dectot serait arrivé à des résultats pratiques.

On trouve la série des machines de cet inventeur remarquable dans le tome 26e de la publication des brevets expirés (Paris, 1835).

Je n'ai vu en aucun endroit du mémoire de Mannoury-Dectot, ajoute M. Farcot, qu'il ait pensé à employer les jets de vapeur pour alimenter les chaudières. Je crois donc qu'il est de toute équité de laisser à M. Giffard le mérite de son ingénieuse application. J'ai voulu seulement, et dans un intérêt historique, signaler les travaux du marquis Mannoury-Dectot.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Farcot de son intéressante communication; il rappelle, en outre, qu'il a lui-même, dans la dernière séance, indiqué les remarquables expériences de Venturi sur les tubes à cônes divergents et leur propriété, connue des Romains, d'augmenter le débit à travers un orifice de section donnée. Le traité d'hydraulique de M. d'Aubuisson de Voisins donne à ce sujet des détails très-précis.

L'ordre du jour appelant la reprise de la discussion au sujet du mémoire de M. le préfet de la Seine sur les *Eaux de Paris*, M. le président donne lecture des observations suivantes adressées à la Société par un de ses membres, qui n'a pu assister à la séance :

Je demande, dit l'auteur de ces observations, que la discussion soit ramenée à son point de départ, à savoir la quantité d'eau utile et la qualité de cette eau.

Quant à la quantité d'eau qui serait consommée par les familles pauvres et riches, si l'eau était livrée à domicile, pure, fraîche et limpide, et si elle ne coûtait pas plus de 20 à 25 c. le mètre cube, il est certain qu'elle serait plus considérable que le projet ne le suppose.

Il est impossible d'en juger par ce qui se passe aujourd'hui, puisqu'à proprement parler, il n'y a pas d'eau disponible, parce qu'il faut aller la chercher; qu'elle est impure, trouble et souvent chaude.

Que l'on dise aux gens du monde que nos ouvriers mettent une chemise blanche le dimanche et ne la quittent que le dimanche suivant; que l'impossibilité de passer journellement le linge à l'eau, à domicile, oblige à des savonnages dispendieux et au lessivage plus dispendieux encore, par conséquent rares; qu'en conséquence l'ouvrier revêt pour travailler des blouses et pantalons de couleur foncée, qu'il ne quitte que lorsqu'ils sont en lambeaux; que le pauvre ne mange pas de légumes, parce que leur préparation exige beaucoup d'eau, et de bonne eau; que les ablutions corporelles se font habituellement, à l'aube ou à la tombée du jour, dans la rue, près des fontaines publiques, ou qu'elles ne se font pas du tout pendant la semaine; ceux qui ne fréquentent ni ne connaissent la classe ouvrière croiront à l'exagération, et cependant nous pourrions signaler encore des habitudes que le manque d'eau a créées et qui nuisent autant à la dignité de l'homme qu'à son bien-être.

Dans les familles bourgeoises, la consommation d'eau tend à augmenter dans d'énormes proportions : chacun de nous, regardant autour de soi, reconnaît qu'elle dépasse 500 litres par tête, quand l'eau est à discrétion.

Il faut donc beaucoup d'eau, si elle est bonne et à bon marché; il en faut infiniment moins, si elle est mauvaise et chère.

Si l'eau de source peut être trouvée, et assurée pure, fraîche, limpide et à bon marché, elle sera de tous points préférable à l'eau de Seine.

Mais comme on ne pourra l'obtenir ni en quantité, ni peut-être avec la régularité suffisante; que, d'ailleurs, certaines éventualités sont attachées à cet unique moyen d'alimentation, il faut un auxiliaire. Ce sera l'eau de Seine ou des eaux de source plus rapprochées, élevées par des machines.

L'alimentation exclusive par l'eau de Seine aurait les plus graves inconvénients. L'eau de Seine est souvent malsaine, impure, trouble et chaude; et ces défauts, loin de diminuer, s'accroissent chaque année.

On dit que l'eau de Seine, prise en amont de l'embouchure de la Marne, sera de bonne qualité; il ne faut connaître ni le régime de la rivière, ni les circonstances qui influent sur la qualité de l'eau, pour partager cette confiance.

Il est reconnu que, par suite du déboisement, de la diminution des prairies et de la mise des terres en culture, l'écoulement des eaux pluviales devient de plus en plus rapide, et que les eaux arrivent aux rivières plus chargées de parties végétales; de telle sorte que, non-seulement l'étiage baisse sensiblement et d'année en année par la diminution du débit dans les temps de sécheresse, mais encore que la vitesse du courant diminue; que la quantité d'eau restant en stagnation sur les bords est plus considérable; que, par la réduction de vitesse et l'absence d'ombre, la température de l'eau s'élève sous l'influence des rayons solaires; que la fermentation se développe rapidement; qu'elle amène à sa suite une véritable animalisation, et que la présence de l'ammoniaque dans l'eau est constatée alors et chaque année par la destruction du poisson.

A ce moment, l'eau de la Seine a, sur tout son cours, en amont comme en aval de Paris, une sapidité fort différente de celle qu'elle a en hiver; elle est à la fois malsaine et de mauvais goût. Or, c'est le moment où l'on en

fait le plus grand usage. Elle peut à ce moment augmenter le développement de bien des épidémies. Elle n'en arrêtera aucune.

Cependant, sur toute cette partie du cours de la Seine, en amont de Paris, il n'existe encore aucun travail tendant à perfectionner la navigation. Que sera-ce lorsque, cédant aux vœux des intérêts qui réclament ces améliorations, les barrages et retenues viendront rendre stagnante, en amont comme elle l'est en aval, la moitié de la superficie des eaux.

La pureté, la fraîcheur, la limpidité de l'eau dans les rivières, ne sont pas conciliables avec les dispositions propres à la navigation.

Les eaux d'alimentation exigent un courant régulier et suffisamment rapide, de l'ombrage sur les rives, etc.

Faudra-t-il sacrifier la navigation à ce nouvel intérêt ?

Les observations que recueille l'Institut sur la teneur en ammoniaque des eaux stagnantes, même à une très-faible distance du courant ; la constatation obtenue, par les observations au microscope, que l'eau stagnante se charge, quand sa température dépasse 15 à 18 degrés, et par le simple contact avec la poussière, de corpuscules dont la fermentation, d'abord végétale, donne rapidement naissance à une énorme production de vie animale; ces observations, disons-nous, attirent aujourd'hui tout aussi sérieusement l'attention que l'impureté minérale de l'eau sur laquelle le rapport donne de lumineuses indications. Elles permettent de dire que ce serait, au point de vue de l'hygiène, une imprudence injustifiable que d'alimenter Paris avec une eau dont la température dépasse, pendant des mois entiers, 25 degrés, et qui est tellement chargée de matières végétales et autres, qu'au bout de deux ou trois jours de repos dans les récipients, elle devient infecte, si elle n'est pas filtrée.

C'est du reste là une question qui est du ressort de l'Institut, et qu'il est désirable de lui voir renvoyée.

En attendant, on peut affirmer avec certitude que l'avenir de l'alimentation des grandes villes appartient plus aux eaux de source qu'aux eaux de rivière.

Partout, en toute circonstance semblable, on a manifesté cette préférence, et on n'a reculé que dans des cas spéciaux et pour ainsi dire obligés.

On reconnaît cependant que l'auxiliaire des eaux de Seine élevées par les machines est un complément indispensable ; et qu'après avoir satisfait, en amenant l'eau de source, une nécessité de premier ordre, celle de donner de l'eau constamment potable à la population, il conviendra de compléter par l'eau de Seine les autres services, à défaut d'eau de source plus rapprochée.

Les travaux nécessaires pour amener les eaux de source soulèvent, il est vrai, des objections, mais il semble que, dans la circonstance actuelle, il n'en est aucune à laquelle l'art ne réponde.

Le projet cherchera l'eau de source au dessous de son niveau habituel d'écoulement pour en puiser une plus grande quantité. Il y a là une éventualité : c'est vrai ; mais l'éventualité est limitée seulement à l'excédant. On est assuré de la quantité qui s'écoulait ; et on peut, dans le cas d'insuffisance, ajouter le produit d'autres sources.

Il n'y a pas d'exemple d'un aqueduc qui se soit maintenu dans l'argile plastique, et celui-ci sera établi sur cette formation sur une partie de son parcours : cela est encore vrai ; mais l'art, qui n'était pas autrefois éclairé sur cette difficulté, saura l'éviter; on peut s'en rapporter aux ingénieurs pour cela.

L'obstruction de l'aqueduc en un point entraînera sa destruction sur une grande distance, parce qu'il ne pourra résister à la pression du dedans au dehors ; mais il est pour cette éventualité des solutions diverses et faciles.

En cas de guerre ou d'émeute, Paris sera exposé à être privé des eaux de source. Sur les bords de la Seine, cet argument n'a pas de valeur.

Les eaux de source arrivant à un point élevé, les conduites actuelles ne pourront pas supporter la pression ; mais cet inconvénient peut être évité par des réservoirs étagés.

Enfin, les eaux seront chaudes, parce qu'elles séjourneront plusieurs heures dans des conduites qui sont maintenues à la température des égouts.

Cette objection, dont la gravité n'est peut-être pas contestable et doit être l'objet de la plus sérieuse attention, s'applique bien plus aux eaux de Seine, dont la température initiale sera, en été surtout, plus élevée que celle des égouts avant d'entrer dans les conduites.

Les objections ainsi écartées ou affaiblies, reste le prix de l'eau. Le mètre cube d'eau de source reviendra à cinq centimes ; il n'est guère possible que l'eau de Seine coûte beaucoup moins.

Quant aux frais d'établissement relatifs à celle-ci, il faut comprendre ceux des machines et celui des filtres. Cette dernière dépense sera considérable.

Le travail mécanique ne s'élèvera guère à moins de deux chevaux par litre d'eau élevé par seconde à 75 mètres de hauteur. Il est vrai que la hauteur moyenne sera moindre ; mais alors les filtres et les réservoirs seront échelonnés, les machines spécialisées pour chaque pression, et la dépense d'établissement fortement accrue.

Il ne faut pas considérer comme très-économique, en combustible, l'application du travail de la vapeur aux pompes à refoulement fonctionnant sous de fortes pressions. C'est certainement l'un des problèmes les plus difficiles de l'art de l'ingénieur. Il n'y a là aucune analogie avec les beaux exemples de machines élévatoires que nous connaissons tous, ou de machines refoulant l'eau sous des pressions de deux à trois atmosphères.

Ce n'est pas que l'emploi des machines à l'élévation de l'eau doive être considéré comme une difficulté.

La plus sérieuse critique que mérite le projet qui est présenté au public, c'est d'avoir émis un doute sur la régularité absolue dont le fonctionnement d'une machine est susceptible. Il n'était pas nécessaire d'aller chercher bien loin des exemples. Depuis douze années, les machines qui montent les trains à Saint-Germain, sur la voie atmosphérique, n'ont pas subi d'interruption. Il est regrettable que cette fâcheuse préoccupation contre l'emploi des machines plane sur l'ensemble du projet.

L'eau de source a de meilleurs arguments que les reproches que l'on fait à l'emploi des machines; et ces arguments eussent été produits au grand profit de la discussion et de l'opinion publique, si une espèce de fin de non-recevoir n'avait été opposée à l'eau de Seine, tirée de la nécessité de l'élever par des machines.

Le parti pris, à priori, de ne pas faire contribuer les machines à l'alimentation d'eau de la ville de Paris a cela de très-fâcheux qu'il a conduit à rechercher à une très-grande distance les eaux de source, afin de les faire arriver à un niveau assez élevé. Il est certain qu'on eût pu en trouver de plus abondantes et d'aussi pures à des distances beaucoup plus rapprochées, bien qu'à des niveaux inférieurs. Mais, dans ce cas, l'emploi des machines eût dû compléter le système.

Cette observation semble d'autant plus fondée que, plus la question s'élabore dans l'opinion publique, plus il semble que la répulsion pour l'eau de Seine, même prise en amont de la Marne, se manifeste et s'étend. Beaucoup d'ingénieurs sont sérieusement convaincus qu'un fleuve ayant aussi peu de pente, et par conséquent aussi peu de vitesse d'écoulement que la Seine, suivant une vallée si large, si découverte, si cultivée; recueillant ses eaux par une infinité d'affluents d'un faible débit, et d'un régime plus lent encore que le sien propre, deviendra avec le temps (dans beaucoup de temps si l'on veut) plutôt un égout qu'un cours d'eau pure, limpide, fraîche, comme devait l'être l'eau de Seine il y a quelques siècles, mais comme elle ne l'est plus aujourd'hui, tant s'en faut.

Les savants et les ingénieurs penseront généralement qu'une eau si chaude, où la vie animale se développe en quelques heures pendant l'été, peut apporter, ou conserver, ou aggraver les fléaux épidémiques les plus sérieux.

Nous partageons ces craintes, et nous n'hésiterons pas à considérer comme une des responsabilités les plus graves que puisse assumer un administrateur chargé de la solution de cette question, que de la résoudre en donnant la préférence à l'eau de Seine.

En appuyant le projet parce qu'il rejette l'alimentation par l'eau de Seine, nous ne nous dissimulons aucune des difficultés de son exécution ; mais nous ne croyons pas, cependant, pouvoir nous associer aux objections qui ont été présentées dans la dernière réunion.

Il est trop facile, en substituant l'étude de quelques heures à des mois ou à des années d'études sur lesquelles s'appuie le devis d'un ingénieur dont on exalte cependant la compétence, de dire que son devis sera dépassé de 40 0/0. Il faudrait pour cela définir et préciser les éventualités dont l'ingénieur n'a pas tenu compte, ou, à défaut, être conséquent avec les éloges que l'on prodigue à son travail et à son habileté.

Nous ne croyons pas davantage qu'il soit exact d'appliquer l'intérêt de 6 0/0 au crédit de la ville de Paris; et nous concluons qu'il n'est pas encore démontré que le prix de 5 centimes le mètre cube, pour l'eau de source amenée par la rigole, sera dépassé.

Mais on est arrivé au prix de 5 c. 6 pour l'eau de Seine ; et ce n'est pas sans s'exposer à des objections que, cette fois, il soit difficile de définir et de préciser.

La mesure de la puissance des machines à vapeur a été, jusqu'à ce jour, la force du cheval, estimée 75 kil. élevés à un mètre par seconde.

Mais cette mesure a toujours été prise sur l'organe soumis le plus directement à la force motrice, c'est-à-dire sur l'arbre de la manivelle.

Ici on fait passer le travail moteur par des transmissions, par des pompes, par une longue conduite, et on admet que la puissance motrice ne sera réduite que d'un cinquième.

Faire une part d'un cinquième de la puis-

sance motrice aux décompositions de force dans les transmissions, quelque simples qu'elles soient; aux coefficients de contraction de l'eau passant à travers les clapets; aux forces vives absorbées par les différences de vitesse de l'eau, par les réservoirs d'air, par les chocs; à la perte de charge résultant de la conduite de refoulement; cela peut être un espoir; mais, d'après les données actuelles de l'expérience et du calcul, c'est assurément une illusion.

C'est plutôt du simple au double qu'il faut calculer la perte de travail moteur dans l'emploi des pompes au refoulement, sous l'influence de fortes pressions.

On dit aussi : «Une machine de cent chevaux est bonne pour cent quarante, en faisant marcher les pompes à une vitesse plus grande.»

Si nous épuisions cet argument, que l'expérience et le calcul repoussent également, les défenseurs du projet pourraient répondre avec plus de justesse que la rigole peut aussi amener plus d'un mètre par seconde.

Quant à l'établissement des bassins de filtrage, qu'il faut supposer couverts et presque doubles pour la facilité du nettoyage des superficies utiles, il faudrait montrer comment on y peut suffire avec une dépense de quatre millions, quelle sera la vitesse et la durée du dépôt, etc. Un chiffre aussi faible a besoin de justifications.

On serait certainement fondé, en face de ces objections, à élever aussi de quarante pour cent les appréciations qui ont été opposées aux eaux de source, en faveur des eaux de Seine; mais ce n'est pas ainsi que la discussion amènera l'évidence. La première, et la plus importante de toutes les données du projet, est la qualité comparative de l'eau. Or, sur ce point, le projet est inattaquable; et l'on énonce une vérité incontestable en disant que l'avenir ne menace nullement les eaux de source, tandis qu'il menace incessamment les eaux de rivière.

La moindre part qu'on puisse faire au projet, c'est aussi d'en admettre le devis. C'est, par contre, une part trop complaisante à faire aux données émises dans l'avant-dernière réunion, que d'admettre le prix de revient de 3 c. le mètre cube pour l'eau élevée par les machines. C'est de l'égalité du coût dans les deux cas qu'il faut partir. Commençons donc par prendre la meilleure eau, et tâchons d'en avoir le plus possible.

Quand nous aurons l'eau de source, on pourra la mettre en concours avec l'eau de Seine, en livrant l'élévation et la distribution de celle-ci comme de l'autre à l'industrie privée. La consommation aura bientôt dit son mot, et elle basera ses besoins sur la nature et l'abondance de chacune.

On a fait au projet une autre objection, celle d'apporter tout d'un coup cent mille mètres d'eau potable et pure à une population qui n'en emploie pas dix mille aux usages de la famille, ce qui frappe d'inutilité, pendant un grand nombre d'années, une dépense considérable. Avec l'emploi des machines, ajoute-t-on, la dépense serait constamment proportionnée à la consommation.

Cette objection n'est que spécieuse. Si la population parisienne consomme si peu, c'est, on l'a dit, parce que l'eau qu'on lui donne est souvent trouble, toujours impure, malsaine, de mauvais goût, et qu'on la lui distribue dans des conditions qui obligent de l'aller chercher, ou de l'attendre, ou de la payer cher : que rien dans les logements n'est préparé pour son usage, etc.

En un mot, si l'usage de l'eau n'est pas répandu, c'est que, faute d'eau, nos mœurs ne s'y sont pas faites; mais cela nous manque, comme manque l'air dans les grandes chaleurs ou le pain dans la disette. Nos regards, notre odorat, notre marche, sont constamment et péniblement affectés dans nos maisons et dans nos rues par le manque d'eau. Nos promenades sont mieux servies, mais il n'y faut pas boire l'eau qui y réjouit la vue; elles ne sont si abondamment pourvues que parce qu'on ne sait que faire de la mauvaise eau. Si l'eau est bonne et bien distribuée, il y aura un moyen certain d'en faire pénétrer très-rapidement l'usage dans la population : c'est de la prodiguer aux classes pauvres. Les cent mille mètres seront bien vite utilisés.

On doit dire de l'eau comme de l'air, comme du blé, comme de tout ce qui est une des nécessités de l'existence : il n'en faut pas un peu, ni assez, ni beaucoup, il en faut trop.

M. LE PRÉSIDENT remercie, au nom de la Société, l'auteur absent de ces observations. Il ajoute qu'en l'absence de ce collègue, il croit convenable d'ajourner la discussion à laquelle elles pourraient donner lieu.

Pour ma part, dit M. Faure, et bien que plusieurs des assertions ou opinions émises par notre collègue absent me semblent contestables quelques-unes, exagérées quelques autres, je me reprocherais de dire aujourd'hui, et sur ce sujet, ce que je suis naturellement conduit à penser et à dire, puisque la note de notre cher et bon collègue vise parfois un travail que j'ai moi-même soumis à la Société.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître ensuite que M. Richoux a demandé à analyser, devant la Société, un travail inédit dû à M. Rodier, ancien architecte voyer de la ville du Mans. Cette étude ou avant-projet propose et discute d'importantes modifications au tracé de dérivation étudié par MM. Belgrand, Rozat de Mandres et Collignon.

M. RICHOUX analyse de la manière suivante le mémoire manuscrit de M. G. Rodier.

Le projet de dérivation des sources de la Somme-Soude présenté par M. le préfet de la Seine, admet comme une loi constante que la disposition intérieure du sol a une analogie naturelle avec le profil de la surface; conséquemment que le mouvement des eaux qui pénètrent une couche perméable suit même sous terre le cours des vallées, et que toute tranchée creusée au fond d'une vallée sèche, située dans un tel terrain, doit nécessairement rencontrer de l'eau à une profondeur plus ou moins grande, mais là en plus grande abondance que sous toute autre partie du sol.

Comptant d'une manière absolue sur cette théorie, les auteurs du projet n'hésitent pas à commencer l'aqueduc avant d'ouvrir les tranchées de recoupement des sources, et ils regardent comme impossible d'obtenir les eaux à une hauteur supérieure à la cote 104 ; ce qui les conduit à les rendre dans les bassins de Belleville à la cote $84^{m},72$.

La théorie admise par M. Belgrand est-elle rigoureuse et ne pourrait-on pas recueillir les eaux à une cote plus élevée que ne le suppose le projet de M. le préfet? Telles sont les questions que se pose M. Rodier dans le mémoire dont nous allons donner l'analyse.

Les terrains les plus favorables à la théorie énoncée par M. Belgrand sont les terrains formés par une couche de sable meuble reposant sur une couche imperméable; or, dans ces terrains M. Rodier a eu souvent l'occasion de remarquer des sources très-abondantes jaillissant, non pas du thalweg, mais bien d'un point élevé du flanc de la vallée n'offrant aucun plissement extérieur. Il y a donc chance, mais non certitude, de traverser les sources en fouillant ces terrains suivant le thalweg; on ne doit donc pas, *à fortiori*, appliquer cette théorie, d'une manière absolue, aux terrains formés par des roches calcaires cohérentes.

M. RODIER admet bien que la porosité des couches est une des données qui influent sur le gisement des eaux; mais il pense que les roches calcaires cohérentes, si remarquables tant par la rareté des sources qu'on y rencontre que par l'abondance de celles qui en surgissent, se caractérisent surtout par la présence de fissures, les unes encore béantes, les autres ressoudées par des remplissages postérieurs à la première formation, et dont l'ensemble forme une série de canaux communiquant plus ou moins bien entre eux, se rapprochant ou s'éloignant de la surface du sol, s'étranglant et s'élargissant tour à tour. Dans cette hypothèse, quel que soit le point du réseau aquifère attaqué, l'eau doit sortir; et, dès lors, il suffit pour obtenir un volume d'eau donné que les terrains supérieurs, au niveau de la source, soient capables de recevoir et de laisser pénétrer dans leur sein une quantité de pluie suffisante.

Dans la théorie de M. Belgrand, la configuration du terrain indique celle de la nappe d'eau; et, si celle-ci se fait jour en un point, on peut déduire de la position de la source produite les niveaux supérieurs et inférieurs de la nappe. Dès lors il est inutile d'ouvrir des tranchées de recherche en dehors de ces limites, et même il convient de ne les pratiquer que dans le thalweg des vallées sèches, puisque c'est là qu'on doit rencontrer l'eau en plus grande abondance. Dans cette hypothèse, les tranchées à ouvrir doivent marcher constamment dans l'eau, et par suite leur exécution doit rencontrer de nombreuses difficultés.

Dans l'hypothèse admise par M. Rodier, la question d'altitude est subordonnée à une question bien plus importante, celle d'ouvrir logiquement et de relier à peu de frais un grand nombre de tranchées.

Les tranchées ouvertes dans des roches cohérentes quoique tendres exigeraient peu de boisages; elles pourraient êtres faites avec des pentes convenables pour ouvrir dans les vallées naturelles un débouché aux veines d'eau rencontrées, et par suite leur exécution ne présenterait presque pas de difficultés.

Reste donc à savoir laquelle de ces deux hypothèses concorde le mieux avec les faits observés.

Dans l'hypothèse de M. Belgrand, on ne peut s'expliquer comment les eaux ne jaillissent pas de tous les points des thalwegs inférieurs à la nappe d'eau dont on suppose l'existence; on ne comprend pas comment certaines parties du thalweg inférieur à la nappe supposée absorbent l'eau au lieu d'en donner; enfin on ne voit pas comment dans les temps de sécheresse une nappe, dont la surface doit être immense, peut laisser tarir certaines sources, puis les rendre abondantes, dans un laps de temps assez court.

Dans l'hypothèse de M. Rodier, il n'y a pas de nappe d'eau, mais seulement des fissures formant une sorte de canalisation souterraine; dès lors la question d'altitude des tranchées est à peu près secondaire : pourvu que ces tran-

chées soient un peu profondes et un peu longues, elles ont chance de recouper quelques veines.

En admettant que les fissures soient remplies, les unes par des matières perméables, les autres par des matières imperméables, on conçoit fort bien que les sources ne puissent jaillir de tous les points de la masse crayeuse, et l'on voit facilement que cette masse peut absorber l'eau de toute part.

Enfin, il suffit d'admettre que les veines liquides qui communiquent entre elles, plus ou moins librement, aient un débouché noyé dans une rivière, pour comprendre que le débit d'une source dépendant du réseau des fissures puisse varier avec les crues de cette rivière, et par conséquent subir des variations très-brusques.

On peut conclure de cette discussion que l'hypothèse admise par M. Rodier satisfait beaucoup mieux aux faits observés que celle qui sert de point de départ à M. Belgrand, et par conséquent qu'il ne serait pas logique d'entreprendre la construction de l'aqueduc de dérivation avant d'avoir recoupé les sources et s'être rendu compte du volume d'eau qu'on peut en espérer.

Hesquin de Rhéville.

(La suite prochainement.)

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

14 février. — **Caisse Lécuyer et Cᵉ.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Saint-Quentin, au siége social, à 1 heure de relevée. Dépôt de 10 actions au moins deux jours avant l'assemblée, à Saint-Quentin, ou à Paris, à la succursale.

23 février. — **Compagnie d'armements maritimes** (I. T. Barbey et Cᵉ). — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, à 1 heure de relevée. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion, au siége social, rue de Provence, 66.

3 mars. — **Chemin de fer d'Anvers à Gand.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue aux Choux, 3 bis, à midi. Dépôt de 10 actions, à Paris, rue de Provence, 34.

5 mars. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Neufchâtel (Suisse), à 10 heures du matin, salle de l'hôtel de ville. Dépôt de 10 actions au moins à Neufchâtel, au siége social, et à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

5 mars. — **Chemin de fer du Centre** (Ecaussinnes à Erquelines). — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 88, à Bruxelles, à 11 heures du matin. Dépôt de 10 actions trois jours au moins avant la réunion, chez M. Emerique, administrateur délégué de la Compagnie, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles, et chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, à Paris, faubourg Poissonnière, 9.

15 mars. — **Compagnie du chemin de fer Ferdinand, de Florence aux Etats-Romains par Arezzo.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Florence, palais Pucci, à 10 heures du matin. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, ou à Paris, à la succursale de la Banque suisse, rue Taitbout, 85, ou à Genève, à la Banque suisse.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1ᵉʳ février. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations du deuxième emprunt, soit 7 fr. 38 c., impôt déduit : à Madrid, à la caisse de la Compagnie, et à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de crédit en Espagne, rue de Provence, 50.

1ᵉʳ février. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Paiement de 18 fr. pour le dividende du premier semestre de l'exercice 1859-1860, sous déduction de 16 c. pour les titres au porteur, à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14.

5 février. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Paiement de 7 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr., montant des intérêts du deuxième semestre de 1859 : à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58; à Bruxelles, au siége social ; à Gand, à la Banque de Flandres.

APPELS DE FONDS

1ᵉʳ au 10 février 1860. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Appel de 100 fr. par action sur les actions nouvelles émises pour l'exploitation des lignes du Brésil et de la Plata. Les actionnaires qui désireront

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES		Kilomètres exploités	RECETTES			
			BRUTES	PAR KIL.		BRUTES	PAR KIL.	en plus.	en moins.
EST (1)	Du 22 au 28 janvier	1651	1,050,186 06	636 09	1618	1,022,568 24	632 01	0/0 0.64	0/0 ».»
ORLÉANS (1)	22 — 28 —	1475	1,035,253 84	701 87	1475	1,085,038 18	735 62	»	4.70
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	22 — 28 —	1406	1,603,825 54	1,140 70	1363	1,672,660 63	1,227 21	»	7.04
OUEST (1)	22 — 28 —	1195	810,878 55	678 56	1145	739,314 95	645 69	5.09	»
NORD (1)	22 — 28 —	964	1,118,897 62	1,160 »»	919	1,053,162 96	1,146 »»	1.22	»
MIDI (1)	22 — 28 —	793	343,480 42	433 14	793	330,658 45	416 97	3.87	»
LYON A GENÈVE (1)	22 — 28 —	231	79,363 58	343 57	229	78,772 97	343 98	»	0.12
ARDENNES (1)	22 — 28 —	164	62,102 20	378 67	154	52,946 92	343 81	10.13	»
DAUPHINÉ	22 — 28 —	134	43,096 65	321 61	134	36,632 59	273 37	17.64	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	» — » —	»	»»,»» »»	»	»	»»,»» »»	»	»	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	15 — 21 —	1326	805,885 57	607 75	1160	846,846 80	726 13	»	16.30
AUTRICHIENS	22 — 28 —	1323	fl. 306,460 »»	231 »»	1323	fl. 257,206 »»	194 »»	19.»»	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	15 — 21 —	482	230,920 53	479 10	482	166,914 62	346 30	38.35	»
Madrid à Guadalajara	15 — 21 —	57	14,068 78	246 82	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	22 — 28 —	275	48,041 41	174 69	196	37,093 88	189 25	».»»	7.59
VICTOR-EMMANUEL	15 — 21 —	214	92,380 92	431 68	214	84,563 »»	395 »»	9.20	»
OUEST SUISSE	20 — 26 —	97	22,069 13	236 80	80	17,864 41	223 30	6.41	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

effectuer ce versement par anticipation jouiront d'un escompte de 5 0/0 l'an : à Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration ; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers, et à Bordeaux, au secrétariat de la chambre de commerce.

Chemin de fer de Lausanne à Fribourg. — Appel du quatrième versement. (Voir aux annonces)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er février. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Remboursement à 500 fr. des obligations se rapportant au premier et au deuxième emprunts, sorties au tirage public du 25 janvier, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces de ce jour.

11 février. — **Chemins de fer de l'Est.** — Tirage au sort de 2,358 obligations se rapportant à divers emprunts, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg, à Paris.

F. G.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 janvier 1860.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque...	44,876 30	186,635 88
Espèces en caisse.	141,759 [illegible]	
Effets remis à la caisse		79,719 62
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	4,560,291 35	10,473,834 55
— de 31 à 60 jours....	3,505,572 [illegible]	
— 61 à 105 jours....	1,889,660 82	
Etranger........	29,547 60	
Warrants........	480,762 60	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragr. 2 et 3)		2,422,436 [illegible]
Avances sur location		12,217 » »
Frais de premier établissement		106,832 31
Frais généraux		25,091 80
Comptes courants		789,397 07
Immeuble social		726,000 »
Versements à faire : 1re émission 30,000,000 ; Actions libérées par anticipat. 7,125	29,992,875	49,992,875 »
Actions à émettre.....	20,000,000	
		65,015,959 35

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émiss.	20,000,000 »	
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre	621,748 25	4,548,195 91
Comptes de Dépôts : A 3 jours de vue 2 1/2 0/0.	1,927,120 05	
Comptes courants (escomptes et espèces)..	1,999,317 61	
Acceptations et effets divers à payer.		131,091 84
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		922 05
Profits et pertes.. Compte ancien..		246,802 70
Profits et pertes.. Compte nouveau		86,319 55
Réescompte		47,628 30
		65,015,959 35

Effets à échoir en portefeuille.....	10,473,834 [illegible]
Effets en circulation avec l'endossement de la Société	8,606,468 33
	19,080,302 88

Certifié conforme aux écritures :

Le président,

Marquis G. d'AUDIFFRET.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à volonté .. 2 1/2 0/0 ;
— à 90 jours.. 3 0/0.

Le président,

Marquis G. d'AUDIFFRET.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle.

La cinquième livraison des **Grandes usines de France**, par M. Turgan, directeur du *Moniteur universel*, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle.

Sous le titre : IMPRIMERIE IMPÉRIALE, cette livraison raconte l'histoire des progrès de l'imprimerie depuis son invention jusqu'à nos jours : elle commence l'histoire de la fabrication des caractères, gravure, fonderie, etc. Les livraisons suivantes donneront, dans les plus grands détails, les perfectionnements modernes apportés aux presses typographiques, à la clicherie galvanoplastique, etc., etc.

Les *Grandes usines de France* paraissent deux fois par mois, en une livraison de 16 pages grand in-8°, ornée de belles gravures et de dessins explicatifs, contenant l'histoire et la description d'une des grandes usines de la France, imprimée avec luxe sur fort papier satiné.

La première livraison a paru le 1er décembre 1859 et a pour sujet, ainsi que la 2e et la 3e, la Manufacture des *Gobelins*. La 4e contient la description des *Moulins de Saint-Maur*.

En envoyant au Directeur de la Librairie-Nouvelle, 15, boulevard des Italiens, 12 francs, soit en un mandat, soit en timbres, on recevra *franco*, par la poste, en France et en Algérie, 20 livraisons formant un magnifique volume.

FORGES.

Saint-Dizier, 28 janvier :

COURS NOMINAUX.

Fontes.

Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,	142	50
Fonte pour 2e fusion n° 1,	160	»
— — n° 2,	150	»

Fers laminés de fonte au bois de Champagne et de Bourgogne.

Fers, 1re classe, selon les usines, écart de 20 fr. entre les trois classes suivantes :	290	»
Cercles et feuillards, 1re classe, écart de 30 fr. entre les trois autres classes.	360	370
Fers spéciaux, 1re classe, écart de 20 fr. entre les cinq autres classes.	290	»

Fers martelés.

Fers martelés, demi-roches à la houille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	320	»
Massiaux forgés,	220	230
Branches de courbes,	330	»
Essieux de 3 à 10 kil.,	390	»
— de 11 à 15 kil.,	370	»
— de 16 à 99 kil.,	340	»
— de 100 à 150 kil.,	370	»
Carrés de 90 à 108 mill.,	370	»
Fers de petite forge : plats de 36 de larg. sur 11 et au-dessous,	340	»

Machine.

Machine n° 21 et au-dessus, en gare de la Villette,	310	»
— n° 20,	320	»

Fil de fer.

Fil puddlé n° 20,	320	330
Fil quincaillier n° 1 (franco Paris). Clair, les 100 kil.,	[illegible]	50
Recuit,	[illegible]	50

MÉTAUX.

Cours à Paris :

CUIVRE	anglais en plaque,	296
	du Chili (brut) rend. 97 0/0,	270
MINERAI	du cuivre Corocoro,	275
ETAIN	Banca,	370
	anglais,	335
PLOMB	brut de France,	61
	d'Espagne,	62
ZINC	brut de Silésie,	[illegible]

Le calme continue sur tous les métaux.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 24 janvier :

Nous cotons aujourd'hui :

Gartsherrie n° 1, 74 fr.; Calder n° 1, 73 75; Glengarnock n° 1, 73 75; Blair et Eglinton, 71 25; warrants numéros mélangés, 72 50; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Charleroi, 15 janvier :

On continue à coter les laminés à fr. 16 50, 18 50 et 20 50.

Il s'est traité passablement d'affaires en fonte affinage à 8 fr. 25.

FRET. — Paris, fr. [illegible] ; Elbœuf, 11 ; Rouen, 11 75; Reims, 9 ; Creil, 7 80 ; Saint-Quentin, 7 ; Amiens, 9.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1651 kilomètres.
1859 — 1618 —

13e année. — 4e semaine.

Du 22 au 28 janvier 1860.

122.076 Voyageurs	271 741 35
Bagages, Marchandises, etc.	778.444 71
Total	1.050.186 06
Recettes antérieures	3.167.625 04
Total	4.217.811 10
4e semaine de 1859	1.050.186 06
Semaine correspondante de 1859	1.022.568 24
Différence	27.617 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.217.811 10
— — 1859	4.086.621 96
Différence	131.189 15

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.473 kil. — En 1859, 1.473 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.473 kil. — En 1859, 1.473 kil.

Du 22 au 28 janvier 1860.

79.745 Voyageurs	286.315 30
Bagages, Marchandises, etc.	748.938 54
Total	1.035.253 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	1.085.038 18
Différence	49.784 38
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.201.838 [illegible]
— — 1859	4.336.162 [illegible]
Différence	134.323 37

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Décembre 1859.

Voir le numéro du 21 janvier.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1105 kilomètres.
1859. — 1103 —

Du 22 au 28 janvier 1860.

132.760 Voyageurs	344.435 15
Bagages et Marchandises	1.159.390 39
Total	1.603.825 54
Semaine correspondante de 1859	1.672.686 63
Différence	68 861 09
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.490.747 98
— — 1859	6.492.642 19
Différence	1.894 21

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1859. — 457 —

Du 22 au 28 janvier 1860.

24.115 Voyageurs	61.810 70
Bagages et Marchandises	216.229 70
Total	278.040 40
Semaine correspondante de 1859	262.130 90
Différence	15.909 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.225.036 40
— — 1859	1.065.119 [illegible]
Différence	159.917 30

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1105 kilomètres.
1859. — 1165 —

Du 22 au 28 janvier 1860.

186.633 Voyageurs	294.480 45
Marchandises, etc. — Grande vitesse	59.037 60
— — Petite vitesse	457.360 50
Total	810.878 55
Semaine correspondante en 1859	739.314 95
Différence	71.563 60
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	3.272.671 20
— — 1859	2.988.047 96
Différence	285.623 24

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 22 au 28 janvier 1860.

109.729 Voyageurs	265.912 19
Bagages, Marchandises, etc.	852.985 43
Total	1.118.897 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	1.053.162 96
Différence	65.734 66
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.546.202 51
— — 1859	4.233.996 70
Différence	312.205 81

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 280 —

Du 22 au 28 janvier 1860

CHEMIN DE FER.

34.379 Voyageurs	100.543 32
Bagages, Marchandises, etc.	262.937 10
Total	363.480 42
Canal latéral et canal du Midi	44.304 43
Total	387.784 85
4e semaine 1859. Chemin de fer	330.658 45
— — Canal	51.828 [illegible]
Total	382 487 26
Chemin de fer, différence sur 1859	12.821 97
Canal, — —	7.524 38
Total	5.297 59
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.569.895 11
— — 1859	1.445.680 72
Différence	124.214 39

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 220 —

Du 22 au 28 janvier 1860

11.831 Voyageurs	32.224 15
Bagages et Marchandises	47.139 68
Total	79.363 58
Semaine correspondante de 1859	78.772 97
Recettes depuis le 1er janvier 1860	338.678 34
— — 1859	305.109 23

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan.* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 134 —

Du 22 au 28 janvier 1860.

9.660 voyageurs	14.806 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	47.295 36
Total	62.102 20
Semaine correspondante de 1859	52.946 92
Différence	9 155 28
Recettes depuis le 1er janvier 1860	245 654 45
— — 1859	208.741 22
Différence	36.913 23

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860 Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 22 au 28 janvier 1860

9.496 Voyageurs	17.945 »
Bagages, Marchandises, etc.	25.151 65
Total	43.096 65
Semaine correspondante de 1859	36 632 59
Différence	6.464 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860	170.292 79
— — 1859	145.389 70
Différence	24.903 09

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier 1860.

Voyageurs	2.079 »
Bagages, Marchandises, etc.	17 052 65
Total	19.131 65
Semaine correspondante de 1859	25.459 30
Différence	6.327 05
Recettes depuis le 1er janvier 1860	65.550 25
— — 1859	72 338 95
Différence	6.782 70

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 15 au 21 janvier 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. / 1859, 965 kil.

47.722 Voyageurs	127.349 [illegible]
Bagages et Marchandises	563.944 51
Transports militaires	39.182 30
Total	730.476 03
Semaine correspondante de 1859	734.217 27
Différence	3.771 22

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée 1860, 224 kil. / 1859, 214 kil.

21.996 Voyageurs	46.940 74
Bagages et Marchandises	24.468 78
Transports militaires	4.000 »»
Total	75.409 52
Semaine correspondante de 1859	114.559 53
Différence	39.190 01

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. / 1859, 1169 kil.

En 1860	805.885 57
En 1859	848.846 80
Différence	42.961 23

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. / 1859, 1169 kil.

En 1860	3.256.812 22
En 1859	3.132.225 88
Différence	124.616 34

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 22 au 28 janvier 1860

31.536 Voyageurs........En florins	72.621 »»
1.106.934 »» quintaux Marchandises	233.865 »»
Total........	306.486 »»
Semaine correspondante de 1859....	257.206 »»
Différence........	49.280 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.226.817 »»
— — 1859..	1.002.682 »»
Différence........	224.135 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 15 au 21 janvier 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

10,956 Voyageurs....................	62.357 61
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.088 78
— (petite vitesse)	156.483 14
Total de la semaine.....	230,929 53

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.478 voyageurs......	8.546 42	14.068 78
Bagages, March. (gr.vit.)	2.332 »»	
Marchandises(petite vit.)	3.190 36	
Total des deux lignes réunies.....		244.998 31
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................		434.354 94
Total..........		679.353 25

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 15 au 21 janvier 1860.

23.137 Voyageurs....................	39.206 55
Bagages, Marchandises, etc..........	29.486 31
Recettes diverses	173 30
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	23.514 76
Total..	92.380 92
Recettes correspondantes de 1859...	84.563 »»
Différence........	7.817 92
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	282.654 11
— — 1859..	238.326 30
Différence........	44.327 81

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 22 au 28 janvier 1860

18.532 Voyageurs	29.236 65
Bagages, Marchandises..............	44.796 48
Total..........	74.033 13
Semaine correspondante de 1859.....	63.609 31
Différence........	10.423 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	276.734 12
— — 1859..	246.335 37
Différence........	30.398 75

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 196 —

Du 22 au 28 janvier 1860.

22.005 Voyageurs..................	21.618 10
Marchandises et Bagages............	26.423 31
Total..........	48.041 41
Période correspondante de 1859....	37.093 88
Différence........	10.947 53
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	174.443 63
— — 1859..	131.077 17
Différence........	43.366 46

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 20 au 26 janvier 1860.

10.358 Voyageurs..................	13.683 05
Bagages, Marchandises, etc.........	9.286 08
Total.........	22.969 13
Semaine correspondante de 1859....	17.864 41
Différence........	5.104 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	95.853 98
— — 1859...	73.543 35
Différence........	22.310 63

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de décembre 1859.	183.360 04
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.........................	1.684.412 40
Total	1.867.772 44

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.643 Voyageurs..................	1.710 95
Bagages, Marchandises, etc...........	14.856 »»
Total..........	16.566 95
Recettes antérieures.........	154.835 50
Total..........	171.402 45

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Décemb.1859.	14.002 49	12 mois 1859	187.597 93
Décemb.1858.	11.942 64	id. 1858	178.069 99
Différence..	2.059 85		9.527 94

ANVERS A GAND.

Décembre 1859	54.129 23	12 mois 1859	720.245 01
Décembre 1858	53.767 17	id. 1858	738.325 12
Différence...	362 06		18.079 21

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 1er au 7 janvier 1860

1re semaine.........................	23.120 90
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine..............	11.815 80
Total..........	34.936 70

TARRAGONE A REUS

1re quinzaine de janvier 1860	7.286 35
— — 1859	6.661 26
Diminution........	625 09

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859	0/0
Décembre	149.717 73	169.032 25	19.314 52	12 90
12 mois.	1.147.497 30	1.300.194 60	152.697 30	13 30

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1859	1858	en 1859.	0/0.
Décembre..	1,907,128 58	1,774,036 12	133,092 46	7.50
12 mois.	15,083,899 23	13,639,003 71	1,444,895 52	10.59

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en décembre 1859.....	60.154
Becs éclairés en décembre 1858.....	55.773
Augmentation décembre 1859......	4.381 becs
Recettes du gaz. — Décembre 1859..	300.514 41
Recettes du gaz. — Décembre 1858..	287.361 23
Augmentation en décembre 1859....	13.153 18
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	1.256.439 93
— 1858-59 —	1.134.934 72
Augmentation pour l'exercice courant	121.505 21

OMNIBUS DE PARIS

Du 22 au 28 janvier 1860.

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.........	252.184 35	78 51	41 67
Semaine correspondante de 1859..	253.783 80	80 77	47 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	1.063.534 15	82 43	45 89
Période correspondante de 1859 ..	1.025.511 »»	80 80	49 68
Différence...	38.023 15	1 63	3 79

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations que, le samedi 11 février, à une heure, il sera procédé en séance publique, au siége de la Société, au tirage des obligations ci-après, qui doivent être amorties dans le courant de l'année 1860, savoir :

479 *obligations* 5 0/0 (nos 1 à 368,828). — Emission de 1852. — *Rachats des lignes de Gray et de Bâle.*—Emissions de 1854 et de 1856. — Remboursables à 650 fr., à partir du 1er juin 1860.

1,613 *obligations* 3 0/0 (nos 1 à 712,000). — Emissions de 1856, de juillet et de novembre 1857, de juillet 1858 et de juillet 1859.— Remboursables à 500 fr., à partir du 1er juin 1860.

38 *obligations de la Compagnie de Strasbourg à Bâle* (emprunt de 1843). — Obligations de 1,000 fr., remboursables à 1,250 fr., à partir du 1er octobre 1860.

184 *obligations de* 500 fr., de la même Compagnie (emprunt de 1852), émises pour la construction du chemin de Wissembourg, et remboursables à 625 fr., à partir du 1er juillet 1860.

9 obligations de 1,000 fr., de la Compagnie de Montereau, remboursables à 1,250 fr., à partir du 1er octobre 1860.

35 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann, remboursables à partir du 1er juillet 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et C° ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FERDINAND DE FLORENCE AUX ÉTATS ROMAINS PAR AREZZO

MM. les actionnaires du chemin de fer Ferdinand, de Florence aux Etats-Romains par Arezzo, sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, conformément à l'article 33 des statuts, pour le jeudi 15 mars prochain, à dix heures du matin, au siége de la Société, à Florence, palais Pucci, via Pucci, à l'effet de délibérer : 1° sur le rapport du conseil d'administration, l'examen et l'approbation des comptes; 2° sur les mesures à prendre en suite d'un décret du gouvernement toscan, en date du 7 janvier dernier.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions, et les avoir déposées au plus tard, soit au siége social, soit à Genève, à la Banque générale suisse, soit à Paris, à l'agence de ladite Banque, 85, rue Taitbout, contre récépissé, quinze jours avant l'époque indiquée pour la réunion. Il sera remis à chaque déposant, en échange de ses titres, une carte d'admission, laquelle sera nominative et personnelle (article 57).

On pourra, néanmoins, se faire représenter par des fondés de pouvoir, membres de l'assemblée générale ou du conseil d'administration (art. 32 et 39).

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE ET DE GENÈVE A VERSOIX.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le quatrième versement appelé le 1er janvier 1859, portant le total des versements échus à 400 fr. par action dédoublée, et à 200 fr. par action non dédoublée, sont invités à effectuer ce versement, avec les intérêts de retard, d'ici au 20 février prochain. Passé ce dernier délai, les numéros des actions en retard seront publiés, et quinze jours après cette publication, les actions seront vendues sur duplicata, à la Bourse de Genève, selon les prescriptions de l'article 15 des statuts.

Les paiements peuvent être effectués :

A Fribourg, en Suisse, à la Caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la banque générale suisse.

A Paris, chez MM. Edw. Blount et C°, rue de la Paix, 3 ;

Fribourg, le 29 janvier 1860.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire,
ALB. CLONY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

ÉCAUSSINNES A ERQUELINES.

Avis aux actionnaires.

MM. les actionnaires présents à l'assemblée de ce jour ne représentant pas le nombre d'actions voulu par le § 2 de l'article 55 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués à une nouvelle assemblée générale extraordinaire, qui aura lieu au siége de la Société, rue Royale, 88, à Bruxelles, le 5 mars prochain, à onze heures du matin.

ORDRE DU JOUR :

Modifications à apporter aux statuts;
Mesures financières.

Pour être admis à l'assemblée, tout porteur de dix actions ou plus devra déposer, chez M. Emerique, administrateur délégué du chemin de fer du Centre, et président de l'Union du crédit, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres qui lui appartiennent, ou qui lui auraient été remis avec mandat par d'autres actionnaires.

Il sera délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Les actions seront aussi reçues chez MM. Noël et C°, banquiers de la Compagnie, 9, Faubourg Poissonnière, à Paris.

Les procurations devront également être déposées chez M. Emerique, trois jours au moins avant celui de la réunion.

Bruxelles, le 31 janvier 1860.

L'administrateur délégué faisant fonction de directeur.
G. WANDERPEPEN.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

En exécution de l'art. 30 des statuts, l'assemblée générale se réunira le samedi 3 mars 1860, à midi, au siége de la Compagnie, rue aux Choux, 8 bis, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder à l'élection d'un administrateur et d'un commissaire, en remplacement des membres sortants.

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 24 février, ou à Paris, chez M. Léopold-S. Konigswarter, 34, rue de Provence, avant le 20 février 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échu le 1er février courant, leur est payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c., desquels sont déduits 0 fr. 12 c. pour l'impôt :

A Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 19 janvier 1860.

COMPAGNIE D'ARMEMENTS MARITIMES

J. T. BARBEY ET Cie.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle ordinaire et en assemblée générale extraordinaire, pour le jeudi 23 février courant, à une heure précise de relevée, à Paris, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actions devront être déposées au siége social, 46, rue de Provence, huit jours au moins avant celui fixé pour la réunion. — Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle. — Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions. — Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée. Un modèle de pouvoir est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

CAISSE LÉCUYER ET Cie

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 14 courant, hôtel de la Caisse, à Saint-Quentin, à une heure de l'après-midi, afin d'entendre le compte que rendront les gérants des opérations de la Société pendant l'exercice 1859.

Pour assister aux assemblées générales, il faut être propriétaire de dix actions au moins, et déposer ses titres au siége de la Société, à Saint-Quentin, ou à la succursale de Paris, au plus tard deux jours à l'avance (art. 20 et 21 des statuts).

LÉCUYER ET C°.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS

Le 1er février a eu lieu, à l'Hôtel de Ville, le 10e tirage des numéros d'obligations à rembourser, appartenant à l'emprunt de 60 millions, contracté par la ville de Paris en 1855, en vertu de la loi du 2 mai de ladite année.

A ce tirage, 1,042 numéros ont été extraits de la roue.

En conformité de la délibération du conseil municipal du 26 mai 1855, approuvée par décret de l'Empereur, en date du 29 du même mois, les quinze premiers numéros sortis dans l'ordre qui suit ont remporté les primes suivantes :

1er N° sorti,	112,110	100,000 fr.
2e	133,146	10,000
3e	40,808	10,000
4e	99,369	10,000
5e	5,248	10,000
6e	11,249	1,000
7e	99,102	1,000
8e	78,530	1,000
9e	135,228	1,000
10e	70,984	1,000
11e	90,755	1,000
12e	98,054	1,000
13e	73,816	1,000
14e	52,210	1,000
15e	62,120	1,000
Total des primes gagnées à ce tirage :		150,000 fr.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La liquidation de janvier s'est faite comme celle de décembre en forte baisse avec de nombreuses livraisons de titres. La rente qui, dans le courant de janvier, avait eu beaucoup de peine à se relever au-dessus de 69, avait paru pourtant offrir pendant plus de quinze jours une résistance invincible à la baisse aux environs de 68 50. Beaucoup de spéculateurs, comptant que la liquidation se ferait dans ces limites, avaient acheté de la rente ferme qu'ils avaient revendue à prime; ils s'attendaient à être liquidés par la levée des primes à la Bourse du 31 janvier, mais le mouvement qui s'est produit pendant les derniers jours du mois, a dérangé ces calculs. La lettre encyclique du pape et les difficultés que paraît avoir soulevées la question de l'annexion de la Savoie à la France, ont jeté la perturbation sur le marché. La rente est tombée presque subitement au-dessous de 68. Toutes les primes se trouvaient compromises, et comme on approchait de la liquidation et qu'il restait peu d'espoir aux acheteurs d'un mouvement de reprise, ils se sont effrayés et ils ont vendu à tout prix. C'est ainsi que la rente est descendue en liquidation à 67 20, et que l'on a fait 67 35 pour fin février; le cours de compensation qui a été fixé à 67 40, présentait une baisse de 1 20 sur celui de la précédente liquidation.

La place presque tout entière s'était mise à la baisse, et il y avait un si grand nombre de vendeurs qu'on s'attendait d'un moment à l'autre à une brusque reprise.

Cependant les affaires se sont terminées hier dans de meilleures dispositions, ce que n'annonçait pas le commencement de la Bourse. La liquidation du marché des actions a été aussi mauvaise que l'avait été la veille celle de la rente. Beaucoup de vendeurs annonçaient qu'ils livraient des titres, et quoique le report se tînt à un taux modéré, les offres se multipliaient sur toutes les lignes. Cet état de choses a duré jusque vers deux heures. Mais à ce moment les opérations de la liquidation étaient terminées, et une reprise assez importante a eu lieu sur toutes les valeurs. Beaucoup de rachats ont été effectués sur la nouvelle que la Banque de France ne changeait pas cette semaine le taux de l'escompte, quoiqu'il eût été porté par la Banque d'Angleterre de 3 0/0 à 4 0/0. On a parlé en outre d'explications satisfaisantes qui seraient publiées par le gouvernement sur la question relative à l'annexion de la Savoie.

La rente s'est alors relevée de 67 20 à 67 60, et elle est restée à son plus haut cours de la journée. Il s'est formé un si fort découvert qu'il suffirait, dans une pareille situation, du moindre incident favorable pour faire arriver les vendeurs et pour déterminer une violente reprise. Dans la bourse de vendredi on est même remonté à 67 85.

La baisse s'est faite plus lentement sur le marché des actions, qui avait présenté une grande résistance à la tendance rétrograde, ce que l'on attribuait aux rachats de chemins effectués par des spéculateurs qui défaisaient leurs arbitrages entamés en faveur de la rente. La liquidation s'est faite aux cours les plus bas. Les cours de compensation ont été désastreux pour les acheteurs, mais ils étaient à peine fixés que le mouvement de reprise a commencé sur toutes les valeurs.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 26 janvier jusqu'à celle du 2 février.

La rente 3 0/0 a fléchi de 68 50 à 67 40; elle est restée à 67 60 au comptant. Elle a varié pour la liquidation de 68 50 à 67 20, et après avoir fait 67 20 pour fin février, elle a repris à 67 60.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 97 à 96 75.

La Banque a fléchi de 2,825 à 2,800; le Crédit foncier, de 750 à 740.

Le Crédit mobilier a baissé de 755 à 720; il est resté à 732 50.

L'Orléans a fléchi de 1,355 à 1,335; il a repris à 1,345.

Le Nord ancien a baissé de 907 50 à 885; il est resté à 900. Le Nord nouveau a fait 811 25; il est revenu à 815.

L'Est a fléchi de 635 à 622 50; il est resté à 623 75.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 893 75 à 865; il a repris à 880.

Le Midi a baissé de 507 50 à 482 50; il a fermé à 490.

L'Ouest a fléchi de 580 à 567 50; il est resté à 570 à terme, et à 577 50 au comptant.

Le Genève a fléchi de 507 50 à 490.

Le Dauphiné a varié de 590 à 562 50; il est resté à 565.

Le Béziers a fléchi de 160 à 140; il a repris à 150.

Les Autrichiens ont fléchi de 516 25 à 487 50; ils sont restés à 495.

Les Lombards ont fléchi de 555 à 531 25; ils ont repris à 540.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 400 à 385.

Les Romains ont baissé de 365 à 348 75.

Les Saragosse ont fléchi de 453 75 à 440; ils sont restés à 445.

Samedi. — Il y avait de la lourdeur sur la rente, mais peu de variations, et les cours sont restés à peu près comme la veille. Les chemins de fer étaient assez fermes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 55 à 68 45, et à terme de 68 55 à 68 40; le 4 1/2, de 96 90 à 97. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit Mobilier, de 752 50 à 755; l'Orléans, de 1,360 à 1,361 25; le Nord de 905 à 913 75; le Nord nouveau, de 825 à 827 50; l'Est, de 640 à 637 50; le Lyon, de 890 à 892 50; le Midi, de 505 à 506 25; l'Ouest, de 580 à 582 50; les Autrichiens, de 515 à 520; les Lombards, de 552 50 à 553 75; les Saragosse, de 452 50 à 451 75; les Victor-Emmanuel, à 400; les Russes, de 486 25 à 487 50.

Lundi. — La Bourse a été très-mauvaise. La baisse a fait de rapides progrès. Les acheteurs ne pouvant plus compter sur la levée de leurs primes, se sont exécutés et ont entraîné les cours. Le marché des chemins de fer a été également ébranlé. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 85 c. à 67 60, et à terme de 80 c. à 67 60; le 4 1/2 0/0, de 30 c. à 96 70. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Mobilier a fléchi de 20 à 735; l'Orléans, de 1,375 à 1,347 50; le Nord, de 18 25 à 893; le Nord nouveau, de 12 50 à 812 50; l'Est, de 10 à 627 50; le Lyon, de 12 50 à 880; le Midi, de 10 à 495; l'Ouest, de 12 50 à 570; le Genève, de 6 25 à 500; les Autrichiens, de 10 à 510; les Lombards, de 10 à 543 75; le Béziers, de 10 à 150; le Dauphiné, de 15 à 580; le Victor-Emmanuel, de 7 50 à 395; les Saragosse, de 6 25 à 447 50; les Romains, de 15 à 350.

Mardi. — Les cours ne se sont pas relevés, cependant la baisse s'est un peu arrêtée, et après la réponse des primes qui s'est faite sur le 3 0/0 à 67 45, les cours ont obtenu une légère reprise. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 35 à 67 50, et à terme de 67 25 à 67 50; le 4 1/2 0/0, de 97 à 96 75. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit mobilier, de 726 25 à 735; l'Orléans, de 1,338 75 à 1,355; le Nord, de 890 à 900; le Nord nouveau, de 810 à 815; l'Est, de 625 à 630; le Lyon, de 875 à 883 75; le Midi, de 495 à 490; l'Ouest, de 567 50 à 575. Le Dauphiné a fléchi de 5 à 575; les Autrichiens, de 2 50 à 507 50. Les Lombards ont varié de 540 à 543 75; les Saragosse, de 443 75 à 445; les Victor-Emmanuel, de 392 50 à 390; les Romains, de 355 à 365.

Mercredi. — La liquidation de la rente a été laborieuse. Les cours ont encore fléchi, et le report s'est un peu tendu. On parlait de fortes livraisons de titres. Les chemins de fer étaient lourds; mais ils étaient pourtant mieux tenus que la rente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 55 à 67 25; en liquidation, de 67 50 à 67 20; et pour fin février, de 67 65 à 67 35. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 97. La Banque a fléchi de 5 fr. à 2,820; le Crédit foncier, de 5 à 730; l'Orléans, de 11 25 à 1,343 75; le Nord ancien, de 5 à 895. Le Nord nouveau a monté de 2 50 à 817 50. L'Est a fléchi de 2 50 à 637 50; le Lyon-Méditerranée, de 10 à 873 75. Le Midi s'est tenu à 490. L'Ouest a fléchi de 5 à 570; les Autrichiens, de 7 50 à 500; les Lombards, de 2 50 à 541 25; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 387 50. Les Saragosse ont varié de 445 à 447 50; les Romains, de 350 à 352 50.

Jeudi. — La Bourse a été très-mauvaise jusqu'à 2 heures, et la liquidation des chemins de fer s'est faite dans de très-mauvaises conditions; mais une vive reprise a eu lieu à la clôture, et toutes les valeurs sont entrées en voie de hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 10 à 67 60, et pour fin février, de 67 20 à 67 60; le 4 1/2 0/0, de 97 à 96 75; la Banque, de 2,810 à 2,800; le Crédit mobilier, de 720 à 732 50; l'Orléans, de 1,335 à 1,345; le Nord ancien, de 885 à 900; le Nord nouveau, de 811 25 à 815; l'Est, de 622 50 à 623 75; le Lyon-Méditerranée, de 865 à 880; le Midi, de 482 50 à 490; l'Ouest, de 570 à 577 50; le Genève, de 490 à 491 25; le Dauphiné, de 562 50 à 565; les Autrichiens, de 487 50 à 495; les Lombards, de 535 25 à 540; les Saragosse, de 440 à 445; les Romains, de 355 à 348 75.

Vendredi. — Le début de la Bourse était encore incertain; mais un vif mouvement de hausse a eu lieu à partir de 1 heure sur un article du *Morning-Post* et sur une hausse de 1/4 des consolidés anglais. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 67 80, et à terme de 25 c. à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 97. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 742 50; l'Orléans, de 6 25 à 1,350 25; le Lyon-Méditerranée, de 4 25 à 881 50; le Nord ancien, de 5 à 905; le Nord nouveau, de 5 à 820; le Midi, de 7 50 à 497 50; l'Est, de 1 25 à 630; l'Ouest, de 7 50 à 577 50. Le Genève s'est tenu à 490. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 498 75; les Saragosse, de 5 à 450, le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 390; les Lombards, de 5 à 545.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	10.000	500	»	25 »	janv. et juill.	290 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	692 50
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	460 »
Comptoir V.C. Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »	février	45 »
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2650 »	avril	»
Sécurité	A	300	5.000	/5	»	....	30 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	150 »	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février	»
[illegible]	A	400	5.000	4/5	398 »	mars	15 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »	....	»
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »	février	»
Centrale	A	1.000	5.000	4000	170 »	février	»
Réunion	A	1.200	5.000	4000	335 »	février	»
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	2 0/0 p
Sphère	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	328 »	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	340 »	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars	155 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	400 »	avril	[illegible] 0/0 p.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	910 »	avril	»
France	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril	65 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	225 »	avril	20 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »	avril	35 0/0 b.
Aigle	A	400	600	3000	200 »	avril	»
Paternelle	A	3.000	1.000	800	Néant	avril	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	5 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »	avril	»
Générale ... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	200 »	t. les 4 ans	»
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	»
Phénix	A	400	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	»
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	20 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juill.	900 »
— act. de jouissance	A	»	1/24000	»	23	juin	» »
Omnibus de Lyon	C	10.000	100	10	Néant	....	50
Omnibus de Londres	C	80.000	100	»	5 »	....	42 50
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	500	»	18 »	janv. juill.	175 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	50	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	41 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril. oct.	1260 »
— act. de jouiss.	A	66.010	1/66010	»	9 30	1er juin	84 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.770	1.000	»	30 »	avril, oct.	972 30
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	140 »
Arles à Bouc, act. de capital	A	8.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	440 »
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	930 »
Aire à la Bassée	A	800	5.000	»	505 »	févr. août	1145 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »	....	610 »
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		600	....	1400 »
Canalisation de l'Èbre	A	40.000	521 25	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille .. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct.	400 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.[illegible]	1.000	»	45 »	....	750 »
Pont de Rouen	A	[illegible]	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	E	8.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis	E	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	200 »
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	500 »
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	40.000	500		30 »	janv. juill.	500 »
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	300 »
Comp. génér. de navigation	C	47.500	1/47500	»	» »	....	100 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	220 »
Armements Barbey et Cie	C	80.000	500	»	32 50	mars sept.	» »
Haute-Loire ..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	[illegible]	avril oct.	» »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin	C	6.500	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai	240 »
Puits-de-Loup-Sud	Civ.	2.925	1.000	»	35 »	avril	400 »
Roannais-Saint-Étienne	Civ.	2.[illegible]	500	»	» »	....	» »
Blanzy	C	20.000	500	»	20 »	févr. août	» »
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	10 »	....	» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850	»	» »	....	400 »
[illegible]	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	117 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	125 75
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	121 25
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	102 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	»	70 »	janv. juill.	740 »
[illegible] et Fresnes	»	»	500	»	»	....	150 »
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	81 20
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	» »
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	20.000	500	»	25 »	....	400 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais	»	10.000	400	»	17 50	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	» »

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	» »
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
[illegible]	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	50	»	25 »	mai, nov.	385 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	15 »	....	900 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	8 »	octobre	» »
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre	» »
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	535 »
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	» »
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	168 »
Terre-Noire ..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	530 »
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	2.000	»	Néant	juin, déc.	2000 »
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	34 »	juin déc.	650 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »	juin déc.	865 »
Allevard	»	» »	1.000	»	» »	....	[illegible]
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »	avril, oct.	700 »
Chatillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 »
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	....	475 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	450 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »	....	225 »
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	11 »	mai, nov	395 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté	C	46.000	500		15 »	mai, novem	» »
Méditerranée (f. et chant.)	A	8.000	1/8000	»	60 »	....	845 »
Firminy		»	250	»	» »	....	183 75
Pont-Lévêque (Vienne)	E	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »	avril, oct.	710 »
Providence (Belgique)	A	3.500	1.000	»	70 »	septembre	1355 »
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill	» »
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	665 »
Caronte	C	7.000	100	10	Néant	....	» »
Chameroy	C	4.000	500	»	»	juin. déc.	» »
Gandillot	C	2.350	250	»	10	....	» »
Christofle	C	4.000	500	»	6 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	»	2 »	....	[illegible]
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100		50	janv. juill	100 »
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	185 75
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	837 50
Union des Gaz	C	24.000	250	»	» »	janvier	55 »
Moselle (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril. oct.	135 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	17 »	....	» »
Versailles	C	1.500	500	»	15 »	mars sept.	» »
Amiens	C	1.300	500	»	25 »	janv. juill.	[illegible]
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	» »
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	1200 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1577 50
Wazemmes	C	3.100	[illegible]	»	12 50	1er octobre	» »
Malaga	»	»	»	»	» »	....	» »
Cie centrale, Lebon 12 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens) ..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août	375 »
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »
Société Linière	C	1.400	500	»	12 »	....	» »
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	30 »	30 avril	» »
Siècle ...... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	16 »	janv. juill.	» »
Droit	C	100	2.500	»	605 »	....	» »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	....	» »
Montluçon	C	24.000	500	»	8 »	....	100 »
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	20 10	septembre	415 »
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	» »
Sétif (colonies de) ...... *Divers*	A	6.000	500	»	25 80	mars sept.	» »
Richer et Cie Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	» »
Caoutchouc souple	C	20.000	100	»	18 »	31 mars	» »
Cholet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Cie générale des Eaux	A	40.000	250	»	13 »	....	[illegible]
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	6.[illegible]	200	»	10 »	févr. juill.	» »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	56	5 »	....	» »
Ports de Marseille	500	10.000	500	15	20 »	janv. juillet	465 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	20 »	avril octob.	510 25
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1130 »
— nouvelles	»	10.000	1.250	75	50 »	février août	[illegible]
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	400	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	18	25 »	janv. juillet	410 »
Aveyron (Decazeville) 1856-57	500	8.000	500	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »	avril octob.	[illegible]
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »	mai novemb	280 »
Horme anc.	475	2.410	512 50	30	25 »	30 juin déc.	401 »
— nouv.	285	7.600	300	50	15 »	31 mars sept	271 25
J.-F. Cail et Cie	60	6.400	500	11	30 »	janv. juill.	465 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	525 »
Gaz de Paris	440	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	412 50
Union des gaz	200	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER COURS DU 28 JANVIER AU 3 FÉVRIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Compt.	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
1415	[illegible]	99	300 000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1440	1390 25	1445	1347 50	1450	1335	1357 50	1345	1345	1340	1352 50	1350 25
919	1265	99	400 000	400	»	61 fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	915	912 75	917 50	915	960	900	925	900 25	920 50	920	915	915
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	827 50	...	817 50	815	816	815	817 50	...	815	815	825	...
1618	1890	99	580 000	500	»	40 46 pour 1858	mai 1859	Est	640	637 50	630	627 50	627 50	630	630	...	630	630	632 50	630
1463	[illegible]	»	1 265 000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	892 50	892 50	890	886	890	881 75	880 25	877 50	880	881 25	885	883
708	1623	99	250 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	495	...	497 50	495	492 50	490	493 75	493 75	490	491 25	495 25	497 50
1108	2104	99	300 000	500	»	31 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	572 50	572 25	573 25	579	572 50	575	575	...	577 50	...	570	577 50
229	234	99	90 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	508 25	506 25	500	500	506	...	...	...	495	491 25	491 25	490
58	54	99	36 000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	...	...	153 50	...	150	...	150	...	150	150	152 50	...
134	209	99	25 000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	...	...	...	560	577 50	575	...	...	...	565	565	560
154	436	99	42 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	465	460	...	465	...
»		»	84 000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	470	...	...	...	467 50	...	470	...	470	...
33		99	18 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	426	...
1323	1341	92	400 000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	518 75	520	513 75	510	507 50	507 50	500	501 25	497 50	495	492 50	490 75
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	400	...	395	392 50	390	390	390	...	390	390 75	391 25	390
»	4102	85	600 000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	491 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	»		»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	463	...
40	175	99	80 000	500	400	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	275	»	270	»	270	»	270	»	262 50	»	267 50	»
205	247	99	72 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	438 75	»	...	»	...	»	...	»
182	815	99	240 000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	452 50	451 75	448 75	447 50	446 25	445	443 75	...	443 75	445	448 75	450
1396	3113	99	312 500	500	300	...	oct. brer. avril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	552 50	553 75	542 50	543 75	543 75	543 75	540	543 50	540	540	547 50	545
»	619	99	170 000	500	...	6 0/0 int. gar.	avril 1859	Romains	365	...	360	...	373	...	355	...	348 75	...	350	...
»	721	99	200 000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	...	»	...	»	...	...	...	»	465	»	452 50	451 50
44	44	99	7 500	500	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»
»	132	99	47 500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	...	...	...	...	...	»	...	»	475	»	494	»
»	»	99	56 000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	90	22 000	500	...	5 0/0	5 mai	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	90	5. 000	500	250	5 0/0	»	Guill. Luxembourg	390	...	...	...	...	...	...	...	370	...	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Dates des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de rembourseme.	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	28	30	31	1	2	3
1848	5 000	1930	»	»	1 250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12 000	1949	»	»	1 250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	1030	...
1844	2 775	1894	1100	»	1 250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8 000	1891	1125	»	1 250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	1030	...	...	...	...
1848	13 333	1898	750	»	1 250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	6 660	1893	»	»	1 250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	3 300	1927	»	»	1 250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1853	941	»	»	»	1 250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34 530	1900	divers.	»	1 250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	975	975	...	975	...	...
1845-1847	15 000	1925	1100	»	1 250	février.	50 ..	Dº.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	90 000	1916	1050	»	1 250	septembre	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1030	1025	1030	...	1035
1847-1854	28 750	1898	divers.	»	1 250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1853	21 000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	juin, décembre.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1854	103 614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	492 50	...	...
1852	120 000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	Dº.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	...	515	512 50	515	513	515
1852	205 000	1952	divers	»	650	avril	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	490	490	492 50	493 50	490	490 50
»	5 000	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22 000	1955	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6 000	1918	»	»	1 250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17 418	1944	500	»	568	mai.	16 67	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1854	131 907	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	291 25	290	...	...	287 50	...
1855	255 000	1960	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	290	290	287 50	287 50	287 50	290 25
1854	61 643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	...	...	...	...	...
1855	264 999	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	290	290	300	300	290	290
1853-1857	1 102 000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	293 75	293 75	290	290	291 25	292 75
1851-1857	675 000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	287 50	285	288 50	283	285 25	286 25
1855	67 710	1954	285	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	291 25	291 25	291 25	290	290	290
1857	51 543	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	290	...	...	289 75	...	290 75
»	250 000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	291 25	290	290 75	290 75	290	290
»	1 240 000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	290	290 75	290	287 50	290 75	290
»	211 000	1961	295	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	291 25	291	290	290	290	290
»	240 700	1957	295	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi gar.	290 25	290	290 75	287 50	287 50	290 75
»	22 610	1958	290	»	500	»	15 ..	Dº.	Bességes à Alais	...	...	282 50	282 50	282 50	...
1857	509 547	1949	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	291 25	291 50	283 75	290 75	290 75	291 25
»	26 277	1955	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	290	287 50	285 50	287 50	285	285
»	90 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné gar.	291 25	290 75	278 75	287 50	287 50	275 75
1858	800 000	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	292 50	290	289 75	287 50	287 50	290
»	563 438	1966	275	»	500	»	15 ..	Dº.	Chemins autrichiens gar.	261 75	260	253	252 50	251 75	255
1857	300 000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	253 50	250	248 75	247 50	248 75	246 25
1859	...	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	231 25	231 25	232 50	225 75	225	224
1858	100 000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	251 25	250	250	249 75	247 50	247
1859	24 576	1957	260	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	...	...	245	...	...	...
1859	»	1900	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Jérez	241 25	242 50	240	...	230 75	230 75
1859	200 000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	102 500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	121 25	121 25	120	120	120	120

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 28 Comptant	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Comptant	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Comptant	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Comptant	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Comptant	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Comptant	Vendredi 3 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0. Jouissance 22 décembre 1859	68 45	68 40	67 60	67 60	67 50	67 50	67 35	67 25	67 60	67 50	67 80	67 85
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	68 50	68 60	67 ..	67 90	67 50	67 65	67 50	67 65	67 75	67 65	67 75	67 90
Rentes 4 1/2 0/0. jouissance 22 septembre 1859	97 ..	97 ..	95 70	95 75	95 75	...	97 ..	97 ..	95 75	95 75	97 ..	...
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 sept. 1859.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2825	»	2825	»	2825	»	2820	»	2800	»	2800	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640	»	640	...	...	»	...	»	635	»	...	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	...	...	725	...	730	...	730	730	...	...	735	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	475	»	472 50	...	472 50	...	472 50	...	472 50	...	472 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	447 50	»	447 50	...	445	»	440	»	441 25	»	445	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	96 25	»	96 25	»	96 25	»	95	»	95	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	90	»	90 75	»	90	»	88 75	»	88 75	»	90	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	...	»	...	»	901 25	»	903	»	...	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	737 50	735	740	735	730 75	735	735	730	735	732 50	747 50	742 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115	»	1115	»	...	»	1115	»	1110	»	1115	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	495	»	495	»	495	»	490	»	...	»	490	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	225	»	225	»	225	»	225	...	227 75	»	225	»
Ville de Marseille. Obligations 1849 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 1/8	»	94 1/8	»	94 2/8	»	94 2/8	»	94 3/8	»	94 3/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	100 ../..	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	81 75	...	81 50	»	81 50	...	81 ..	...	79 50	»	80 25	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	52	»	...	»	51 50	»	...	»	51 ..	»	54 25	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	20 ../..	»	...	»	...	»	...	»	...	»	70 1/2	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	76 1/2	»	79 1/4	»	77 ../..	»	76 ../..	»	75 1/2	»	75 3/4	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés jouissance janvier 1860	465	465	465 75	460	460	455	458 50	...	455	445	456	460
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	33 1/2	33 1/2	33 1/4	../..	33 1/4	../..	33 1/4	../..	33 ../..	../..	33 ../..	../..
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	44 1/4	»	44 1/4	»	../..	»	43 1/2	»	44 ../..	»	44 ../..	»
Dº Dº 1851, jouissance janvier 1860	43 7/8	../..	../..	../..	43 1/2	../..	43 1/4	../..	43 1/2	../..	43 1/2	43 1/2
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	43 ../..	43 ../..	43 ../..	42 7/8	42 3/8	42 3/8	42 5/8	44 1/2	../..	../..	43 ../..	43 3/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	104	»	...	»	...	...	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 1014 — 19e ANNÉE — N° 6 — SAMEDI 11 FÉVRIER 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

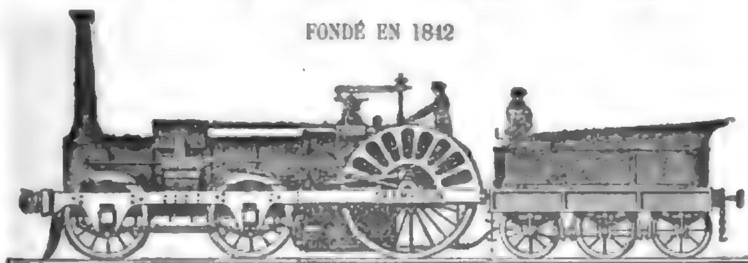
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............ 15 —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Au mouvement de baisse qui avait subitement et sans raison apparente affecté toutes les valeurs dans le cours de la semaine dernière, a succédé un mouvement en sens contraire, qui, sans se traduire par des résultats bien importants, a cependant produit une hausse de 25 centimes sur le 3 0/0. Mais comme il n'y a plus de public à la Bourse, les réactions en hausse ne durent pas longtemps, et il suffit de quelques bruits défavorables pour paralyser les bonnes dispositions du petit groupe qui compose aujourd'hui le marché des fonds publics.

Bien que les difficultés de la question italienne n'aient pas disparu et que la prochaine discussion qui doit avoir lieu à Londres, à l'occasion du traité de commerce avec la France, puisse faire naître quelques préoccupations, on est cependant autorisé à croire que la solution des affaires d'Italie pourra être réglée d'un commun accord, et que l'opposition faite au cabinet anglais n'est pas de nature à lui créer de sérieux embarras. Dans cette situation, on a droit de se demander à quoi tient l'infériorité du cours de nos fonds publics. On ne peut raisonnablement l'attribuer qu'à l'espèce de provisoire dans lequel se trouvent actuellement la Bourse et la spéculation.

La suppression du droit d'entrée, tant de fois annoncée, n'est pas encore un fait accompli, et on en est réduit à cet égard aux renseignements que donne le journal *le Nord* sur de prétendues négociations pendantes entre la ville de Paris et le syndicat des agents de change :

« Les négociations continuent, dit ce journal, entre la ville de Paris et le syndicat des agents de change pour le rachat de l'impôt des tourniquets à la Bourse. La ville de Paris ne voudrait pas perdre un bon revenu annuel de 6 à 700,000 fr.; d'un autre côté, les agents de change trouvent la somme un peu forte à rembourser ; on est en voie d'arriver à une transaction, c'est-à-dire de se partager la somme. La ville fera le sacrifice de 3 à 400,000 fr. par an, et les agents de change paieront le reste. Les tourniquets pourraient donc être supprimés pour le 1er du mois prochain. »

D'un autre côté, les meilleures dispositions qu'on prétendait exister à l'égard du marché des fonds publics n'ont pas eu jusqu'à ce jour de résultats, et il ne paraît pas être question des modifications qu'on avait annoncées comme certaines, et qui devaient rendre à la Bourse et à l'esprit d'entreprise un peu d'initiative et de liberté. Il ne faut donc pas trop s'étonner si la situation ne change pas, puisqu'il n'a encore été rien fait pour la changer.

Le groupe d'industriels qui avait paru d'abord vivement ému des modifications apportées à notre régime douanier, se rassure à mesure que les dispositions transitoires qui doivent être prises commencent à être connues. Il en est de même pour le traité avec l'Angleterre. Voici à cet égard, et d'après des renseignements dignes de foi, le résumé des principales stipulations de ce traité :

1° Admission en France des objets ci-après d'origine et de manufacture britanniques importés du Royaume-Uni, moyennant un droit qui ne devra pas dépasser 30 0/0 de la valeur, double décime compris, savoir :

Sucre raffiné;
Curcuma en poudre;
Cristal de roche ouvré;
Fonte de toute autre espèce que brute aciéreuse, sans distinction de poids; brute autre qu'aciéreuse en masse pesant moins de 15 kilogrammes;
Fer forgé en massiaux ou prismes;
Fil de laiton (cuivre allié de zinc) poli ou non poli, de toutes sortes;
Produits chimiques dénommés ou non-dénommés;
Extrait de bois de teinture; garancine;
Savons ordinaires de toutes sortes et savons de parfumerie;
Poteries de grès fins ou communs et de terre de pipe; porcelaines, verres, cristaux, glaces;
Fils de coton; fils de laines de toutes sortes; fils de lin et de chanvre;
Fils de poils, spécialement tarifés ou non;
Tissus de coton; tissus de crins spécialement tarifés ou non; tissus de laine, dénommés ou non; lisières en drap;
Tissus de poils; tissus de soie; tissus de bourre de soie fleuret;
Tissus d'écorces d'arbres et de tous autres végétaux filamenteux dénommés ou non;
Tissus de lin et de chanvre; tissus mélangés de toutes sortes;
Tissus de caoutchouc ou de gutta-percha purs ou mélangés; habillements ou vêtements confectionnés;
Peaux préparées; ouvrages en peau ou en cuir, compris ou non sous la dénomination de mercerie commune ou fine;
Plaqués de toute sortes; coutellerie;
Ouvrages en métaux nominativement tarifés ou non;
Fontes, fer, acier;
Machines, outils et mécaniques de toutes sortes;
Voitures suspendues, garnies ou peintes; tabletterie et ouvrages en ivoire ou en bois.
Eaux-de-vie, même autres que de vin, de cerises, de mélasse ou de riz;
Bâtiments de mer et embarcations.

2° Réduction des droits d'importation en France sur la houille anglaise ainsi que sur le coke anglais, aux mêmes droits que paie aujourd'hui la houille belge; engagement d'établir dans quatre ans, à partir de la ratification du traité, un droit uniforme à l'importation des houilles et cokes par les frontières de terre et de mer, droit qui ne pourra être supérieur à celui que paie actuellement la Belgique.

3° Stipulation que pour tous les articles préindiqués les droits *ad valorem* sont indépendants des droits différentiels qui protégent les bâtiments français, droits auxquels il n'est pas dérogé;

4° Calculs des droits d'après la valeur de l'objet importé, augmentée des frais de transport, assurances et commission nécessaires pour l'importation en France jusqu'au port d'embarquement;

5° Conversion des droits *ad valorem* en droits spécifiques par un traité complémentaire qui devra intervenir avant le 1er juillet 1860. On prendra pour base de cette conversion les prix moyens pendant les six mois qui ont précédé la date du traité;

6° Application des tarifs ci-dessus dans les délais suivants :

1er juillet 1860. — Houille et coke.
1er octobre 1860. — Fer, fonte et acier, non prohibés.
1er janvier 1861. — Ouvrages en métaux; machines et mécanique.
1er juin 1861. — Fils ou tissus de lin ou de chanvre.
1er octobre 1861. — Autres articles.

7° Fixation à 25 0/0 comme *maximum* des droits *ad valorem* à partir du 1er octobre 1864;

8° Pour les fers, actuellement taxés à 12 fr., double décime compris, le droit spécifique sera de 7 fr. par 100 kilogrammes jusqu'au 1er octobre 1864, et de 6 fr. à partir de cette époque.

9° Les dispositions du traité sont applicables à l'Algérie.

10° La durée du traité est fixée à dix ans.

Le bilan de la Banque de France se ressent un peu de l'incertitude où se trouvent naturellement le commerce et les affaires à la veille d'un changement considérable dans le régime douanier. Le portefeuille a diminué de 17 millions, et les comptes courants des particuliers, c'est-à-dire l'argent sans emploi, ont augmenté de 7 millions; ils s'élèvent en totalité à 195 millions. Les avances sur effets publics et sur actions et obligations sont restées à peu près stationnaires.

Les articles du bilan qui concernent le Trésor ont subi un revirement qu'il est utile de signaler. Le compte courant du Trésor a diminué de 29 millions, mais, par contre, les avances de la Banque à l'État sur le traité du 30 juin 1848, ont été réduites de 65 millions à 40, soit de 25 millions.

Il résulte de tous ces mouvements qu'en définitive le numéraire s'est accru de 6 millions et que la circulation des billets a diminué de 9 millions; de sorte qu'à ce moment les billets en circulation ne dépassent pas 739 millions, tandis que le numéraire atteint 540 millions.

On pensait que la diminution du numéraire pourrait obliger la Banque à élever le taux de son escompte; ce fait ne s'étant pas produit, et le contraire ayant eu lieu, il n'y avait pas de raison pour prendre une mesure que les circonstances ne comportent pas.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 80, ferme à 67 80.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 80, ferme à 97 50.

L'emprunt est coté 68 ».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Autrichiens	25.» 0/0
Victor-Emmanuel	24.26 0/0
Lyon-Genève	22.36 0/0
Dauphiné	19.50 0/0
Saragosse	19.27 0/0
Ouest suisse	10.59 0/0
Ouest	10.09 0/0
Midi	8.62 0/0
Ardennes	6.83 0/0
Est	4.11 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord	1.98 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	2.14 0/0
Orléans	2.23 0/0
Union Suisse	11.30 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	13.35 0/0
Bességes à Alais	15.51 0/0

J.-G. Bordot.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	65	748	268	188
Au 9 Février...	540	517	42	85	40	739	239	195
Augmentation...	6	»	»	»	»	»	»	7
Diminution.....	»	17	2	»	25	9	29	»

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	3 février	10 février	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	67 80	67 80	»» »»	» »»
Rente 4 1/2 0/0	97 »»	97 50	»» 50	» »
Banque de France	2800 »»	2820 »	20 »»	» »»
Consolidés	94 5/8	94 5/8	» »/»	» »/»
Crédit foncier	735 »»	735 »»	»» »»	»» »»
Crédit mobilier	742 50	740 »»	» »»	2 50
Comptoir d'Esc^te	655 »»	615 »»	» »»	22 ex
Orléans	1365 »»	1357 50	»» »»	7 50
Nord	905 »»	906 25	1 25	» »»
Nord nouveau	820 »»	827 50	7 50	» »»
Est	630 »»	635 »»	5 »»	» »»
Paris-Méditerran^e	882 50	880 »»	»» »»	2 50
Midi	497 50	495 »»	»» »»	2 50
Ouest	577 50	577 50	»» »»	» »»
Genève	490 »»	496 25	6 25	»» »»
Dauphiné	580 »»	580 »»	» »»	»» »»
Graissessac-Béziers	152 50	150 »»	» »»	2 50
Ardennes ancien	465 »»	465 »»	» »»	»» »»
Ardennes nouveau	470 »»	472 50	2 50	» »»
Ch. Autrichiens	498 75	495 »»	»» »»	3 75
Victor-Emmanuel	390 »»	397 50	» »»	7 50
Russes	487 50	485 »»	»» »»	2 50
Romains	350 »»	355 »»	5 »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	545 »»	543 75	» »»	1 25
Saragosse	450 »»	452 50	2 50	»» »»

LES TARIFS D'ABONNEMENT.

Les tarifs d'abonnement, qui avaient excité de si vives discussions devant les tribunaux et dans la presse, viennent d'être définitivement interdits par l'autorité supérieure.

Les tarifs d'abonnement, qu'il importe de ne pas confondre avec les tarifs différentiels ni avec aucun autre tarif à prix réduit, avaient pour caractère particulier d'imposer aux expéditeurs l'obligation de remettre toutes leurs marchandises au chemin de fer, à l'exclusion de toute autre voie de transport.

Cette clause, qui avait été l'objet de réclamations de la part des conseils généraux, des chambres de commerce et des expéditeurs, a été jugée, de l'avis du comité consultatif des chemins de fer, incompatible avec le principe de la liberté du commerce. On a pensé que ce genre de traités, quoiqu'applicables à tous les expéditeurs qui acceptaient la même condition, constituait un véritable traité particulier contraire à l'esprit du cahier des charges des Compagnies.

Telles sont les raisons d'ordre public qui ont dicté l'arrêté du 25 janvier 1860, par lequel S. Ex. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a interdit les tarifs d'abonnement, et limité au 1er avril prochain l'effet des autorisations provisoires précédemment accordées à diverses Compagnies.

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que les Cours impériales, appelées à statuer sur les réclamations élevées par divers expéditeurs contre les tarifs d'abonnement, avaient complétement différé d'avis sur le fonds de la question ; mais la Cour de cassation avait jugé dans le sens de la légalité des traités d'abonnement, en s'appuyant, il est vrai, sur le silence ou l'autorisation de l'administration supérieure. Un récent arrêt de la Cour de Rouen, rendu sur l'appel de la Compagnie du Nord, avait adopté la jurisprudence de la Cour de cassation.

La décision du gouvernement coupe court à tout débat sur ce point. Voici l'arrêté de M. le ministre des travaux publics :

F. Grimaud.

ARRÊTÉ.

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu l'article 48 du cahier des charges qui régit les concessions de chemins de fer ;

Vu les articles 41 et 49 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ;

Vu les tarifs *dits d'abonnement*, d'après lesquels les expéditeurs s'engagent vis-à-vis des Compagnies à remettre au chemin de fer, à l'exclusion de toute autre voie de transport, toutes les marchandises dont ils auront la libre disposition ;

Vu les décisions qui ont autorisé *à titre provisoire* diverses Compagnies à mettre ces tarifs en application, et spécialement la réserve suivante, insérée dans les autorisations provisoires accordées aux Compagnies :

« La Compagnie prendra l'engagement de se » conformer à la décision qui interviendra sur » la question de l'abonnement ; étant bien » entendu d'ailleurs qu'elle aura le droit de re- » tirer son tarif à l'expiration du délai d'appli- » cation qui sera fixé par l'administration, » dans le cas où la condition d'abonnement » serait rejetée ; »

Vu les réclamations dont les tarifs *dits d'abonnement* ont été l'objet de la part des conseils généraux des départements, des chambres de commerce et des expéditeurs;

Vu la décision ministérielle du 16 novembre 1857, qui institue une commission prise dans le sein du comité consultatif des chemins de fer à l'effet de procéder à une enquête sur le principe et l'application des tarifs *dits d'abonnement*, ainsi que sur les réclamations auxquelles ces tarifs ont donné lieu ;

Vu les pièces de l'enquête et le rapport de la commission ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 13 novembre 1858 ;

Considérant que les traités particuliers entre certains expéditeurs et les Compagnies des chemins de fer sont interdits par les cahiers des charges de ces Compagnies ;

Considérant que l'engagement pris par un expéditeur de confier pendant un temps déterminé, au chemin de fer, à l'exclusion de toutes autres voies de transport, toutes les marchandises dont il pourra disposer, porte atteinte au principe de la liberté du commerce et constitue un véritable traité particulier;

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Sont interdits les tarifs *dits d'abonnement*, d'après lesquels les expéditeurs s'engagent à remettre au chemin de fer, à l'exclusion de toute autre voie de transport, toutes les marchandises dont ils auront la libre disposition.

ART. 2.

Les autorisations *provisoires* accordées par l'administration supérieure à diverses Compagnies de chemins de fer pour la mise en application de ces tarifs, cesseront d'avoir leur effet à partir du 1er avril 1860.

ART. 3.

Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies.

Les préfets et les fonctionnaires du contrôle sont chargés d'en assurer l'exécution.

Paris, le 25 janvier 1860.

E. Rouher.

CRÉDIT MOBILIER AUTRICHIEN.

Les actions de la Société de Crédit mobilier autrichien, fondée à Vienne, ont été admises à la cote officielle de la Bourse le mercredi 8 février, et les premiers cours ont été de 345 à 355 fr.

Ces actions sont de 500 fr. ; de sorte que leur dépréciation actuelle serait de 30 0/0, si les cours de la Bourse étaient le régulateur infaillible de la valeur intrinsèque des affaires. Mais il n'en est pas ainsi ; et, bien évidemment, le cours attribué aux actions de la Société de Crédit mobilier autrichien n'est que le contre-coup de la crise qui pèse sur tous les marchés financiers de l'Europe, et qui sévit en Autriche plus qu'ailleurs.

Du reste, la situation actuelle de cette Société, comme celle de la Société commerciale sarde, des Sociétés de Crédit mobilier espagnol, et de toutes les Sociétés financières en général, est la conséquence naturelle de l'antagonisme qui a existé et qui se continue entre les diverses influences financières.

Nous n'en voulons prendre pour exemple aujourd'hui que le Crédit mobilier autrichien.

Cette Société fut fondée en 1855, à l'époque où deux grandes influences financières étaient en lutte à Vienne, à Turin, à Madrid, etc. L'une poursuivait la réalisation d'une idée juste : on voulait créer dans tous les centres d'affaires et de capitaux des Sociétés financières correspondantes du Crédit mobilier français, de manière à favoriser la circulation et l'échange entre tous les peuples. Ce mécanisme pouvait rendre les plus

grands services dans un temps où la facilité croissante des communications devait enfanter un grand nombre d'entreprises ayant un caractère international, ou, pour mieux dire, européen. Cependant, les directeurs du Crédit mobilier français succombèrent dans cette lutte, quoiqu'ils représentassent une idée, tandis que leurs adversaires ne représentaient qu'un intérêt. L'idée, c'était la multiplication des capitaux par le Crédit et la substitution de l'association à une prépondérance unique.

Le trait caractéristique de cette lutte se trouve dans la condition imposée par le gouvernement à la Société de crédit autrichien, de limiter ses opérations aux affaires purement autrichiennes. Cette seule condition renversait tous les projets du Crédit mobilier français, et de même qu'elle le fit renoncer à poursuivre la concession du Crédit mobilier autrichien, elle devait au contraire décider son antagoniste à l'accepter, car ce dernier trouvait dans la société nouvelle un instrument utile à son crédit, puisque les opérations de cette société ainsi localisées, ne pouvaient porter aucune atteinte à sa prépondérance.

Les actions de 500 fr. du Crédit mobilier autrichien, furent négociées sur le marché de Paris, en 1856, aux cours de 700 à 800 fr., et si le prix n'est plus aujourd'hui que de 350 fr., c'est que les valeurs composant l'actif de cette société étant toutes des valeurs autrichiennes, se ressentent naturellement du triste état financier de l'empire d'Autriche autant que des causes générales qui ont arrêté en Europe l'essor du crédit et de l'industrie.

Nous croyons cependant pouvoir affirmer que si les influences financières n'étaient pas divisées, les cours des valeurs ne seraient pas aussi faibles. C'est là une leçon qui ne devrait être perdue pour personne, et dont nous examinerons prochainement les conséquences et la portée.

F. Grimaud.

LE PROGRAMME ÉCONOMIQUE DE L'EMPEREUR.

Les diverses parties du programme économique de l'Empereur relatives aux améliorations et aux grands travaux annoncés dans ce programme, se dégagent rapidement dans les rapports spéciaux adressés à S. M., et passent de la théorie dans le domaine des faits.

C'est ainsi qu'un rapport de MM. les ministres des finances, de l'intérieur et de l'agriculture et du commerce, publié au *Moniteur* du 22 janvier, formule nettement les améliorations agricoles qui forment la base des améliorations indiquées par S. M. dans sa lettre au ministre d'Etat.

Il résulte de la statistique des biens communaux, que les communes possèdent aujourd'hui environ 4,720,000 hectares de terrains, estimés à la somme de 1,620,000,000 de francs.

Sur cette immense surface, qui représente près de la onzième partie du territoire de la France, moins de la moitié est actuellement en valeur, savoir : 1,690,000 hectares environ, plantés en bois, et 240,000 hectares composés de terres labourables, prés, vergers et vignes. Cette partie de la propriété communale présente une valeur d'un milliard 335,000,000 de francs et un revenu de 37,000,000.

Le surplus, c'est-à-dire 2,790,000 hectares, se compose de marais, de terres vaines et vagues, de landes, de bruyères et de pâtures. La valeur de ces terrains n'est pas estimée à plus de 283,000,000 de francs, c'est-à-dire à 100 francs environ par hectare, et leur revenu total à 8,000,000 de fr., ou à moins de 3 fr. par hectare.

Ces chiffres suffisent pour donner une idée de l'étendue du mal auquel il s'agit de remédier.

Le rapport entre ensuite dans tous les détails de l'exécution et des formalités qui devront être remplies pour parvenir à l'exécution du projet sans léser aucun intérêt respectable.

Les travaux de dessèchement et d'ensemencement ne pourront être ordonnés que là où la mise en valeur des marais et des terres incultes *aura été reconnue utile*. Or, cette utilité ne sera déclarée que par un décret impérial, délibéré en conseil d'Etat, à la suite d'une enquête locale, et après, une délibération du conseil municipal de la commune.

Tant de précautions et de garanties doivent rassurer pleinement sur l'usage qui sera fait d'une faculté dont le gouvernement ne peut évidemment se servir que dans l'intérêt des communes et pour le bien public.

Lorsque l'exécution des travaux aura été décidée, les communes seraient mises en demeure de les exécuter à leurs frais.

En cas d'impossibilité ou de refus de leur part, l'Etat exécuterait les travaux, sauf remboursement de ses avances en principal et intérêts.

Il n'a pas été possible, et cela se comprend facilement, de déterminer à l'avance le montant des dépenses que pourra nécessiter la réalisation d'aussi importantes améliorations ; et il a paru convenable de limiter à la somme de dix millions le découvert qui pourrait provenir des avances de l'Etat. Ces avances renouvelées incessamment par des remboursements successifs suffiraient sans doute pour atteindre le but que s'est proposé le gouvernement de l'Empereur.

Dans un autre rapport adressé à l'Empereur, le ministre des finances expose les mesures législatives que le gouvernement a l'intention de proposer pour le reboisement des montagnes.

Ces mesures sont de deux sortes :

Les premières ont pour objet d'autoriser le gouvernement à venir en aide, par des subventions soit en argent, soit en fournitures de plants et de graines, aux particuliers, aux communes et aux établissements publics qui entreprendraient de reboiser les terrains dont ils sont propriétaires. Ces dispositions sont empruntées aux projets de lois qui ont été préparés et soumis aux chambres de 1845 à 1847.

Les mesures de la seconde catégorie ont pour but de prévoir le cas où, malgré les subventions et les avances de l'Etat, les communes ou les particuliers se trouveraient dans l'impossibilité d'exécuter les reboisements dont la nécessité serait démontrée et reconnue d'intérêt public. Dans ce cas, les travaux de reboisement seraient déclarés obligatoires et exécutés au besoin aux frais de l'Etat. Les terrains sur lesquels ces travaux seraient entrepris pourraient être expropriés pour cause d'utilité publique.

L'étendue des terrains susceptibles de reboisement dans les régions montagneuses de la France, et par conséquent dans les départements les plus menacés par les inondations par suite de la dénudation des pentes, peut être évaluée approximativement à 1,133,000 hectares.

De ces 1,133,000 hectares, 40,110 appartiennent à l'Etat, 532,846 aux communes, 560,787 aux particuliers.

Quant à la partie financière du projet qui sera soumis à l'examen du conseil d'Etat, elle se résume ainsi :

Une somme de 10 millions serait affectée aux subventions et aux travaux de reboisement dans les montagnes. Les ressources nécessaires pour couvrir cette dépense seraient obtenues au moyen de l'aliénation de bois de l'Etat, jusqu'à concurrence de 10 millions.

Les aliénations auraient lieu successivement dans un espace de dix années, de manière à proportionner, chaque année, les ressources obtenues par la vente des bois en plaine aux allocations accordées au budget pour le reboisement des montagnes. L'administration des forêts se trouvant chargée de la double opération, le ministre des finances sera toujours à même de veiller à ce que les avances faites par le Trésor soient couvertes dans l'année.

Une allocation de 1 million par an, affectée au reboisement, suffirait, dit le rapport, pour distribuer des subventions et des primes importantes et pour entreprendre des semis et plantations assez considérables dans les périmètres exceptionnels déterminés par les décrets impériaux. Des aliénations correspondantes de 1 million de bois par année ne peuvent jeter de perturbation ni dans la vente des immeubles, ni dans la vente des coupes. Jusqu'ici le succès des aliénations de bois a toujours été contrarié par la masse des opérations engagées à la fois pour satisfaire à des besoins urgents dans les temps de crise. Les aliénations qui auraient lieu en exécution de la présente loi se feraient dans des conditions infiniment plus avantageuses, et on pourrait en espérer de bons résultats.

Telle est l'économie du projet de loi qui a été renvoyé à l'examen du conseil d'Etat, et

dont l'exécution doit commencer l'œuvre importante du reboisement des montagnes, si nécessaire à la sécurité d'un grand nombre de départements de la France.

Le Corps législatif sera donc saisi, lors de la session qui va s'ouvrir prochainement, des deux projets que nous venons d analyser, et qui pourraient ainsi être mis immédiatement à exécution.

Si nous sommes bien informés, ces deux projets ne seraient pas les seuls qui seraient prochainement soumis au conseil d'Etat et à la sanction législative.

Plusieurs autres projets seraient destinés à développer la production houillère, à réduire les frais de transports par canaux et voies navigables, et à opérer le raccordement des exploitations de houilles aux lignes ferrées et aux canaux et rivières.

On voit que le programme de l'Empereur marche à grands pas vers une réalisation rapide, et que l'activité des divers ministères ne fera pas défaut aux intentions exprimées par Sa Majesté.

J.-G. Bordot.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER

D'après le budget soumis au conseil d'Etat pour 1861, la part afférente aux travaux publics s'élève à 103 millions, non compris l'excédant accusé par le programme du 5 janvier, ce qui porterait cette part à 153 millions.

Le ministère des travaux publics prévoit, de 1860 à 1861, l'ouverture de 450 kilomètres de chemins de fer, qui sont : d'Astricourt à Lillers, d'Aillevers à Faverney, de Nouzon à la frontière de Belgique ; puis, les embranchements de Coulommiers, de Bar-sur-Seine, de Rennes à Redon et Montauban, de Saint-Lô, Saint-Christophe à Rodez, Moret à Montargis et Bourgoin à Beaumont. Dans deux ans, le chemin de Paris à Nevers, chemin direct qui conduira à Lyon, sera probablement ouvert.

— L'achèvement du chemin de fer de ceinture est poussé très-activement. L'agrandissement de Paris rend le service de cette nouvelle voie ferrée indispensable.

On sait que jusqu'à présent le chemin de fer de ceinture ne transportait pas de voyageurs, et qu'il était affecté au service spécial des marchandises pour les cinq gares communes aux Compagnies de l'Ouest, du Nord, de l'Est, de Lyon et d'Orléans, avec les deux gares de Charonne et de la Villette.

Les transports effectués par ce chemin, en 1858, se sont élevés au chiffre de 905,206 tonnes, réparties ainsi qu'il suit :

Ouest, 162,861; Nord, 338,496; Est, 117,221; Lyon, 107,769 ; Orléans, 129,060; Ceinture, 49,796.

— Au nombre des travaux publics qui doivent être prochainement exécutés, il est question, paraît-il, de l'approfondissement du canal maritime de Caen. Une loi de 1805 et plusieurs autres successives avaient alloué des crédits s'élevant à 9 millions de francs environ pour cette construction qui a été livrée à la navigation en 1858. Mais, dans l'intervalle de l'exécution des travaux, les conditions de construction des navires se sont sensiblement modifiées, leurs proportions sont aujourd'hui plus grandes, et, par suite, le tirant d'eau plus considérable ; il en résulte que le canal de Caen n'est pas praticable pour un grand nombre de bâtiments d'un certain tonnage. Le gouvernement a donc reconnu, dit le *Constitutionnel*, la nécessité d'approfondir le canal. Les ingénieurs chargés d'étudier les meilleurs moyens d'y parvenir, pensent qu'un creusement de cinquante centimètres serait suffisant pour atteindre le but qu'on se propose, et qu'afin de ne pas interrompre la navigation, les travaux pourraient être faits au moyen d'un simple dragage.

De plus, on profiterait de l'occasion pour couvrir, dans toute la traversée de la ville de Caen, la rigole qui alimente le canal, et dont le passage dans la ville à ciel ouvert donne lieu à des plaintes, et présente certains inconvénients. L'ensemble de tous ces travaux pourrait, suivant les plans et devis des ingénieurs, être exécuté moyennant une dépense de 5 à 600,000 fr. On nous assure qu'un prochain décret allouant les crédits nécessaires, permettra d'entreprendre et de mener à fin, dans une ou deux campagnes au plus, ces travaux dont l'utilité ne saurait être méconnue, et qui seront le complément indispensable d'une grande œuvre appelée à rendre des services importants à notre navigation.

— Les transports à bas prix ont toujours été d'une impérieuse nécessité pour les industries employant ou fabricant des produits encombrants; ils deviennent aujourd'hui pour l'industrie du fer une question de vitalité. Le gouvernement se préoccupe, dit-on, de la réduction des tarifs sur les chemins de fer et les canaux.

On assure que les directeurs des compagnies des chemins de fer ont été convoqués mardi par S. Exc. M. Rouher, au ministère des travaux publics, afin de discuter les modifications proposées sur les tarifs, et de déterminer les époques auxquelles pourront être terminées toutes les lignes du réseau français.

—On se préoccupe en Belgique des réformes douanières qui vont avoir lieu en France, et surtout des nouvelles conditions qui seront faites aux charbons anglais, et, afin de mettre l'industrie charbonnière à même de parer aux éventualités, on attend du gouvernement des mesures qui amèneront une réduction dans les prix de transport : l'abaissement des tarifs de chemins de fer, l'accroissement de matériel, la réduction des péages, l'amélioration des voies navigables, et enfin de nouvelles lignes ferrées.

Le gouvernement prend enfin en considération les réclamations qui lui sont faites depuis longtemps pour l'approfondissement de la Sambre. Une affaire d'un haut intérêt pour le bassin de Charleroi est en négociation. Il s'agit de relier l'Est belge au chemin de fer des Ardennes à Givet, ce qui serait d'un grand secours pour l'écoulement des charbons dans les villes de l'est de la France qui s'approvisionnent dans les houillères de Mons.

La *Revue d'Édimbourg* a publié un travail statistique important d'où il résulte :

Que la population du Royaume-Uni, qui était, en 1803, de 15,800,000 habitants, a toujours progressé depuis, et qu'elle était, en 1858, qu'on a pris pour terme de comparaison de tous les calculs, de 30 millions d'habitants ;

Que, pendant la même période, les revenus publics se sont élevés de 31,113,000 liv. st. à 61,812,000 liv. st. ;

Et que la taxe par tête s'est abaissée de 13 à 11 sh. 2 den., après avoir été de 76 sh. en 1815.

Ainsi, depuis le commencement du siècle, la population et les revenus publics ont doublé en Angleterre, et la moyenne de la taxe par tête a baissé d'un cinquième.

Le montant total de la richesse foncière et mobilière, qui était en 1803 de 1,863 millions de liv. st., était estimée, en 1858, à 5,975 millions de liv. st.

Les revenus publics, qui étaient de 38,600,000 liv. st. en 1803, atteignaient 61,800,000 liv. st. en chiffres ronds, en 1858.

L'impôt, qui était à la première époque de 2 sh. 07 den. 0/0 par rapport à la richesse publique, n'était plus que de 1 sh. 031 à la seconde ;

En d'autres termes, tandis que la richesse augmentait de deux tiers et les revenus d'un tiers, l'impôt pour cent diminuait de moitié.

Si l'on rapproche la quotité des impôts en Angleterre et en France, on trouve ceci :

En France, la taxe moyenne par tête est de 39 sh. 5 den. ;

Elle est, en Angleterre, de 41 sh. 2 den.

Sur ces impôts, ce qui est attribué aux dépenses publiques, en dehors du service de la dette, est de 27 sh. 5 den. en France, et de 24 sh. 3 den. en Angleterre.

Si l'on compare l'Angleterre et l'Amérique, en comprenant l'ensemble de toutes les taxes, soit générales, soit locales, pour donner plus de justesse à la comparaison, on trouve ceci :

En Angleterre, la taxe moyenne par tête est de 51 sh. 3 den., c'est-à-dire de 1,41 0/0 de la richesse totale du pays.

En Amérique, la taxe moyenne par tête est de 28 sh. 2 den., c'est-à-dire de 1,62 0/0 de la richesse totale.

Sur ces impots, ce qui est attribué aux dépenses publiques (la dette exceptée) est, en Angleterre, de 34 sh. par tête, ou 0,89 0/0 de la richesse du pays.

En Amérique, elle est de 19 sh. 10 den. par tête, ou 1,14 0/0 de la richesse totale.

Ainsi l'Angleterre est plus imposée par tête que la France ou l'Amérique, elle l'est moins si on tient compte de l'étendue de ses ressources imposables.

Les frais de perception des droits indirects, et principalement de ceux de douane, qui coûtaient, en Angleterre, 5 1/2 0/0 en 1839, ne coûtaient plus que 5 0/0 en 1858 ; ils ont été, en Amérique, de 7 3/4 0/0, et de 16 0/0 en France.

Les frais de perception de l'impôt direct en Angleterre ont varié de 3 à 4 0/0.

Enfin, si l'on cherche à savoir dans quelle mesure les diverses classes de la société anglaise supportent le poids de l'impôt, on arrive à ces résultats : la somme des impôts s'élève à 76 millions de livres sterling ; sur cette somme, les classes propriétaires, qui ont un revenu estimé 320 millions liv. st., et qui comptent 7,500,000 individus, paient 51,500,000 liv. st. ; les classes laborieuses, qui ont un revenu de 225 millions liv. st., et qui comptent 22,500,000 individus, paient 24,500,000 liv. st. En d'autres termes, les premières paient 6 liv. 17 sh. 4 d. par tête ou 16 0/0 de leur revenu annuel, et les secondes seulement 22 sh. par tête ou 11 0/0 de leur revenu annuel.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 4 FÉVRIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 4 février.
Nord	5.800 »»	907 50
Paris-Méditerranée	5.779 18	892 50
Orléans	3.566 80	1355 »»
Ouest	3.437 64	575 »»
Bességes	3.238 95	440 »»
Est	3.198 37	630 »»
Midi	2.200 30	497 50
Genève	1.898 57	395 »»
Ardennes	1.875 08	465 »»
Dauphiné	1.574 97	580 »»
Autrichiens	fl.1.159 [illegible] Au 28 janvier.	500 »»
Lombards-Vénitiens-Sud	2.286 26	553 75
Victor-Emmanuel	1.760 80	400 »»
Madrid à Alicante	1.728 56	453 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

ÉCONOMIE DANS L'APPLICATION DE L'ÉLECTRICITÉ A LA TÉLÉGRAPHIE ET AUX CHEMINS DE FER.

L'importance de l'électricité dans son application aux relations sociales et à nos usages domestiques, se démontre chaque jour de plus en plus par les faits, et chacun comprend l'intérêt qui s'attache aux recherches dont le but est de rendre l'usage de la pile plus simple et moins dispendieux. A cet égard, l'industrie des chemins de fer est spécialement intéressée aux améliorations et aux économies qui peuvent être apportées dans la pratique de la télégraphie électrique, cet agent indispensable de nos grandes lignes de fer.

Un progrès important vient d'être réalisé par M. Marié-Davy, au point de vue du service télégraphique administratif et de la télégraphie des chemins de fer. Sans entrer pour le moment dans aucun détail théorique, nous nous contenterons de donner des chiffres qui sont puisés dans les *Annales télégraphiques* publiées par un comité de fonctionnaires de l'administration des télégraphes, et qui par conséquent peuvent inspirer toute confiance.

L'Etat emploie pour le service de ses 480 bureaux 12,000 éléments Daniel, dont le prix de revient est pour chaque élément :

Vase en verre	» 30
Vase poreux	» 17
Zinc et lame de cuivre	» 90
Total	1 37

Soit pour les 12,000 éléments. . 15,440 »»
et dont le prix d'entretien annuel est :

Vase en verre	Mémoire
Vases poreux (deux)	» 34
Zinc et lame de cuivre (dure 3 ans)	» 30
Un kilogr. de sulfate de cuivre	» 90
Total	1 54

Soit pour les 12,000 éléments. . 18,480 »»

En supposant que la première pile à sel mercuriel, proposée par M. Marié-Davy et acceptée par l'administration, se substituât à l'ancienne pile de Daniel, 8,000 éléments feraient le service des 12,000, nous arriverions ainsi aux chiffres suivants :

Prix d'acquisition, par élément :

Vase en verre	» 25
Vase poreux	» 10
Zinc, lame de plomb et charbon	» 80
Total	1 15

Soit pour les 8,000 éléments. . . 9,200 »»

Prix d'entretien annuel :

Vase en verre	Mémoire
Vase poreux (deux par an)	» 20
Zinc (dure 5 ans)	» 16
Sulfate de mercure 0k,210g à 7 fr. 50 c. le kilogr.	1 58
Total	1 94

Soit pour 8,000 éléments. . . . 15,520 »»

L'économie est déjà sensible, mais le principal avantage de la nouvelle pile est une très-grande propreté relative.

M. Marié-Davy ne s'est pas arrêté là. Il a cherché d'autres substances dont l'emploi fît faire un nouveau pas à la question d'économie. On jugera du résultat obtenu par les chiffres suivants établis sur des piles de même dimension que les piles à sel mercuriel.

Pour remplacer les 12,000 éléments Daniel, il en faudra 12,000 de la nouvelle pile.

Prix d'acquisition.

Le même que la pile Daniel.

Prix d'entretien annuel.

Vase en fer battu étamé, rétamage	» 05
Vase poreux	» »»
Zinc	» 15
Sulfate de plomb, 0 kil. 210, à 0 fr. 30 le kil.	» 07
Total	» 27

Soit pour 12,000 éléments 3,240

Soit une économie s'élevant pour les piles Daniel à 15,240 fr. sur 18,480, soit 83 0/0;

Et sur les piles à sel mercuriel, à 5,960 fr sur 9,200, soit 64 0/0.

Nous n'avons pas tenu compte dans ce calcul du prix des métaux réduits, parce que ces métaux n'ont de valeur que quand la quantité qu'on en obtient est assez considérable pour la vente ; dans ce cas les frais d'entretien de la pile au sel de plomb deviennent presque nuls.

Il faut ajouter que ces calculs ne sont applicables qu'aux courants télégraphiques qui sont toujours très-faibles; pour les courants plus forts employés sur les chemins de fer ou dans l'industrie, les rapports sont changés et les trois piles se rangent ainsi dans l'ordre croissant de leurs frais d'entretien.

Pile au sel de plomb qui conserve tout son avantage.

Pile de Daniel au sel de cuivre.

Pile au sel mercuriel qui devient la plus dispendieuse.

F. GRIMAUD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 9 février 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	173,314,974 62
Numéraire dans les succursales	366,580,929 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	419,438 74
Portefeuille de Paris, dont 56,645,063 fr. 60 c. provenant des succursales	251,511,925 [illegible]
Portefeuille des succursales, effets sur place	265,392,903 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	422,500 »
Avances sur effets publics français.	29,230,700 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	13,888,400 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	52,415,200 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	33,050,800 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	726,000 »
Avances sur obligations dans les succursales	282,000 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	40,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 [illegible]
Rentes, fonds disponibles	53,708,961 [illegible]
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,596,146 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	445,105 67
Divers	2,112,105 32
	1,406,275,843 50

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 [illegible]
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	738,997,575 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	4,857,940 [illegible]
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	7,472,389 »
Compte courant du Trésor, créditeur	238,676,638 52
Comptes courants de Paris	156,811,598 [illegible]
Comptes courants dans les succursales	35,000,074 »
Dividendes à payer	1,657,013 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	2,139,366 [illegible]
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	3,200,431 [illegible]
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,405,758 17
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	2,197 21
Divers	2 878,615 32
	1,406,275,843 [illegible]

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte CH. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 janvier 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,060,206 96	4,164,228 »»
Espèces à la Banque	2,104,021 04	
Portefeuille :		
Paris	33,810,214 24	51,746,320 75
Province	14,423,454 18	
Etranger	3,503,552 33	
Immeubles		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		8,634,257 54
Correspondants :		
De province	9,106,629 61	12,401,040 41
Etrangers	3,294,410 80	
Crédits sur connaissements et nantissements		3,805,175 69
Frais généraux		72,297 33
Effets en souffrance. — Exercice courant		557 03
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		2,141,358 38
		103,404,533 20

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées, 20,000,000 »		40,000,000 »
Actions à émettre, 20,000,000 »		
Capital des Sous-comptoirs		4,072,174 05
Réserve		4,047,068 09
Comptes courants d'espèces		29,987,350 51
Acceptations à payer		4,110,503 98
Dividendes à payer		743,076 00
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	7,969,338 81	8,066,725 82
Par faillites du Tribunal de commerce	97,387 01	
Correspondants :		
De province	10,757,939 10	11,188,280 24
Etrangers	430,341 14	
Profits et pertes		244,246 46
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		2,362 54
Divers		942,728 55
		103,404,533 20

Risques en cours au 31 janvier 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	51,746,320 75
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	11,218,159 »»
	62,964,479 75

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

PINARD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

14 février. — **Caisse Lécuyer et Ce.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Saint-Quentin, au siége social, à 1 heure de relevée. Dépôt de 10 actions au moins deux jours avant l'assemblée, à Saint-Quentin, ou à Paris, à la succursale.

23 février. — **Compagnie d'armements maritimes** (I. T. Barbey et Ce). — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, à 1 heure de relevée. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion, au siége social, rue de Provence, 40.

3 mars. — **Chemin de fer d'Anvers à Gand.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue aux Choux, 3 bis, à midi. Dépôt de 10 actions, à Paris, rue de Provence, 34.

5 mars. — **Chemin de fer du Centre** (Ecaussinnes à Erquelinnes). — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 88, à Bruxelles, à 11 heures du matin. Dépôt de 10 actions trois jours au moins avant la réunion, chez M. Emerique, administrateur délégué de la Compagnie, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles, et chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, à Paris, faubourg Poissonnière, 9.

15 mars. — **Compagnie du chemin de fer Ferdinand, de Florence aux Etats-Romains par Arezzo.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Florence, palais Pucci, à 10 heures du matin. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion, au siége

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.		DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1859	
			Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus	en moins
									0/0	0/0
EST (1)		Du 29 janvier au 4 février.	1655	1,065,310 59	643 69	1618	1,000,308 53	618 23	4 11	» »»
ORLÉANS (1)		29 — 4 — ...	1475	1,044,782 77	708 33	1475	1,068,387 64	724 47	»	2 23
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)		29 — 4 — ...	1406	1,634,661 63	1,162 63	1363	1 619,294 46	1,188 04	»	2.14
OUEST (1)		29 — 4 — ...	1195	835,316 65	699 01	1170	742,918 04	634 97	10.09	»
NORD (1)		29 — 4 — ..	964	1,040,927 33	1,036 »»	919	1,018,662 10	1,108 »»	»	1 98
MIDI (1)		29 — 4 — ...	793	356 825 40	449 71	793	327,551 48	413 05	8 62	»
LYON A GENEVE (1)		29 — 4 — ...	231	99,630 62	431 30	229	80,731 70	352 54	22 34	»
ARDENNES (1)		29 — 4 — ...	164	61,863 23	377 21	154	54,383 05	353 07	6.83	»
DAUPHINÉ		29 — 4 — ...	134	40,756 78	304 15	134	34,104 90	254 51	19 50	»
BESSÉGES A ALAIS (1)		29 — 4 — ...	33	21,239 05	643 60	33	25,137 80	761 75	»	15.51
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE	Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	22 — 28 janvier ...	1326	774,705 02	584 25	1169	789,230 75	674 31	»	13.35
AUTRICHIENS		29 — 4 février....	1323	fl. 295,303 »»	223 »»	1323	fl. 236,404 »»	178 »»	25.»»	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE	Madrid à Alicante	22 — 28 janvier....	482	196,149 97	406 88	482	164,906 75	342 13	19 27	»
	Madrid à Guadalajara	22 — 28 — ...	57	14,109 54	247 29	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES		29 — 4 février....	275	46,850 58	170 »»	196	37,522 41	191 79	»,»»	11.30
VICTOR-EMMANUEL		22 — 28 janvier....	214	94,173 »»	440 »»	214	75,776 24	354 09	24 26	»
OUEST SUISSE		27 — 2 février....	97	25,282 34	260 64	80	18,849 10	235 62	10.59	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

social, ou à Paris, à la succursale de la Banque suisse, rue Taitbout, 65, ou à Genève, à la Banque suisse.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er février. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations du deuxième emprunt, soit 7 fr. 38 c., impôt déduit : à Madrid, à la caisse de la Compagnie, et à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de crédit en Espagne, rue de Provence, 50.

1er février. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Paiement de 18 fr. pour le dividende du premier semestre de l'exercice 1859-1860, sous déduction de 46 c. pour les titres au porteur, à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14.

5 février. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Paiement de 7 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr., montant des intérêts du deuxième semestre de 1859 : à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58; à Bruxelles, au siége social ; à Gand, à la Banque de Flandres.

APPELS DE FONDS

Chemin de fer de Lausanne à Fribourg. —Appel du quatrième versement. (Voir aux annonces)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

11 février. — **Chemins de fer de l'Est.** — Tirage au sort de 2,358 obligations se rapportant à divers emprunts, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg, à Paris, à 1 heure.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

Décret impérial qui augmente les traitements des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les décrets des 13 octobre 1851, 24 décembre 1851 et 17 juillet 1856, portant organisation des corps des ponts et chaussées et des mines ;

Vu les allocations spéciales portées au budget pour amélioration des traitements des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les traitements des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines seront fixés comme il suit, à dater du 1er janvier 1860 :

Conducteurs et gardes-mines principaux,	2,500 fr.
Conducteurs et gardes-mines de :	
Première classe,	2,200
Deuxième classe,	2,000
Troisième classe,	1,800
Quatrième classe,	1,600
Conducteurs auxiliaires et gardes-mines de cinquième classe,	1,400

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 21 décembre 1859.

Décret impérial qui augmente les traitements des employés secondaires des ponts et chaussées, des gardes de navigation et éclusiers et des maîtres et gardiens de phares.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 17 août 1853, portant organisation du personnel des agents inférieurs du service des ponts et chaussées ;

Vu les allocations spéciales portées au budget pour amélioration des traitements des employés secondaires du service des ponts et chaussées, des agents inférieurs de la navigation et des maîtres et gardiens de phares,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les traitements des agents ci-après désignés seront fixés comme il suit, à partir du 1er janvier 1860 :

Employés secondaires des ponts et chaussées de :			
Première classe,			1,200 fr.
Deuxième classe,			1,000
Troisième classe,			800
Quatrième classe,			600
Gardes de navigation :	1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie
Première classe,	700 fr.	650 fr.	600 fr.
Deuxième classe,	650	600	550
Éclusiers :			
Première classe,	600	550	500
Deuxième classe,	550	500	450
Troisième classe,	500	450	400
Maîtres de phares,			1,000 fr.
Gardiens de phares de :			
Première classe,			850 fr.
Deuxième classe,			775
Troisième classe,			700
Quatrième classe,			625
Cinquième classe,			550
Sixième classe,			475

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 21 décembre 1859.

Décret impérial qui déclare M. Proust concessionnaire des voies ferrées, à traction de chevaux, établies entre la station de Rueil (chemin de fer de Paris à Saint-Germain) et Port-Marly.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 15 juillet 1854 qui a autorisé le vicomte de Mazenod à placer sur la voie publique, entre la station de Rueil (chemin de fer de Paris à Saint-Germain) et Port-Marly, des voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service d'omnibus;

Vu le cahier des charges annexé à ce décret, notamment l'article 10, ainsi conçu :

« Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être re-
» visés tous les cinq ans par l'administration, sans
» qu'ils puissent toutefois être abaissés au-dessous des
» trois cinquièmes des prix fixés par l'article pré-
» cédent ; »

Vu la lettre (10 novembre 1859) par laquelle le vicomte de Mazenod déclare renoncer à sa concession ;

Vu les lettres (10 et 21 novembre 1859) par lesquelles le sieur Proust demande à être déclaré concessionnaire de la voie de la station de Rueil à Port-Marly, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, moyennant la révision des prix du tarif, et à la condition, en outre, que l'on ajoutera une station, celle de la Malmaison, aux trois stations désignées dans l'acte de concession ;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes à ce sujet dans les communes de Rueil, de Bougival et de Louveciennes, et de Port-Marly, et notamment les avis des maires des susdites communes, en date des 28 novembre, 7 et 15 décembre 1859 ;

Vu la lettre du syndic de la faillite de la Société dite *Des chemins de fer d'embranchement*, en date du 10 novembre 1859 ;

Vu le rapport des ingénieurs de Seine-et-Oise, du 27 décembre 1859 ;

Vu la lettre du préfet, du 3 janvier 1860 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 26 janvier 1860 ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art 1er. Le sieur Proust est substitué au vicomte de Mazenod dans tous les droits et obligations qui résultent pour celui-ci du décret du 15 juillet 1854, relativement à l'établissement de voies ferrées, à traction de chevaux, de la station de Rueil (chemin de fer de Saint-Germain) à Port-Marly. Toutefois, le cahier des charges annexé à ce décret est modifié suivant les dispositions contenues aux articles 2 et 3 ci-après.

Art. 2. Le concessionnaire est autorisé à percevoir les taxes suivantes, à partir du 1er mars 1860 :

De la station du chemin de fer,

	1re classe.	2e classe.
A Rueil et réciproquement .	0 f 15	0 f 10
A Boispréau et à la Malmaison	0 25	0 15
A Bougival.	0 40	0 25
A Port-Marly.	0 60	0 40

Art. 3. Le paragraphe qui suit sera ajouté à l'art. 10 du cahier des charges :

« Par exception et à cause des changements in-
» troduits dans le tarif, cette révision pourra être
» opérée à l'expiration des deux premières années
» qui suivront la prise de possession de la ligne par
» le sieur Proust.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 1er février 1860.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Lucy-Sédillot.

AUDIENCE DU 25 JANVIER.

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Souscription d'actions. — Acte unilatéral. — Ratifications. — Ouverture de la ligne de Thionville à Arlon.

En 1857, M. Moret a signé une souscription de deux cents actions de la Compagnie du chemin de fer Guillaume-Luxembourg, et il a refusé de faire les versements. Il a soutenu que sa souscription était unilatérale, qu'il n'avait reçu de la Compagnie aucun traité, au moyen duquel il aurait pu la contraindre à le reconnaître comme actionnaire, et qu'ainsi il ne pouvait être lié envers la Compagnie, quand la Compagnie était parfaitement libre à son égard.

Mais la Compagnie, de son côté, opposait sa correspondance avec M. Moret, et notamment la mention apposée sur le titre, et qui reconnaissait à M. Moret le droit de ne faire

ses versements qu'au moment de l'ouverture de la ligne de Thionville à Arion.

La Compagnie soutenait que cette mention était le résultat d'une demande de terme faite par M. Moret, et qu'ainsi, après avoir sollicité un délai pour exécuter son engagement, il ne pouvait plus contester l'engagement lui-même.

Le Tribunal, après avoir entendu les plaidoiries de Me Gustave Rey, agréé de la Compagnie Guillaume-Luxembourg et les explications personnelles de M. Moret, a statué en ces termes :

« Le Tribunal,

» Reçoit Moret opposant en la forme au jugement par défaut prononcé contre lui, à la date du 16 novembre 1859, et statuant au fond sur le mérite de son opposition ;

» Attendu qu'à la date du 20 mars 1857, Moret a participé pour deux cents actions à la souscription du chemin de fer Guillaume-Luxembourg;

» Qu'il s'est engagé à opérer, au moment de l'ouverture de la ligne de Thionville à Arlon, le versement des appels de fonds alors exigibles ;

» Attendu que l'ouverture de cette ligne a eu lieu, et qu'aujourd'hui les actions de la Société sont libérées de 250 fr. chacune ;

» Attendu que si Moret, pour se refuser à accomplir ses engagements, soutient que le lien synallagmatique n'avait pas été formé, la Compagnie n'ayant pas accepté sa souscription, le contraire résulte des documents produits, notamment de la correspondance soumise au Tribunal, où ses engagements lui sont rappelés avant que leur échéance ne fût arrivée;

» Par ces motifs,

» Déclare Moret mal fondé en son opposition, l'en déboute; dit que le jugement par défaut du 16 novembre 1859 sera exécuté selon sa forme et teneur, et condamne Moret aux dépens. »

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (4e chambre).

Présidence de M. Chauveau-Lagarde.

Audience du 17 décembre.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE. — SIÉGE SOCIAL. — CHEMIN DE FER. — BUREAU FINANCIER. — ASSIGNATION. — NULLITÉ.

L'assignation donnée à une société commerciale dont le siége est à l'étranger n'est pas valablement signifiée au bureau financier de cette société à Paris. Ce bureau ne peut en effet ni être considéré comme le siége principal de cette société, ni être assimilé à la résidence dont parle l'art. 69 du Code de procédure civile, paragraphe 8.

Une société commerciale étant une personne morale ne peut être réputée résidente dans un endroit autre que celui où se trouve le siége social, par cela seul qu'elle aurait dans cet endroit, pour un objet spécial, des mandataires ou des représentants.

Le 5 novembre dernier, M. le marquis de Bryas, en vertu de la permission d'usage, a assigné à bref délai devant le tribunal civil de la Seine en dommages-intérêts, à raison d'un colis égaré, la Compagnie du chemin de fer Lombardo-Vénitien, en la personne de M. le directeur de la Compagnie, dans ses bureaux à Paris, rue Laffitte, 17.

Cette assignation est-elle régulière ? La Compagnie Lombardo-Vénitienne le conteste : son siége social est, dit-elle, à Vienne, en Autriche ; elle n'a pas d'exploitation en France. Les bureaux de la rue Laffitte n'ont été établis que dans l'intérêt des actionnaires français qui peuvent y toucher des dividendes ; mais en dehors de ce service spécial, les employés de ce bureau n'ont nulle qualité pour recevoir les assignations données à la Compagnie ; celle-ci ne peut être valablement assignée qu'à Vienne, et l'exploit introductif d'instance du 5 novembre 1859 est évidemment nul aux termes de l'art. 69, paragraphe 6, du Code de procédure civile.

Le tribunal, sur les observations de Me Martini, avocat de la Compagnie Lombardo-Vénitienne, et de Me Colin de Saint-Menge, avocat de M. de Bryas, et sur les conclusions de M. l'avocat impérial Jousselin, a statué en ces termes :

« Le tribunal,

» En ce qui touche le moyen d'incompétence :

» Attendu qu'aux termes des dispositions du Code Napoléon, l'étranger peut être cité devant les tribunaux français par un Français, pour l'accomplissement des obligations qu'il a contractées envers celui-ci, même lorsque ces obligations ont été contractées en pays étranger ;

» Attendu d'ailleurs que ce moyen a été couvert par les conclusions que le défendeur a prises sur la nullité d'exploit, rien ne s'oppose à ce que le tribunal juge immédiatement le fond ;

» Se déclare compétent, et statuant sur le moyen de nullité proposé contre l'exploit de demande ;

» Attendu que cet exploit de demande tendant à obtenir des dommages-intérêts pour la perte d'un colis effectuée dans le Lombard-Vénitien a été donné à Paris dans un des bureaux de la Compagnie du chemin de fer établi par elle pour le service des affaires purement financières et pour l'utilité des actionnaires résidant à Paris, mais qu'il est constant que la Compagnie n'a dans cet endroit aucune partie de son exploitation ;

» Que ce bureau, qui est complétement étranger au service des voyageurs et des bagages et au transport des marchandises, ne peut donc être considéré ni comme le siége principal de la Société, lequel, d'après les statuts, est fixé à Vienne, en Autriche, ni même comme le siége d'une partie quelconque de l'administration sociale, autre que les intérêts de finance ;

» Qu'on ne saurait non plus assimiler ce cas à celui où la demande a été signifiée au lieu de la résidence du défendeur ; qu'en effet, la résidence dont parle la loi dans ce dernier cas est non une résidence fictive, mais une résidence réelle de l'individu assigné, tandis qu'une Société, qui est une personne morale, peut être réputée résidente dans un endroit autre que celui où se trouve le siége social, par cela seul qu'elle aurait dans cet endroit, pour un objet spécial, des mandataires ou des représentants ;

» Attendu dès lors que l'exploit a été fait irrégulièrement ;

» Déclare nul l'exploit de demande donné à la requête de de Bryas à la Compagnie du chemin de fer Lombard-Vénitien, et condamne de Bryas aux dépens. »

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 15 avril 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. Faure.

En examinant le projet de l'administration au point de vue des dispositions générales, M. Rodier pense qu'aujourd'hui que la quantité d'eau nécessaire à Paris, par suite de son agrandissement, doit être portée à 200,000 mètres cubes par jour, il convient de prendre les eaux à différentes sources et de profiter de la situation géologique du bassin de la Somme-Soude pour obtenir le volume nécessaire à l'alimentation des points les plus élevés de la ville. En conséquence il recherche s'il ne serait pas possible d'obtenir pour ces points 60,000 mètres cubes d'eau en la prenant à la cote 140 mètres, ce qui permettrait de l'amener à la cote 112 mètres au minimum, soit à 27 mètres au-dessus des bassins projetés à Belleville.

L'examen de la carte de l'état-major montre que le massif crayeux qui sépare les bassins de la Marne et de l'Aube s'élève jusqu'à la cote 243 mètres, et qu'en traçant une courbe horizontale située à la cote 140 et passant par les vallées de la Coole, du Mont, de la Soude, de la Vaure et du Puits, on délimite sur trois côtés le versant ouest du massif crayeux sur lequel des drainages pourront s'étendre ; et on enveloppe, en recoupant les angles rentrant de cette courbe par une suite de tranchées et de galerie dont le fond passe par la cote 140, une superficie de terrain égale à 319 kilomètres carrés, devant recevoir annuellement un minimum de pluie représentant un cube de 159,500,000 mètres. L'expérience indique qu'un certain nombre de sources débitent 21/100 de la pluie tombant sur le bassin qui leur correspond (On peut citer entre autres la source de la Dhuis, dont le régime a été étudié par M. Belgrand.) Le bassin ci-dessus circonscrit peut donner 93,000 mètres cubes par jour ; mais, en dessus et en amont des 319 kilomètres de terrains que nous avons indiqués, il existe une surface de 60 kilomètres carrés encore bien plus élevée, qui rendrait certainement aux tranchées une grande partie de l'eau de pluie qu'elle recevrait. Par conséquent on peut conclure avec quelque apparence de raison qu'on obtiendrait de ce bassin les 100,000 mètres cubes du projet de l'administration, et à *fortiori* les 60,000 mètres cubes jugés nécessaires pour les quartiers élevés de Paris.

Dans le projet de M. Rodier la première galerie à ouvrir serait celle qui, partant de la vallée sèche du Mont, se dirigerait jusque sous les sources de la Somme. On commencerait par ouvrir un canal d'écoulement pour rejeter provisoirement vers le bas de la vallée les eaux du drain à exécuter. Ce premier drain, qu'on devrait conduire tantôt à droite, tantôt à gauche, suivant les sources qu'on aurait recoupées, aurait une longueur de 5,000 mètres, si on jugeait utile de le construire en entier.

La seconde galerie à ouvrir serait dirigée à peu près horizontalement entre la Somme et la Vaure ; elle aurait environ 2,000 mètres et pourrait être attaquée par les deux extrémités; là encore on aurait le soin de se débarrasser des eaux par une issue provisoire dans chacune des deux vallées indiquées.

La troisième galerie à ouvrir mettrait en communication les vallées de la Somme et du Petit-Morin.

Enfin on continuerait ces sortes de travaux partout où besoin serait.

On recouperait par ces galeries un certain nombre de sources ; et, si on ne pouvait les utiliser pour l'alimentation de Paris, par suite de l'insuffisance des eaux recueillies, sans soulever les appréhensions des riverains, on serait à même de rejeter dans la Somme, moyennant de faibles dépenses, les eaux du marais de

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 4 février 1860.

Saint-Gond, et l'on pourrait transformer ainsi 5,000 hectares de terrain actuellement inondés.

Si, au contraire, les eaux trouvées étaient assez abondantes, on les recueillerait en ouvrant la série des galeries et des tranchées qui circonscrit le massif décrit, et dont le développement maximum ne saurait dépasser 70,000 mètres; puis on les dirigerait sur Paris par un aqueduc qui devrait suivre le flanc gauche de la vallée du Petit-Morin. A l'embouchure de ce ruisseau dans la Marne, cet ouvrage se rapprocherait de l'ancien tracé, mais il traverserait en tranchée, et non en souterrain, le contre-fort situé entre la Ferté et Meaux. Il continuerait à longer l'aqueduc projeté par l'administration jusqu'au Grand-Morin; mais, à partir de ce point, au lieu de se diriger vers Belleville, il resterait sur le plateau de Lagny, avec une pente de 0,0001 par mètre, à 3 kilomètres de Villiers-sur-Marne; et, à la cote 120 ou 125, il serait remplacé par une double conduite de $1^m,10$ de diamètre, ayant 15,000 mètres de longueur, entrant à Paris à la barrière du Trône, avec une charge suffisante pour pouvoir donner l'eau à la cote 112 au minimum, soit à 29 mètres au-dessus des points que le projet de M. le préfet peut desservir. En dehors de cet avantage, le projet de M. Rodier supprime un grand nombre des ouvrages d'art nécessaires dans le projet de la ville, il diminue l'importance des ouvrages restant à construire; enfin, il réduit de 30 kilomètres la longueur de l'aqueduc. Enfin, M. Rodier admet que l'ensemble des aqueducs qu'il juge nécessaires pour donner l'eau à Paris devant renfermer un volume d'eau bien supérieur à celui qu'on peut recueillir dans les plus grands réservoirs, la ville pourrait se dispenser d'élever ces constructions, tout en restant à l'abri d'une disette résultant de la rupture de l'artère unique projetée.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Richoux de sa communication.

M. BEAUDEMOULIN, ingénieur en chef des ponts et chaussées en retraite, a bien voulu faire hommage à la Société d'une note très-développée qu'il intitule :

Considérations sur les divers problemes qui se rattachent à l'assainissement et sur les mémoires et projets présentés par M. le prefet de la Seine.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Beaudemoulin au nom de la Société, et il croit utile de donner lecture de la partie de cette note relative à la canalisation souterraine de la ville de Paris, sujet qui, à partir de 1853, a été l'objet d'études sérieuses et persistantes de la part de cet ingénieur éminemment compétent, attestées d'ailleurs par plusieurs publications.

Après avoir rappelé sommairement les faits, les données et les propositions énoncés dans ses publications antérieures, M. Beaudemoulin fait la critique des égouts à très-faible pente. Après avoir recherché et fait connaître la cause qu'il se croit fondé à assigner à l'inondation des caves dans certaines parties de la ville de Paris, en critiquant celle indiquée dans le mémoire préfectoral, l'auteur de la note décrit un moyen qui préviendrait toujours, selon lui, les inondation souterraines. Il pose ensuite les conditions d'un bon système d'égouts, en indiquant les moyens qu'il croit propres à opposer à la faiblesse des pentes générales.

M. BEAUDEMOULIN examine enfin la question des vidanges de la ville de Paris; critiquant la solution proposée par M. le préfet de la Seine, il explique comment le système de drainage qu'il a proposé et développé dans ses diverses publications pourrait seul, selon lui, satisfaire économiquement et à bref délai au décret du 26 mai 1852, en faisant disparaître trois choses qui sont, à ses yeux, trois plaies urgentes de notre époque, à savoir : le système actuel des vidanges, les ruisseaux boueux et infects qui sillonnent Paris, et le système actuel de distribution du gaz d'éclairage, dont il signale les désastreuses conséquences.

M. LE PRÉSIDENT regrette que la Société ne puisse pas publier *in extenso* le travail de M. Beaudemoulin, sans engager plus qu'il ne conviendrait ses opinions, sa responsabilité propre; il doit donc se borner à remercier sincèrement l'auteur de cette note si substantielle, que chacun des membres de la Société pourra lire et consulter avec fruit, en la rapprochant des publications antérieures dues à la haute compétence de cet honorable ingénieur.

Séance du 6 mai 1859.

Présidence de M. FAURE.

M. E. BOURDON dépose sur le bureau la copie d'une lettre qu'il a adressée à M. Giffard, en réponse à celle de cet ingénieur, insérée au procès-verbal de la séance du 15 avril. M. Bourdon fait remarquer qu'il ne veut pas provoquer une discussion de priorité à laquelle la Société pourrait vouloir rester étrangère; mais il a cru devoir prendre acte devant elle, en mettant à la disposition de chacun de ses membres un des éléments de cette discussion, afin qu'il restât constaté que M. Bourdon est très-loin de la vouloir décliner pour sa part.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Bourdon de la réserve qu'il a bien voulu mettre dans sa communication, parce qu'elle dispense la Société d'entrer plus avant dans une discussion qui, malgré un intérêt historique incontestable, serait certainement inopportune, en l'absence de l'un de ceux qu'elle intéresse directement.

M. VUIGNER donne de nouveaux détails sur l'état d'avancement des travaux de fondation du pont de Kehl.

Le 4 mai, le fonçage des caissons de la pile culée de la rive française était arrivé à une profondeur de $15^m,05$ au-dessous de l'étiage, et à $13^m,36$ en contre-bas du fond du lit du fleuve; dans cette disposition, les chaînes des norias ont une longueur d'environ 25 mètres.

La profondeur de 15 mètres est celle indiquée comme minima dans la convention internationale; on pourrait donc s'y arrêter, et considérer le but qu'on s'était proposé comme complétement atteint.

L'opération a marché jusqu'ici avec une parfaite régularité; les déviations en plan des quatre caissons ont été presque insensibles d'un caisson à l'autre, et la descente verticale a été parfaitement uniforme, à raison de $0^m,25$ à $0^m,30$ par jour.

Il est probable que l'on descendra à une profondeur de 17 mètres pour être à l'abri des affouillements, attendu que la dépense à faire à cet effet est assez faible et n'est pas, en conséquence, à considérer quand il s'agit d'assurer la conservation d'un ouvrage de cette importance.

Ainsi que M. Vuigner l'a indiqué déjà, on a coulé du béton, pendant le fonçage, dans les coffres en bois qui surmontent chaque caisson en tôle, de sorte que la fondation sera terminée lorsque les caissons seront descendus à la profondeur voulue.

Les caissons, de $5^m,80$ sur 7 mètres, sont munis d'armatures dans le sens transversal; il n'y a eu aucune déformation sur les faces protégées par ces armatures; mais à la profondeur de 10 à 12 mètres, les parois de $5^m,80$ ont éprouvé, dans leur partie inférieure, un léger mouvement, qu'on a fait cesser facilement au moyen d'entretoises en bois.

En terminant, M. Vuigner dit qu'il considère le succès de l'opération comme définitivement assuré.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Vuigner de son intéressante communication. Il se rend l'interprète des sentiments de la Société en disant qu'elle reçoit avec la plus vive satisfaction la nouvelle d'un succès aussi complet.

Après la lecture d'une lettre de M. Maldant, accompagnant l'envoi d'un mémoire sur un projet de docks pour la ville de Bordeaux, M. le président donne la parole à M. Richoux pour présenter l'analyse de la note de M. Mariotte, membre de la Société, sur la fabrication des tuyaux en plomb étamés intérieurement et extérieurement par le procédé de M. Sebille.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 5 février :

La fonte est offerte à 140 fr. sans acheteurs; les fers se soutiennent encore, mais sans affaires.

Pour un marché au cours du mois, le prix de la fonte, en janvier, a été fixée à 140 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 31 janvier :

Il y a actuellement 146,000 tonnes de fonte en magasin contre 141,000 au commencement de l'année.

De fortes affaires ont été traitées de fr. 75 60 à 76 50.

Les principales marques demandées se cotent comme il suit :

Gartsherrie n° 1, fr. 78 75; Calder n° 1, 77 50; Glengarnock n° 1, 77 50; Blair et Eglinton, n° 1, 76 25; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Pas de variation dans les prix du fret.

En ce qui concerne les fers, rien n'est changé à nos derniers cours, soit fr. 175 à 181 25 pour les fers et 225 à 231 25 pour les tôles; coussinets, 106 25 à 112 50; tuyaux en fonte, 137 50 à 150.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 29 janvier :

MINERAIS. — Les affaires se traitent avec fermeté, mais elles sont très-restreintes et très-peu importantes.

FRET. — Pour Paris, le cours est toujours de 10 fr., mais la navigation est pour ainsi dire nulle à cause des grosses eaux.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1651 kilomètres.
1859. — 1616 —

12e année. — 5e semaine.

Du 29 janvier au 4 février 1860.

120.831 Voyageurs	273 855 10
Bagages, Marchandises, etc.	791.455 49
Total	1.065.310 59
Recettes antérieures	4.217.811 10
Total	5.283.121 69
5e semaine de 1860	1.065.310 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	1.000.308 53
Différence	65.002 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.283.121 69
— — 1859	5.086.930 49
Différence	196.191 20

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 29 janvier au 4 février 1860.

78.765 Voyageurs	294.712 15
Bagages, Marchandises, etc.	750.070 62
Total	1.044.782 77
Semaine correspondante de 1859	1.068.587 64
Différence	23.805 87
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.246.421 59
— — 1859	5.405.049 83
Différence	158.628 24

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Janvier 1860.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

8.944 Voyageurs	22.397 67
Bagages, Marchandises, etc.	29.763 55
Total	52.161 22
Mois correspondant de 1859	43.751 14
Différence	8.410 08

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

13.183 Voyageurs	26.762 r2
Marchandises, etc.	98.331 80
Total	125.094 72
Mois correspondant de 1859	91.075 32
Différence	34.019 40

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

61.529 Voyageurs	35.331 53
Bagages, Marchandises, etc.	1.150 [illegible]
Total	36.482 34
Mois correspondant de 1859	34.461 81
Différence	2.020 53

Ligne de Moulins à Montluçon.

Longueur légale exploitée : 80 kilomètres.

5.032 Voyageurs	12.772 05
Bagages, Marchandises, etc.	49.280 ••
Total	62.061 05

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1403 —

Du 29 janvier au 4 février 1860.

133.623 Voyageurs	372.671 [illegible]
Bagages et Marchandises	1.161.990 33
Total	1.034.661 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	1.619.294 40
Différence	15.367 17
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.125.409 [illegible]
— — 1859	8.111.936 65
Différence	13.472 96

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1859. — 457 —

Du 29 janvier au 4 février 1860.

28.744 Voyageurs	59.771 05
Bagages et Marchandises	217.481 80
Total	277.252 85
Semaine correspondante de 1859	255.670 nn
Différence	21.582 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.502.289 25
— — 1859	1.320.789 10
Différence	181.500 15

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1185 kilomètres
1859. — 1170 —

Du 29 janvier au 4 février 1860.

190.312 Voyageurs	319.582 85
Marchandises, etc. — Grande vitesse	58.232 85
— — Petite vitesse	457.500 95
Total	835.316 65
Semaine correspondante en 1859	742.918 64
Différence	92.398 01
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	4.107.987 85
— — 1859	3.730.966 60
Différence	377.021 25

NORD.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — [illegible] —

Du 29 janvier au 4 février 1860.

111.347 Voyageurs	272.370 52
Bagages, Marchandises, etc.	774.556 81
Total	1.046.927 33
Semaine correspondante de 1859	1.018.662 10
Différence	28.265 23
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.593.129 [illegible]
— — 1859	5.252.658 90
Différence	340.471 04

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — 229 —

Du 29 janvier au 4 février 1860

12.045 Voyageurs	33.161 66
Bagages et Marchandises	66.467 96
Total	99.630 62
Semaine correspondante de 1859	80.731 70
Recettes depuis le 1er janvier 1860	433.108 96
— — 1859	385.900 93

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castels à Montauban et à Toulouse.

CHEMIN DE FER

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 29 janvier au 4 février 1860

CHEMIN DE FER.

30.131 Voyageurs	97.767 73
Bagages, Marchandises, etc.	258.057 [illegible]
Total	355.825 40
Canal latéral et canal du Midi	46.251 65
Total	402.077 05
5e semaine 1859. Chemin de fer	327.551 48
— — Canal	50.005 [illegible]
Total	377.557 29
Chemin de fer, différence sur 1859	28.273 [illegible]
Canal, — —	3.754 16
Total	24.519 76

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.971.972 16
— — 1859	1.823.238 [illegible]
Différence	148.734 15

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 134 —

Du 29 janvier au 4 février 1860.

10.248 voyageurs	15.680 45
Bagages, Marchandises, etc.	46.182 78
Total	61.863 23
Semaine correspondante de 1859	54.383 05
Différence	7.480 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	307.517 68
— — 1859	263.124 27
Différence	44.393 41

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — 134 —

Du 29 janvier au 4 février 1860

9.639 Voyageurs	18.445 10
Bagages, Marchandises, etc.	22.311 68
Total	40.756 78
Semaine correspondante de 1859	34.104 90
Différence	6.651 88
Recettes depuis le 1er janvier 1860	211.049 57
— — 1859	179.494 68
Différence	31.554 [illegible]

BESSEGES A ALAIS.

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 29 janvier au 4 février 1860.

Voyageurs	.933 73
Bagages, Marchandises, etc.	19 305 30
Total	21.239 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	25.137 80
Différence	3.868 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	106.885 30
— — 1859	123 387 55
Différence	16.502 05

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 22 au 28 janvier 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 955 kil.

46.486 Voyageurs	127.502 52
Bagages et Marchandises	530.963 38
Transports militaires	43.976 12
Total	702.442 02
Semaine correspondante de 1859	685.960 70
Différence	16.381 32

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée . 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

21.514 Voyageurs	42.055 »»
Bagages et Marchandises	23.708 »»
Transports militaires	6.500 »»
Total	72.263 »»
Semaine correspondante de 1859	102.310 05
Différence	30.047 05

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1169 kil.

En 1860	774.705 02
En 1859	788.270 75
Différence	13.565 73

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1169 kil.

En 1860	3.031.556 27
En 1859	2.920.496 66
Différence	111.059 61

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres. 1859. — 1323 —

Du 29 janvier au 4 février 1860

30.147 Voyageurs ....En florins	74.819 »»
1.013.250 »» quintaux Marchandises	220.744 »»
Total	295.563 »»
Semaine correspondante de 1859	236.404 »»
Différence	59.159 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.522.380 »»
— — 1859	1.239.086 »»
Différence	283.294 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 22 au 28 janvier 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres. 1859. — ...... 482 —

12.766 Voyageurs	62.629 51
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	9.906 17
— (petite vitesse)	123.614 29
Total de la semaine	196.149 97

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.363 voyageurs	10.267 11	14.109 54
Bagages, March. (gr.vit.)	2.559 59	
Marchandises(petite vit.)	1.282 84	

Total des deux lignes réunies	210.259 51
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860	679.353 25
Total	889.612 76

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 226 kilomètres. 1859. — 206 —

Du 29 janvier au 4 février 1860

»». »»»Voyageurs	33.130 45
Bagages, Marchandises	54.170 65
Total	87.301 10
Semaine correspondante de 1859	60.170 05
Différence	27.131 05
Recettes depuis le 1er janvier 1860	364.035 22
— — 1859	306.505 42
Différence	57.529 80

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 22 au 28 janvier 1860.

23.953 Voyageurs	40.550 20
Bagages, Marchandises, etc	30.896 98
Recettes diverses	170 10
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	22.555 72
Total	94.173 »»
Recettes correspondantes de 1859	75.776 24
Différence	18 396 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860	376.827 11
— — 1859	314.102 54
Différence	62.724 57

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres 1859. — 196 —

Du 29 janvier au 4 février 1860.

23.526 Voyageurs	22.569 09
Marchandises et Bagages	24.281 49
Total	46.850 58
Période correspondante de 1859	37.592 41
Différence	9.258 17
Recettes depuis le 1er janvier 1860	221.294 21
— — 1859	168.669 53
Différence	52.624 61

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 27 janvier au 2 février 1860.

10.441 Voyageurs	13.779 15
Bagages, Marchandises, etc	11.503 19
Total	25.282 34
Semaine correspondante de 1859	18.849 60
Différence	6.432 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860	121.136 32
— — 1859	91.843 »»
Différence	29.293 31

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de décembre 1859	183.360 04
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859	1.684.412 40
Total	1.867.772 44

Recettes du chemin de fer.

(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.643 Voyageurs	1.710 95
Bagages, Marchandises, etc	14.856 »»
Total	16.566 95
Recettes antérieures	154.835 50
Total	171.402 45

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Janvier 1860.

11.801 Voyageurs	15.565 40
Mois correspondant de 1859	14.209 81
Différence	1.356 59

ANVERS A GAND.

Décembre 1859	54.129 23	12 mois 1859	720.245 91
Décembre 1858	53.767 17	id. 1858	738.325 12
Différence	362 06		18.079 21

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 8 au 14 janvier 1860

2e semaine	20.712 91
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 60
Total	32.528 51
Recettes antérieures	34.936 74
Total des recettes depuis le 1er janvier	67.465 10

TARRAGONE A REUS

1re quinzaine de janvier 1860	7.286 24
— — 1859	6.661 35
Diminution	625 09

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859.	0/0
Décembre	149.717 73	169.032 25	19.314 52	12 90
12 mois.	1.147.497 30	1.300.194 60	152.697 30	13 30

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1859	1858	en 1859.	0/0.
Décembre..	1,907,128 58	1,774,036 12	133,092 46	7.50
12 mois.	15,083,809 23	13,639,003 71	1,444,805 52	10.59

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en décembre 1859	60.154
Becs éclairés en décembre 1858	55.773
Augmentation décembre 1859	4.381 becs
Recettes du gaz. — Décembre 1859	300.514 41
Recettes du gaz. — Décembre 1858	287.381 23
Augmentation en décembre 1859	13.133 18
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	1.256.439 93
— 1858-59 —	1 134.934 72
Augmentation pour l'exercice courant	121.505 21

OMNIBUS DE PARIS

Du 29 janvier au 4 février 1860.

		Par journée d'Omnibus de Paris.	de Banlieue
Recettes	257.067 40	76 80	41 48
Semaine correspondante de 1859	250.372 30	79 60	40 56
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	1.310.601 55	81 31	45 »»
Période correspondante de 1859	1.275.883 30	80 56	49 06
Différence	34.718 25	» 75	4 06

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Cᵉ ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE ET DE GENÈVE A VERSOIX.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le quatrième versement appelé le 1ᵉʳ janvier 1859, portant le total des versements échus à 100 fr. par action dédoublée, et à 200 fr. par action non dédoublée, sont invités à effectuer ce versement, avec les intérêts de retard, d'ici au 20 février prochain. Passé ce dernier délai, les numéros des actions en retard seront publiés, et quinze jours après cette publication, les actions seront vendues sur duplicata, à la Bourse de Genève, selon les prescriptions de l'article 15 des statuts.

Les paiements peuvent être effectués :

A Fribourg, en Suisse, à la Caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la banque générale suisse.

A Paris, chez MM. Edw. Blount et Cᵉ, rue de la Paix, 3 ;

Fribourg, le 29 janvier 1860.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire,
ALB. CUONY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échu le 1ᵉʳ février courant, leur est payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c., desquels sont déduits 0 fr. 12 c. pour l'impôt :

A Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 11 janvier 1860.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

CHAUFFAGE ÉCONOMIQUE

NOUVEAUX APPAREILS SPÉCIAUX

Pour le Chauffage au Coke

Augmentation de Chaleur, Diminution de Combustible

RÉDUCTION DU PRIX DES APPAREILS

Foyers mobiles pouvant se placer dans toutes les Cheminées, sans dégradation ni maçonnerie. — Poêles et Calorifères de toutes formes et pour tous usages. — Appareils pour Ateliers, Magasins et Appartements. — Nouveaux Appareils pouvant chauffer et assainir tout à la fois un vaste sous-sol, un magasin au rez-de-chaussée, et un entresol ou premier étage.

INSTALLATION FACILE, PEU COUTEUSE

Place du Palais-Royal, nº 2

Étude de Mᵉ LUMIÈRE, *notaire à Châteaudun.*

FERME DE LA PIGEONNERIE

Le dimanche 4 mars 1860, heure de midi, Mᵉ Lumière, notaire à Châteaudun, procédera, en la salle de la justice de paix, à CLOYES (Eure-et-Loir), à la vente, par adjudication, de la ferme de la PIGEONNERIE, sise commune de Fontaine-Raoul, canton de Droué (Loir-et-Cher).

Cette magnifique propriété, nouvellement marnée, est en plein rapport.

Les bois qui en dépendent bordent la forêt domaniale de la Gaudinière, et offrent un rendez-vous de chasse délicieux.

Elle est distante de 8 kilomètres du département d'Eure-et-Loir, route de Paris à Bayonne, et de la ligne de fer *concédée* de Paris à Tours, par Châteaudun et Vendôme.

S'adresser pour tous renseignements audit Mᵉ Lumière et à M. Ferré-Blondin, à Vendôme (Loir-et-Cher).

NOTA. On pourra traiter à l'amiable avant le jour de l'adjudication, *sur le pied de 700 francs l'hectare.*

C'est une occasion unique.

ŒUVRES COMPLÈTES DE CHATEAUBRIAND

Nouvelle édition, précédée d'une étude littéraire sur Chateaubriand, par M. Sainte-Beuve, de l'Académie française. 12 volumes in-8°, papier cavalier vélin, orné d'un beau portrait de Chateaubriand. 6 vol. sont en vente à 5 fr.

Chez GARNIER frères, rue des Saints-Pères.

Notre édition réunit à la fois tous les avantages d'un prix modéré, d'une excellente typographie et d'une correction faite d'après les meilleurs textes. Elle sera enrichie d'une Étude très-complète sur Chateaubriand, par M. Sainte-Beuve, et de Notes inédites, extrêmement curieuses.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION :

Cette édition, supérieurement imprimée par M. Claye, sur papier cavalier vélin des Vosges, de premier choix, sera pourtant d'un prix inférieur à celui des éditions précédentes ; elle contiendra tous les ouvrages publiés du vivant de l'auteur, et formera douze volumes. Un très-beau portrait de Chateaubriand, gravé sur acier, sera joint au tome Iᵉʳ. Nous avons eu soin de faire faire des titres particuliers et des couvertures spéciales pour chaque volume formant un tout complet.

Six volumes sont en vente.

Magnifique collection de gravures :

Comme ornement et complément de notre édition, nous publions une splendide collection composée d'environ **40 gravures**, dessinées par STAAL, etc., exécutées spécialement pour cette édition, et avec le plus grand soin, par MM. F. DELANNOY, A. THIBAULT, OUTHWAITE, MASSARD, etc., d'après les dessins originaux de G. STAAL, RACINET, etc. Rien n'a été négligé pour rendre ces gravures dignes des *Œuvres de Chateaubriand.* 12 livraisons composées de chacune 3 ou 4 gravures. Prix de chaque livraison..... 1 fr.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 28 janvier 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 5 février 1860.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 5 février 1860 — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 29 janvier 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service est suspendu pendant la saison d'hiver.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE :
ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les fonds publics n'ont eu depuis huit jours que des variations peu importantes, surtout si l'on songe aux préoccupations de toute nature produites par les questions politiques en suspens. La rente n'a pas pu s'élever au-dessus de 68 15 ; mais les spéculateurs à la baisse n'ont pas pu parvenir à l'écraser au-dessous de 67 50. A ce dernier prix les demandes recommencèrent, surtout au comptant. Mais ce qui a surtout contribué ces jours-ci à donner beaucoup de fermeté aux cours, c'est le grand nombre d'achats de primes de 50 c. Ces primes servaient également à ceux qui voulaient se mettre à la hausse et aux baissiers qui tenaient à limiter leurs risques de perte. L'attention des spéculateurs s'est surtout concentrée sur les débats qui vont avoir lieu dans le sein du parlement au sujet du traité de commerce anglo-français. La crainte que le ministère Palmerston ne se trouvât en minorité a contribué à la lourdeur de nos fonds; mais depuis deux jours on se montre plus rassuré à ce sujet, et l'on pense que si le ministère anglais doit subir un échec, ce ne sera pas sur le terrain de ce traité, et que l'opposition choisira une autre question pour le renverser.

On a commencé aussi à répandre des bruits plus rassurants au sujet de l'arrangement des affaires d'Italie. Les propositions faites au nom de l'Angleterre semblaient avoir quelques chances d'être accueillies ou du moins de servir de bases à de nouvelles négociations.

Dans tous les cas, les oscillations de la rente n'ont pas été proportionnées à l'importance des événements qu'on redoutait, ou des nouvelles favorables que l'on cherchait à accréditer. La rente est restée à 67 80.

Les consolidés anglais ont été plus affectés que notre 3 0/0. Le marché monétaire avait subi, la semaine dernière, une secousse assez vive, qui avait forcé la Banque d'Angleterre à élever tout à coup son escompte à 4 0/0, et quoique la situation se soit considérablement améliorée, les consolidés sont tombés peu à peu de 94 5/10 pour le compte de février à 94 1/4 pour le compte de mars.

Les affaires ont été plus calmes encore sur les chemins de fer que sur la rente. Les prix de ces valeurs ont été lourds, mais ils n'ont éprouvé que des variations de peu d'importance. Les actionnaires sont un peu revenus des premières appréhensions que leur avait inspiré la perspective d'une nouvelle concurrence avec les canaux. Mais ce qui arrête les acheteurs, c'est que les chiffres des recettes sont peu satisfaisants sur presque toutes les lignes ; on craint même qu'il n'en soit ainsi pendant plusieurs mois.

Les actions d'Orléans, grâce à l'absence de titres flottants, ont repris à 1,355 et 1,360; mais les actions de Lyon, qui sont plus abondantes sur le marché, ont été lourdes, et ont fléchi à 877 50, et elles ont même fait 875.

Les autres chemins sont à peu près aux mêmes prix que la semaine dernière. On remarque cependant des achats continuels, surtout au comptant, sur les actions de l'Ouest, qui ont repris facilement à 575 et 577 50.

Le Midi, qui avait remonté à 505, a encore une fois fléchi au-dessous du pair.

Les ventes ont surtout continué sur les actions des chemins de fer autrichiens, qui n'ont pas pu se maintenir au pair.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 2 jusqu'à celle du 9 février :

La rente 3 0/0 a monté de 67 80 à 68 10 au comptant ; elle est restée à 67 80. Elle a varié à terme de 67 85 à 68 20. Elle a fait en baisse 67 50, et elle a fermé à 67 75.

Le 4 1/2 0/0 a monté à 97 50; il est resté à 97 40.

La Banque a monté de 2,800 à 2,820; elle est restée à 2,805.

Le Crédit foncier a fléchi de 735 à 730.

Le Crédit mobilier a fléchi de 742 50 à 733 75; il a repris à 747 50, et il est resté à 742 50.

L'Orléans a monté de 1,345 à 1,360 ; il est resté à 1,355.

Le Nord ancien a varié de 900 à 910; il est resté à 907 50. Le Nord nouveau a monté de 820 à 825.

L'Est a monté de 630 à 640; il est resté à 637 50.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 882 50 à 875; il est resté à 877 50.

Le Midi a monté de 497 50 à 505; il est resté à 492 50.

L'Ouest a varié de 575 à 577 50.

Le Genève a varié de 490 à 495; il est resté à 492 50.

Le Dauphiné s'est tenu sans variations à 580.

Le Béziers a varié de 152 50 à 155.

Les Autrichiens ont fléchi de 496 75 à 485; ils ont fermé à 495.

Les Lombards ont fléchi de 545 à 540; ils sont restés à 543 75.

Le Victor-Emmanuel a repris de 390 à 395.

Les Romains ont varié de 350 à 355.

Les Saragosse ont fait 447 50; ils ont remonté à 453 75.

Les Russes non libérés ont varié de 486 25 à 485; les Russes libérés, de 465 à 460.

Samedi. — La réduction de 40,000 hommes sur la levée de 1860 avait produit un mouvement de hausse au début de la Bourse, mais les cours ont rétrogradé, et l'on est revenu aux prix de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 10 à 67 85, et à terme de 68 20 à 67 80; le 4 1/2 0/0, de 97 à 97 15. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 740; le Crédit mobilier, de 760 à 745; l'Orléans, de 1,365 à 1,355; le Nord ancien, de 910 à 907 50; le Nord nouveau, de 825 à 820; l'Est, de 631 25 à 630; le Lyon, de 890 à 882 50; le Midi, de 505 à 497 50; l'Ouest, de 580 à 575; le Genève, de 500 à 495. Les Ardennes anciennes ont fait 475 ; le Dauphiné, 580; le Béziers, 150. Les Autrichiens ont varié de 507 50 à 500; les Lombards, de 551 25 à 547 50; les Victor-Emmanuel, de 395 à 392 50; les Romains, de 355 à 350; les Saragosse, de 455 à 452 50; les Russes non libérés, de 490 à 485.

Lundi. — La Bourse était encore mauvaise, les cours ont fléchi sur toutes les valeurs. Cependant il n'y avait pas beaucoup d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 67 55, et à terme de 20 c. à 67 60; le 4 1/2 a monté de 25 c. à 97 40; la Banque, de 20 à 2,840. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 735; l'Orléans, de 8 75 à 1,346 25; le Nord ancien, de 7 50 à 900. Le Nord nouveau s'est soutenu à 820. L'Est a monté de 2 50 à 632 50; l'Ouest, de 1 25 à 576 25. Le Lyon a fléchi de 7 50 à 875; le Midi, de 6 25 à 491 25; le Genève, de 5 à 490; les Autrichiens, de 8 75 à 491 25; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 390; les Lombards, de 6 25 à 541 25; les Saragosse, de 2 50 à 450. Les Romains ont monté de 5 à 355.

Mardi. — Le marché, d'abord lourd et incertain, a repris beaucoup de fermeté à la clôture. On a fait surtout des achats considérable de primes. La rente 3 0/0 a monté de 15 c. à 67 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 05 à 97 35; la Banque, de 10 à 2,810; le Crédit foncier, de 5 à 735. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 735; l'Orléans, de 6 25 à 1,352 50; le Lyon, de 5 à 880; le Nord ancien, de 5 à 905; le Nord nouveau, de 5 à 825. L'Est s'est maintenu à 632 50; le Genève, à 490. Le Midi a monté de 1 25 à 492 50; les Lombards de 2 50 à 543 75. Les Autrichiens ont baissé de 2 50 à 488 75; les Romains, de 5 à 350. Les Saragosse se sont tenus à 450; les Russes non libérés, à 485; les Russes libérés, à 465; les Victor-Emmanuel, à 393 75.

Mercredi. — Le début de la Bourse était faible ; mais les cours ont obtenu ensuite une nouvelle reprise, et toutes les valeurs étaient demandées à la clôture. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 67 90, et à terme de 15 c. à 67 90 ; le 4 1/2 0/0, de 15 c. à 97 50. La Banque s'est maintenue à 2,810. Le Crédit mobilier a varié de 735 à 745 ; l'Orléans, de 1,350 à 1,360; le Nord ancien, de 907 50 à 905; l'Est, de 632 50 à 635; le Lyon-Méditerranée, de 875 à 881 25 ; le Midi, de 492 50 à 495, l'Ouest, de 575 à 577 50; le Genève, de 490 à 497 50; les Autrichiens, de 487 50 à 500; les Lombards, de 541 25 à 545; le Victor-Emmanuel, de 390 à 395; les Saragosse, de 451 25 à 452 50; les Romains, de 350 à 355 ; les Russes, de 483 75 à 485.

Jeudi. — Une baisse de 3/8 à Londres avait refroidi le début de la Bourse; les cours se sont ensuite un peu raffermis, mais il y avait très-peu d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 67 80, et à terme de 15 c. à 67 75; le 4 1/2 0/0, de 10 à 97 40; la Banque, de 5 à 2,805; le Crédit mobilier, de 1 25 à 742 50; l'Orléans, de 5 à 1,355; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 877 50; le Genève, de 5 à 492 50. L'Est a monté de 2 50 à 637 60 ; le Nord ancien, de 2 50 à 907 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 825; le Midi, à 492 50; l'Ouest, à 577 50; le Victor-Emmanuel, à 395. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 453 75. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 543 75; les Autrichiens, de 5 à 495. Les Romains se sont tenus à 355.

Vendredi.— Le début de la Bourse était brillant. Toutes les valeurs étaient en hausse; mais le mouvement s'est ralenti à partir de deux heures, et l'on est revenu aux environs des prix de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 68 05 à 67 80. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 97 50. La Banque a monté de 15 à 2,820; le Crédit foncier, de 5 à 735. Le Crédit mobilier a varié de 750 à 740 ; l'Orléans, de 1,365 à 1,357 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 886 25 à 880 ; le Nord ancien, de 907 50 à 906 25; le Nord nouveau, de 830 à 827 50; le Midi, de 496 25 à 495 ; l'Est, de 637 50 à 635; le Genève, de 498 75 à 497 50. L'Ouest était calme à 577 50. Les Autrichiens ont varié de 502 50 à 495; les Saragosse, de 455 à 452 50; les Lombards, de 547 50 à 543 75. Les Romains étaient calmes à 355; les Russes non libérés, à 485.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	À terme ou au comptant	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours coté
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	•	110.000	500	•	25 ••	janv. av. juill.	230 ••
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	•	35 30	....	992 50
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	•	25 ••	janv. juill.	410 ••
Comptoir V.C Bonnard et Ce	C	6.000	100	•	5 ••	février	47 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 ••	avril	•
Sécurité	A	300	5.000	/5	••	....	20 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 ••	février....	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	250 ••	....	•
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	• ••	février....	•
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 ••	mars......	15 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	784 ••	....	•
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 ••	février....	•
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février....	•
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 ••	février....	•
Comptoir	A	400	5.000	4000	•	....	2 0/0 p
Sphère	A	2.100	1.000	200	•	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	•	21 ••	avril.....	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	•	240 ••	mai, nov..	•
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	654 ••	mars......	155 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	avril.....	65 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	645 ••	avril.....	•
France	A	2.000	5.000	4/5	260 ••	avril.....	65 0/0 b.
Urbaine	A	1.600	5.000	4/5	315 ••	avril.....	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 ••	avril.....	75 0/0 b.
Aigle	A	400	600	3000	200 ••	avril.....	•
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril.....	•
Confiance	A	500	5.000	4000	Néant	avril.....	3 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 ••	avril.....	•
Générale ..... *Assurances vie*	A	400	7.500	•	2475 ••	t. les 3 ans	•
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	•
Union	A	2.000	5.000	4/5	110 ••	t. les 2 ans.	•
Phénix	A	800	5.000	4000	150 •	t. les 2 ans.	•
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 ••	avril.....	•
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.....	20 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	•	60 ••	janv. juil.	860 ••
— act. de jouissance	A	•	1/34000	•	33	juin	••• ••
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	40	Néant	....	56
Omnibus de Londres	C	50.000	100	•	8 ••	....	48 50
Omnibus des ch. de fer	C	3.300	200	•	18 ••	janv. jl.	175 ••
Gondoles parisiennes	C	1.710	60	•	4 ••	....	••• ••
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	•	Néant	mars......	42 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	•	50 ••	avril, oct.	1200 ••
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	•	8 30	1er juin...	93 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	•	50 ••	avril, oct.	972 50
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	•	12 50	1er juin ...	140 ••
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	140 ••
3 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	•	50 ••	avril, oct..	930 •
Aire à la Bassée	A	600	5.000	•	503 ••	févr. août	1163 ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	•	60 ••	....	640 ••
Scarpe inférieure	C	2.300	1.000	•	••• ••	....	1340 ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1350 ••
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	533 33	•	4 0/0	....	••• ••
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	•	4 0/0	avril, oct..	430 ••
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	•	15 ••	....	130 ••
Pont de Rouen	A	600	1.000	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	•	5 1/4 0/0	....	230 ••
Barth. L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	10.000	500	•	2 1/2 0/0	janv. juill.	220 ••
Messager. imp. (Serv. marit.	A	40.000	500		20 ••	janv. juill.	540 ••
Ce générale maritime	A	60.000	500	•	Néant	janv. juill.	305 ••
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	•	•• ••	....	100 ••
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	•	•• ••	....	220 ••
Armements Bazley et Ce	C	30.000	500	•	32 50	mars sept.	••• ••
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	•	[illegible]	avril oct..	••• ••
Long-Pendu	Civ.	•	500	•	•• ••	....	250 ••
Ronchamp	C	6.000	500	•	•• ••	juin décemb	••• ••
Centre-du-Flenu	Civ.	3.000	1.000	•	30 ••	mai.	215 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	•	35 ••	avril.....	400 ••
[illegible]-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	•	•• ••	....	••• ••
Blanzy	C	30.000	500	•	36 ••	févr. août.	••• ••
Azincourt	A	1.500	1/1500	•	60 •	....	•••• ••
Chazotte	A	5.600	1/5600	•	21 50	....	••• ••
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		•• ••	....	400 ••
Épinac	A	2.400	1/2400	•	125 ••	1er décemb	•••• ••
Loire	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	127 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	•	9	....	125 75
St-Étienne	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	130 25
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	•	17 ••	....	109 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	•	25 ••	....	••• ••
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 ••	janv. juill.	760 ••
Unieux et Fraisse	•	•	500	•	•	....	120 ••
Carmaux	C	116.000	150	•	6 75	mai, novem	93 50
Roche-Molière et Firminy	•	• •	500	•	•• ••	....	••• ••
Bouill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	•	Néant	....	150 ••
Charbonnages belges	A	30.000	500	•	25 ••	....	400 ••
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	•	Néant	....	••• ••
Seyssel anglais	•	10.000	100	•	17 50	....	••• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	•	7.5 0/0	mars, sept.	•• •
Méditerranée	C	20.000	250		Néant	....	••• ••
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	•	Néant	août.	•• ••
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	•	Néant	....	•• ••
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	•	Néant	....	••• ••
Santander	C	10.000	500	•	37 25	janv. juill.	••• ••
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	100	•	25 ••	mai, nov..	291 50
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	•	75 ••	....	860 ••
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	•	5 ••	octobre ...	••• ••
— non priv.	A	40.000	375	•	Néant	octobre ...	•• ••
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	•	40 ••	janv. juill.	330 ••
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	•	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc	A	6.500	375	•	7 50	janv. av..	••• ••
Silésie, zinc	A	50.000	375	•	18 75	mai, nov..	100 ••
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	•	••• ••	....	530 ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	•	Néant	juin, déc..	2000 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	•	33 ••	juin déc..	550 •
Creusot (Saône-et-Loire)	C	20.000	500	•	70 ••	juin déc..	965 ••
Allevard	•	••	1.000	•	• ••	....	1050 ••
Basse-Indre		5.000	500	•	60 ••	avril, oct..	700 ••
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	•	Néant	mars, sep.	200 ••
Horme	A	10.000	1/10000	•	•• ••	....	415 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.400	1/6400	•	25 ••	....	450 •
Fourchambault	C	50.000	1/50000	•	10 ••	....	220 ••
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	•	44 ••	mai, nov	395 ••
Côte-d'Or	•	•	300	•	•• ••	....	••• ••
Franche-Comté	C	40.000	500		15 ••	mai, novem	••• ••
Méditerranée (F. et chant.)	A	6.000	1/16000	•	60 ••	....	645 ••
Firminy		•	250	•	•• ••	....	163 75
Pont-Lévêque (Vienne)	C	•	300	•	•• ••	....	••• ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	•	65 ••	avril, oct.	710 ••
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	•	70 ••	septembre.	1265 ••
Phénix métallurgique		60.000	375	•	Néant	janv. juill.	••• ••
J.-F. Cail et Ce........ *Usines*	C	14.000	500	•	95 ••	sept. mars.	835 ••
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	•• ••
Chaumeroy	C	4.000	500	•	••	juin. déc.	••• ••
Gandillot	C	3.300	250	•	50	....	•• ••
Christofle	C	4.000	500	•	0 50	....	•• ••
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	•	2 ••	....	395 ••
Ce immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	•	56	janv. juill	100 ••
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	185 75
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	•	••	mai, novem	835 ••
Union des Gaz	C	31.000	250	•	•• •	janvier..	55 ••
Marseille (Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	•	12 ••	avril. oct.	112 50
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	•	25 ••	juin décemb	••• ••
Est (Vincennes)	C	1.000	500	•	97 ••	....	•• ••
Versailles	C	1.500	500	•	25 •	mars sept.	•• ••
Amiens	C	1.300	500	•	35 ••	janv. juill.	6•0 ••
Calais	C	1.000	1.000	•	20 ••	janv. juill.	2•0 ••
Saint-Étienne	A	1.000	1/1000	•	120 ••	....	•••• ••
Lyon	A	7.000	1/7000	•	135 ••	janv. juill.	2200 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	•	•• ••	....	1577 50
Wazemmes	C	2.100	416	•	12 50	1er octobre.	••• •
Malaga	•	•	•	•	•• ••	....	••• ••
Ce centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	•	30 ••	janv. juill.	500 ••
Montpellier	A	1.000	1/1000	•	•• ••	....	••• ••
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	•	42 ••	août......	575 ••
Cohin	C	40.000	500	•	27 25	janv. juill.	300 ••
Société Lainière	C	1.400	500	•	12 •	....	• ••
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	•	30 ••	30 avril...	••• ••
Siècle.................. *Journaux*	C	2.500	1/2500	•	130 ••	....	••• ••
Journaux réunis (*Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire*)	C	6.000	500	•	40 •	janv. juill.	••• ••
Droit	C	10•	2.500	•	000 ••	....	•••• ••
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3.000	•	•• ••	....	•••• ••
Montluçon	C	24.000	500	•	6 ••	....	100 ••
Oignies, Belgique	A	23.000	500	•	20 10	septembre.	435 ••
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	•	Néant	1er octobre.	•• ••
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	•	35 30	mars sept.	••• ••
Richer et Ce Vidanges	C	16.000	500	•	20	....	••• ••
Caoutchouc souple	C	50.000	40	•	12 ••	31 mars...	•• ••
Chollet et Ce	C	40.000	100	•	Néant	....	•• ••
Ce générale des Eaux	A	80.000	250	•	13 ••	....	285 ••
2 Cirques (L. Dejean et Ce)	C	8.730	200	•	18 ••	3 fév. juill.	••• ••

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours coté
Compe générale des Omnibus	•	8.000	500	41	25 ••	avril octob.	••• ••
Ce imp. des Voitures de Paris	80	37.000	125	36	5 ••	....	••• ••
Ports de Marseille	500	30.000	500	15	30 ••	janv. juillet	465 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob.	516 25
Loire, anciennes	•	•	1.250	•	50 ••	....	1130 ••
— nouvelles	•	18.000	1.250	75	50 ••	février août	9•0 ••
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	••• ••
Télégraphe méditerranéen	400	12.500	125	25	7 50	mars sept.	••• ••
Vieille-Montagne	•	13.600	500	16	25 ••	janv. juillet	410 ••
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	8.000	600	50	30 ••	janv. juillet	••• ••
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	99	15 ••	avril octob.	25• ••
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	95	5 ••	mai novemb.	2•0 ••
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 ••	30 juin déc.	480 ••
— nouv.	265	1.000	300	50	15 ••	21 mars sept	271 25
J.-F. Cail et Ce	40	8.000	4•0	11	20 ••	janv. juill.	465 ••
Rue impériale de Lyon	•	•	625	•	25 ••	15 janv. juill.	525 ••
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 ••	janv. juillet	450 ••
Union des gaz	200	22.127	250	25	15 ••	janv. juillet	••• ••

BOURSE DE PARIS. **ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER** **COURS DU 4 AU 10 FÉVRIER**

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
1475	[illegible]	99	300.000	500	»	51 fr. pour 1859	avril 1859	Orléans	1355 ..	1355 ..	1347 50	1346 25	1350 ..	1342 50	1352 50	1346 ..	1350 ..	1348 50	1351 50	1351 50
919	1566	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	912 50	917 50	910 ..	900 ..	915 ..	905 ..	907 50	910 ..	910 ..	907 50	910 ..	906 25
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	825 ..	820 ..	825 ..	820 ..	825 ..	825 ..	825 ..	825 ..	828 75	825 ..	830 ..	827 50
1048	1939	99	500.000	500	»	40 48 pour 1859	mai 1859	Est	635 ..	630 ..	635 ..	632 50	630 ..	632 50	637 50	635 ..	637 50	637 50	637 50	635 ..
1163	2939	»	600.000	500	»	40 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	885 ..	882 50	875 ..	875 ..	880 ..	880 ..	882 50	881 25	880 ..	877 50	883 75	880 ..
793	1623	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	500 ..	497 50	495 ..	491 25	495 ..	492 50	495 ..	492 50	495 ..	493 50	495 25	495 ..
1198	2104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1859	avril 1859	Ouest	577 50	575 ..	577 50	576 25	…	…	577 50	577 50	577 50	…	575 ..	577 50
219	236	99	60.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	497 50	495 ..	500 ..	490 ..	492 50	490 ..	491 25	497 50	495 ..	492 50	497 50	495 ..
53	[illegible]	99	35.000	500	»	…	octobre 1857	Graissessac à Béziers	150 ..	…	155 ..	…	156 25	…	156 25	…	155 ..	150 ..	150 ..	…
134	309	99	25.000	500	…	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	520 ..	520 ..	…	…	…	…	580 ..	…	…	505 ..	520 ..	…
154	436	99	42.[illegible]	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien.	…	…	460 ..	…	…	…	460 ..	…	…	…	…	…
»	»	»	84.[illegible]	500	250	…	janvier 1860	Ardennes nouveau	470 ..	475 ..	470 ..	…	…	472 50	…	472 50	470 ..	…	…	…
33		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bessèges à Alais	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
1323	1341	98	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	500 ..	500 ..	495 ..	491 25	490 ..	496 75	492 75	500 ..	496 25	495 ..	495 75	495 ..
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	395 ..	392 50	390 ..	390 ..	393 75	…	392 50	395 ..	395 ..	395 ..	397 50	…
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	465 ..	…	466 25	…	465 ..	…	465 ..	463 75	465 ..	465 ..	465 ..	…
	»		»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	465 ..	465 ..	465 ..	…	465 ..	…	462 50	461 50	468 50	460 ..	…	…
50	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	270 ..	»	…	»	270 ..	»	270 ..	»	…	»	270 ..	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	…	»	…	»	…	»	…	»	…	»	…	»
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	453 50	452 50	450 ..	450 ..	452 50	450 ..	450 ..	458 50	453 75	…	450 ..	453 50
1396	3153	99	512.500	500	300	…	oct. 1re avril	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	545 ..	547 50	542 50	541 25	541 50	543 75	545 ..	545 ..	545 ..	543 75	547 50	543 75
»	619	99	170.000	500	…	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	350 ..	…	355 ..	…	350 ..	…	355 ..	…	350 ..	…	355 ..	…
»	723	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	474 25	»	450 ..	»	…	…	450 ..	»	…	»	…	…
14	14	99	7.330	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
»	132	99	47.500	500	…	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
»	»	99	30.000	500	300	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
»	»	99	52.000	500	…	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
»	»	99	57.400	500	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	…	…	…	…	…	305 ..	…	…	…	…	…	…

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	4	6	7	8	9	10
1848	5.000	1930	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	…	…	…	…	…	»
1842-1849	12.000	1933	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	…	…	…	…	…	…
1843	2.775	1934	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	…	…	…	…	…	…
1842	8.000	1934	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	…	1125 ..	…	…	…	…
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	…	…	…	[illegible]	…	…
1843	6.600	1939	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	…	…	…	…	…	…
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.536	1909	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	…	…	…	…	…	…
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	Dº.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	…	…	…	…	…	…
1853	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre.	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1025 ..	…	1025 ..	1025 ..	1025 ..	1025 ..
1847-1854	28.750	1938	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	960 ..	…	…	…	…	…
1852	24.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	juin, décembre.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	…	…	…	…	…	…
1854	103.614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	…	[illegible]	…	…	…	…
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	Dº.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	…	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..
1852	269.000	1958	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	495 ..	495 ..	495 ..	493 75	493 50	495 ..
»	3.000	1935	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre.	Paris-Orsay, 1re sc.	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1935	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	…	…	…	…	…	…
1845	6.000	1919	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	…	…	…	…	…	…
1845	17.416	1944	500	»	500	mai.	10 67	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	…
1852	131.007	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	290 ..	…	…	…	…	…
1856	255.000	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	290 ..	290 ..	290 75	290 ..	290 ..	287 50
1853	63.663	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	…	…	…	…	…	…
1855	364.160	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	290 ..	…	290 ..	290 75	291 75	290 ..
1852-1857	1102.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	292 50	291 25	292 50	292 50	291 50	291 50
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	287 50	287 50	286 25	286 25	287 50	286 25
1853	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	274 ..	290 ..
1857	34.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	290 75	287 50	287 50	287 50	287 50	288 75
»	250.000	1965	»	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	290 ..	290 ..	290 ..	…	290 ..	290 ..
»	1 250 00	1961	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	290 75	290 ..	290 ..	291 25	290 ..	290 ..
»	211.400	1952	295	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	290 ..	291 25	291 25	291 25	291 25	292 50
»	242.718	1957	285	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi ... gar.	290 75	290 75	290 ..	295 75	290 ..	290 ..
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 ..	Dº.	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	395.367	1940	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	281 25	291 25	291 25	272 50	272 50	291 25
»	96.277	1955	»	»	500	»	[illegible]	juin, décembre.	Ardennes	287 50	287 50	287 50	287 50	285 75	284 75
»	20.000	1957	»	»	500	juin	[illegible]	janvier, juillet.	Dauphiné ... gar.	290 ..	290 75	286 75	290 75	290 ..	290 ..
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	278 75	290 ..	290 ..	290 ..	290 75	291 25
»	563.636	1948	275	»	500	»	15 ..	Dº.	Chemins autrichiens ... gar.	260 ..	260 ..	255 75	255 75	260 ..	254 75
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	250 ..	250 ..	245 75	244 ..	250 ..	254 25
1858	…	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	221 50	222 50	222 50	222 50	221 75	223 ..
1858	100.000	19..	»	»	500	avril	[illegible]	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ..	260 75	250 ..	250 ..	251 25	250 ..
1858	24.376	1957	200	»	500	»	[illegible]	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	245 ..	240 25	…	245 ..	240 25	247 50
1859	»	1940	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	248 75	240 ..	240 ..	245 75	240 ..	248 ..
1858	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	109.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120 ..	120 ..	121 25	121 25	121 25	121 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 4 Comptant.	Samedi 4 Terme.	Lundi 6 Comptant.	Lundi 6 Terme.	Mardi 7 Comptant.	Mardi 7 Terme.	Mercredi 8 Comptant.	Mercredi 8 Terme.	Jeudi 9 Comptant.	Jeudi 9 Terme.	Vendredi 10 Comptant.	Vendredi 10 Terme.
FONDS FRANÇAIS												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	67 80	67 80	67 15	67 80	67 80	67 75	67 90	67 90	67 80	67 75	67 85	67 80
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	67 85	…	…	67 75	67 70	…	…	…	67 80	…	…	68 ..
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	97 15	96 80	97 40	97 15	97 35	97 ..	97 50	97 35	97 40	…	97 50	…
RENTES 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 sept. 1859	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2860 ..	»	2880 ..	»	2810 ..	»	2840 ..	»	2885 ..	»	2870 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	627 50	»	…	…	…	»	…	»	630 ..	»	615 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	740 ..	…	710 ..	…	735 ..	…	732 50	…	730 ..	…	735 ..	…
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	…	»	470 ..	…	472 50	…	475 ..	…	470 ..	…	472 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	445 ..	»	445 ..	…	442 50	»	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	95 ..	»	96 25	»	95 25	»	95 25	»	95 25	»	95 ..	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1859	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	190 ..	»	…	»	190 ..	»	…	»	…	»	98 ..	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	745 75	745 ..	737 50	735 ..	742 50	740 ..	745 ..	742 75	742 50	742 50	745 75	740 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115 ..	»	1113 ..	»	1115 ..	»	…	»	1115 ..	»	1112 50	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»	460 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	225 ..	»	225 ..	»	225 ..	»	225 ..	…	225 ..	»	225 ..	»
Ville de Marseille, Obligations 1848 tout payé, jouiss. janvier 1860	…	»	…	»	…	»	»	»	…	»	…	»
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 5/8	»	94 5/8	»	94 3/8	»	94 3/8	»	94 3/8	»	94 5/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	…	»	99 1/8	»	…	»	99 1/8	»	…	»	…	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	81 ..	…	80 ..	»	81 ..	…	80 ..	…	81 ..	»	80 75	…
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	…	»	51 ..	»	…	»	…	»	…	»	55 ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	79 50	»	79 ..	»	76 ..	»	75 ..	»	76 ..	»	76 3/4	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	77 1/2	»	80 ..	»	79 3/4	»	81 1/4	»	81 ..	»	81 ..	»
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés jouissance janvier 1860	460 ..	460 ..	460 ..	457 50	…	455 ..	455 ..	…	457 50	455 ..	462 50	…
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	33 ..	…	33 ..	32 7/8	33 1/4	…	33 1/4	33 ..	33 1/8	33 1/8	33 1/4	…
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	44 1/2	»	44 1/2	»	44 3/4	»	…	»	44 1/2	»	44 1/2	»
Dº Dº 1856, jouissance janvier 1860	43 1/2	…	43 7/8	…	…	…	43 7/8	…	44 ..	43 7/8	44 ..	…
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	42 7/8	…	42 7/8	42 7/8	42 5/8	42 3/4	43 3/4	42 5/8	…	43 7/8	43 ..	43 ..
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	…	»	…	»	…	»	104 ..	…	104 ..	»	…	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 1015 — 19e ANNÉE — N° 7 — SAMEDI 18 FÉVRIER 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris	10 fr. par an
Départements	12 —
Étranger	18 —

PRIX DES INSERTIONS :

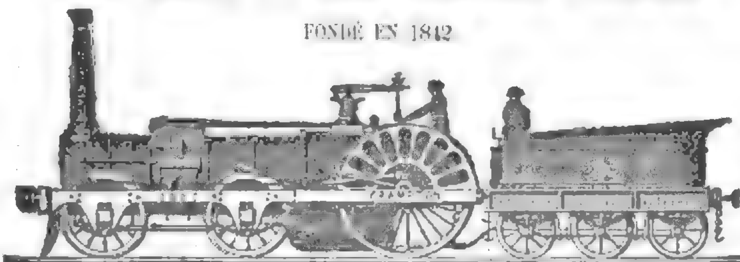
Corps du Journal (la ligne)	3 fr. »»
Aux Annonces —	1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Caisse générale des chemins de fer a eu lieu le 31 janvier 1860, au siége de la Société, rue Richelieu, n° 99.

Par suite des résolutions qui y ont été votées, il est distribué, pour l'année 1859, 25 francs par action, formant le revenu de cet exercice.

Ce paiement est fait sous la déduction de 0 fr. 50 c., montant de l'impôt mobilier, soit 24 fr. 50 c. nets pour chaque action.

Les actionnaires sont prévenus que ce paiement n'a lieu que contre le détachement des coupons nos 8, 9, 10 et 11, se rapportant savoir :

Les coupons 9 et 10 aux intérêts de 1859 ;

Les coupons 8 et 11 aux dividendes de 1858 et 1859.

Le paiement des 25 francs a commencé le 8 février 1860, et se continue, au siége social, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, 99.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation du marché des fonds publics ne s'est guère modifiée cette semaine. Les transactions sont toujours concentrées sur la rente, et il y a peu d'affaires sur les autres valeurs. Cependant les préoccupations politiques paraissent moins vives, et tout en conservant l'attitude de l'expectative, la spéculation envisage avec plus de confiance les résultats probables d'une entente entre les grandes puissances pour la solution des affaires d'Italie. Un article publié par le *Morning Post* a rassuré les esprits sur les conséquences de l'opposition faite par le parti tory au ministère Palmerston, en réduisant les manifestations des opposants à leur véritable importance.

D'un autre côté, la dépêche adressée par S. Exc. le ministre des affaires étrangères à l'ambassadeur de France près le Saint-Siége, et publiée aujourd'hui par le *Moniteur*, a produit un effet très-favorable. Le langage du ministre est celui de la conciliation, et on espère généralement que l'intervention de M. le duc de Gramont pourra faire cesser les dissidences qui existent encore entre les deux gouvernements.

Sans doute, la prudence commande encore une certaine circonspection, mais tous les hommes sensés ont confiance dans la sagesse de l'Empereur, et ne doutent pas qu'elle ne parvienne à amener la solution favorable des difficultés encore existantes.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 55, ferme à 67 75.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 90, ferme à 97 50.

L'emprunt est coté 68 »».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	27.88 0/0
Victor-Emmanuel	25.60 0/0
Autrichiens	24.06 0/0
Midi	19.65 0/0
Dauphiné	15.45 0/0
Ouest suisse	8.58 0/0
Ouest	8.30 0/0
Lyon-Genève	7.23 0/0
Ardennes	4.08 0/0
Orléans	1.84 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	».70 0/0
Est	2.05 0/0
Nord	2.10 0/0
Bessèges à Alais	3.24 0/0
Union Suisse	3.40 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	5.35 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	10 février	17 février	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	67 80	67 75	»» »»	» 05
Rente 4 1/2 0/0.	97 50	97 50	»» »»	» »»
Banque de France	2820 »	2810 »»	»» »»	10 »»
Consolidés......	94 5/8	94 6/8	» 1/8	» »/»
Crédit foncier...	735 »»	740 »»	5 »»	»» »»
Crédit mobilier..	740 »»	740 »»	» »»	» »»
Comptoir d'Esc^te	615 »»	625 »»	10 »»	»» »»
Orléans.........	1357 50	1355 »»	»» »»	2 50
Nord...........	906 25	906 25	» »»	» »»
Nord nouveau...	827 50	822 50	» »»	5 »»
Est.............	635 »»	632 50	» »»	2 50
Paris-Méditerran^e	880 »»	878 75	»» »»	1 25
Midi...........	495 »»	492 50	»» »»	2 50
Ouest..........	577 50	575 »»	»» »»	2 50
Genève.........	496 25	490 »»	» »»	6 25
Dauphiné.......	580 »»	580 »»	» »»	»» »»
Graissessac-Béziers	150 »»	152 50	2 50	» »»
Ardennes ancien.	465 »»	462 50	» »»	2 50
Ardennes nouveau	472 50	472 50	» »»	» »»
Ch. Autrichiens..	495 »»	495 »»	»» »»	» »»
Victor-Emmanuel	397 50	395 »»	» »»	2 50
Russes.........	485 »»	481 25	»» »»	3 75
Romains........	355 »»	350 »»	» »»	5 »»
Sud-Autrich.-Lombards	563 75	563 75	» »»	» »»
Saragosse.......	452 50	452 50	» »»	»» »»

CHEMINS DE FER ESPAGNOLS.

Pendant l'année qui vient de s'écouler, dit une correspondance financière de Madrid, l'Espagne a présenté, vis-à-vis des autres nations de l'Europe, un contraste frappant. Tandis que l'esprit d'entreprise se trouvait partout paralysé, une animation remarquable se manifestait dans la Péninsule. Les travaux commencés étaient continués, de nouvelles constructions étaient entamées, et des projets nouveaux étaient soumis en grand nombre à l'autorité.

Ce mouvement industriel est d'autant plus intéressant à suivre, que de nombreux capitaux étrangers sont allés en Espagne y faire fructifier les entreprises nouvelles.

Pour procéder aux études de chemins de fer, il faut en Espagne, comme dans la plupart des autres pays, être muni d'un arrêté du gouvernement; dans l'année 1859, le ministère a autorisé cinquante-six demandeurs à faire dresser les projets de voies nouvelles. En outre, les ingénieurs de l'Etat ont dressé les plans de cinq autres lignes ferrées.

Toutes ces nombreuses demandes n'ont pu encore être accordées; cependant les Cortès ont autorisé le gouvernement à concéder neuf chemins. L'Etat a définitivement octroyé six concessions : Alcazar de San-Juan à Ciudad-Réal; des mines de Buitron à l'Odiel; Albacète à Carthagène; Cordoue à Malaga; Quintanilla de las Torres aux mines d'Orbo; Ciudad-Réal à Badajoz.

C'est par adjudication publique que ces concessions sont accordées, afin que l'Etat, qui les subventionne largement, ait à dépenser le moins possible.

Si des travaux en préparation on passe à ceux dont l'achèvement a pu être opéré, on voit que l'activité n'a pas été moins grande.

Dans l'année qui vient de finir, on a terminé la ligne du golfe de Valence à Almansa, qui a été livrée à la circulation le 21 novembre. Le 3 juillet, on a inauguré, dans le réseau catalan, la section de Manresa à Tarrasa du chemin de fer de Barcelone-Saragosse. De la ligne qui rejoindra la capitale au réseau catalan, on a pu ouvrir aux transports, le 2 juin, 57 kilomètres de Madrid à Guadalajara. Toujours dans la même partie est de l'Espagne, on a inauguré à la fin de décembre le prolongement jusqu'à Tordera du chemin de fer de Barcelone à Arenys de Mar, qui doit finalement atteindre la frontière française.

Dans le réseau central, le chemin de Séville-Xérès a été reçu officiellement le 31 août, et celui de Lora à Séville, exploité à la fin de mars.

Quant aux travaux en cours d'achèvement, ceux de la ligne de Cadix à Port-Royal seront reçus dans peu de jours; les plus importants, ceux de la Compagnie du Nord, sont activement poursuivis, et, vers le mois d'octobre, cette Société inaugurera les sections d'Avila à Valladolid et de Burgos à Vittoria; l'embranchement du chemin de fer du Nord, d'Isidro de Duenas à la ligne d'Alar-Santander, sera achevé en février. Pour le mois de mai, on espère compléter les travaux des voies de Barcelone à Martorell et de Montblanch à Reus. Enfin, une grande énergie est apportée à l'entreprise de Saragosse à Alsasua.

J.-G. Bordot.

GRANDS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Deux décrets insérés au *Moniteur* du 15 ordonnent l'exécution de travaux pour l'amélioration du port de Fécamp et l'approfondissement du canal de Caen à la mer.

Ces deux nouveaux décrets continuent la série des grands travaux publics déjà décidés par divers décrets que nous avons relatés à leur date.

D'après les dispositions du premier de ces décrets, il sera procédé à l'exécution des travaux d'amélioration du port de Fécamp, conformément aux dispositions générales du plan adopté par le conseil général des ponts et chaussées le 15 décembre 1859.

Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

L'expropriation des terrains nécessaires pour l'exécution des travaux sera poursuivie conformément aux dispositions prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Enfin, la dépense, évaluée à 1,200,000 fr., sera imputée sur la 2e section du budget, service des ports maritimes.

L'exécution des travaux d'approfondissement du canal de Caen à la mer, et de construction d'une rigole d'alimentation dudit canal, qui fait l'objet du second décret, aura lieu conformément aux plans approuvés par le conseil général des ponts et chaussées les 28 juillet et 5 décembre 1859.

Ces travaux étant déclarés d'utilité publique, l'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et immeubles nécessaires pour leur exécution.

La dépense est évaluée à 802,000 fr., savoir :

Approfondissement du canal... 360,000
Rigole alimentaire........... 442,000

et elle sera imputée, jusqu'à concurrence de 617,000 fr., sur la deuxième section du budget (ch. XXXIX.— *Ports maritimes*), le surplus des dépenses devant rester à la charge de la ville de Caen.

Il est question d'autres travaux de même nature qui seraient l'objet de prochains décrets. On assure qu'un projet de loi va être présenté au conseil d'Etat pour demander un crédit extraordinaire de 4 millions, applicable à la construction de nouveaux canaux; de plus, un crédit de 5 millions serait affecté au curage de la rade et du port de Lorient.

F. Grimaud.

TRAITÉ DE COMMERCE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE.

Voici, d'après les journaux anglais, la traduction du texte du traité de commerce entre la France et l'Angleterre :

S. M. l'Empereur des Français et S. M. la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, également animés du désir de resserrer les liens d'amitié qui unissent les deux peuples, et voulant améliorer et étendre les relations commerciales entre leurs Etats respectifs, ont résolu de conclure un traité à cet effet, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'Empereur des Français : M. Baroche, grand-croix de son ordre impérial de la Légion d'honneur, membre de son conseil privé, président de son conseil d'Etat, provisoirement chargé du département des affaires étrangères, et M. Rouher, grand officier de son ordre impérial de la Légion d'honneur, etc., sénateur, son ministre et secrétaire d'Etat du département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Sa Majesté la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande : le très-honorable Henri-Richard-Charles comte Cowley, vicomte Dangan, baron Cowley, pair d'Angleterre, membre du conseil privé, chevalier grand-croix de l'ordre du Bain, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la Grande-Bretagne auprès de l'Empereur des Français, et

Richard Cobden, esquire, membre du parlement anglais ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pouvoirs respectifs et les ayant trouvés en due forme, ont conclu et arrêté les clauses suivantes :

Art. 1er. — S. M. l'Empereur des Français s'engage à ce que sur les articles suivants, de production et de fabrique anglaises, importés du Royaume-Uni en France les droits n'excéderont pas 30 0/0 *ad valorem*, les deux décimes additionnels compris. Ces articles sont :

Sucre raffiné, curcuma en poudre, cristal de roche ouvré, fer forgé en massiaux ou prismes, fils de laiton (cuivre allié au zinc) polis ou non polis et de toutes sortes ; produits chimiques énumérés ou non énumérés ; extraits de bois de teinture ; garancine, savon commun de toute espèce et savon parfumé ; poterie de grès et de terre de pipe commune ou fine, porcelaine, verres, cristaux, glaces ; fils de coton, fils de laine tordue de toute description, fils de lin et de chanvre, fils de crin énumérés ou non ; tissus de coton, tissus de crin énumérés ou non énumérés ; tissus de laine dénommés ou non ; lisières en drap ; tissus de poil, tissus de soie, fleurets, tissus de bourre de soie, d'écorces d'arbres et de tous autres végétaux filamenteux énumérés ou non énumérés ; tissus de lin et de chanvre ; tissus de toutes sortes mélangés ; bonneterie, mercerie, passementerie, tissus de caoutchouc et de gutta-percha purs ou mélangés, articles d'habillement complétement confectionnés ou en partie ; peaux préparées, articles de toute espèce en ouvrages en peau ou en cuir, y compris tous les petits ouvrages de toute dénomination fins ou communs ; fers plaqués de toute espèce ; coutellerie, ouvrages en métaux de toute dénomination ; fonte et fer en saumon de toute espèce et sans distinction de poids ; fer en barres et fer battu, à l'exception des espèces spécifiées à l'article 17.

Aciers, machines, outils, mécaniques de toute sorte ; voitures à ressort, garnies et peintes ; tabletterie, ouvrages en bois façonnés et tournés de toute espèce, incrustés en ivoire ou en bois.

Eaux-de-vie et esprits, y compris ceux ne provenant pas de la distillation du vin, des cerises, de la mélasse ou du sucre ; les navires et les embarcations.

Quant au sucre raffiné et aux produits chimiques qui ont le sel pour base, les droits d'accise à l'intérieur seront ajoutés aux droits spécifiés plus haut.

Art. 2. — Sa Majesté Impériale s'engage à abaisser les droits à l'importation en France des charbons et du coke anglais au chiffre de 15 centimes par 100 kil., plus les deux décimes.

S. M. l'Empereur des Français s'engage également, endéans les quatre années qui suivront la date de la ratification du présent traité, à établir sur l'importation par terre ou par mer du charbon et du coke un droit uniforme qui ne sera pas supérieur à celui fixé dans le paragraphe précédent.

Art. 3. — Il est entendu que la taxe des droits mentionnés dans les articles précédents est indépendante des droits différentiels en faveur de la marine française, dans lesquels ces droits n'interviendront pas.

Art. 4. — Les droits *ad valorem* stipulés dans le présent traité seront calculés d'après la valeur au lieu de production ou de fabrication de l'objet importé, avec l'addition des frais de transport, d'assurance et de commission, nécessaires pour l'importation en France jusqu'au port de déchargement.

Pour la levée de ces droits, l'importateur fera une déclaration écrite à la douane, constatant la valeur des marchandises importées, et donnera leur description. Si les autorités de la douane sont d'avis que la valeur déclarée est insuffisante, elles auront la faculté de garder les marchandises en payant à l'importateur le prix déclaré par lui, en y ajoutant 5 0/0.

Ce paiement, ainsi que la restitution de tout droit qui aura été prélevé sur ces marchandises, sera fait dans les quinze jours qui suivront la déclaration.

Art. 5. — Sa Majesté Britannique s'engage à demander au parlement de l'aider à abolir les droits d'importation sur les articles suivants :

Acide sulfurique et autres acides minéraux, agate et cornaline montées, amorces de toute espèce, capsules, armes de toute sorte, bijouterie, jouets d'enfants, bouchons, brocarts d'or et d'argent, broderies et ouvrages à l'aiguille de toute espèce, ouvrages en bronze ou en cuivre, métal de bronze, cannes, bâtons, cannes de parapluie ou d'ombrelle, montées, vernies ou ayant d'autres ornements ; chapeaux, quelle que soit l'étoffe avec laquelle ils sont faits, gants, bas, chaussettes ou autres articles de coton ou de lin entièrement confectionnés ou non ; cuir ouvré, dentelle de coton, de laine, de soie ou de lin ; fers et aciers ouvrés, machines et mécaniques, outils et autres instruments, coutellerie et autres articles d'acier, de fer ou de fonte moulée ; ornements de fantaisie en acier ou en fer ; articles recouverts de cuivre par le procédé du galvanisme.

Modes et fleurs artificielles ; fruits frais ; gants et autres articles d'habillement en peau ; gutta-percha et caoutchouc ouvrés, huiles, instruments de musique, châles de laine imprimés, unis ou en imitation ; couvertures, gants et autres articles en laine non dénommés.

Mouchoirs et autres articles en lin ou en chanvre et non dénommés ; parfumerie ; tabletterie et objets tournés de toute description ; montres, pendules et lorgnettes ; ouvrages en plomb dénommés ou non, plumes apprêtées ou non, porcelaine et terre de pipe ; poteries de grès et de terre, tissus en poil de chèvre ou autres ; raisins, sulfate de quinine, sels de morphine ; tissus de soie pure ou mélangée avec d'autres matières de quelque nature que ce soit, articles non dénommés dans le tarif, payant actuellement un droit *ad valorem* de 10 0/0. Ces articles restent soumis à telles mesures de précaution que l'intérêt du revenu public pourrait réclamer contre l'introduction de matières sujettes aux droits de douane ou d'accise dans la composition des articles admis en franchise de droits en vertu du présent paragraphe.

Art. 6. — Sa Majesté Britannique s'engage à proposer au parlement la réduction des droits sur l'importation des vins français à un taux n'excédant pas 3 sh. par gallon, et que, à partir du 1er avril 1861, les droits d'importation soient fixés de la manière suivante :

1° Sur le vin contenant moins de 15 degrés d'esprit, constaté au moyen de l'hydromètre de Sykes, type d'Angleterre, le droit n'excédera par 1 sh. par gallon ;

2° Sur le vin contenant de 15 à 26 degrés, le droit ne dépassera pas 1 sh. 6 p. par gallon ;

3° Sur le vin contenant de 26 à 40 degrés, le droit sera de 2 sh. par gallon ;

4° Sur le vin en bouteilles, le droit n'excédera pas 2 sh. par gallon ;

5° Les vins ne pourront être importés par d'autres ports que ceux qui seront désignés à cet effet avant que le présent traité ne soit mis à exécution, Sa Majesté Britannique se réservant le droit de substituer d'autres ports à ceux qui auront été premièrement désignés, ou d'en augmenter le nombre.

Les droits fixés sur les importations de vin dans les ports autres que ceux désignés seront de 2 sh. par gallon ;

6° Sa Majesté Britannique se réserve la faculté, malgré les clauses de cet article, de fixer le maximum des degrés de l'esprit qui pourra être contenu dans la liqueur déclarée comme vin, sans toutefois que ce maximum soit au-dessous de 37 degrés.

Art. 7. — Sa Majesté Britannique promet de proposer au parlement l'admission dans le Royaume-Uni de marchandises importées de France à un droit égal au droit d'accise qui est ou sera imposé sur les articles de même nature fabriqués dans le Royaume-Uni. En même temps, le droit imposable sur l'importation de cette marchandise peut être augmenté d'un montant équivalant aux frais que ce système d'accise pourrait occasionner au producteur anglais.

Art. 8. — Conformément à l'article précédent, Sa Majesté Britannique s'engage à demander au parlement l'admission dans le Royaume-Uni des eaux-de-vie et des esprits importés de France, avec un droit exactement égal au droit d'accise prélevé sur les esprits de fabrication indigène, avec l'addition d'une surtaxe de 2 pence par gallon, ce qui portera le droit actuel sur les esprits et les eaux-de-vie françaises à 8 sh. 2 p. par gallon.

Sa Majesté Britannique s'engage aussi à soumettre au parlement la proposition d'admettre le rhum et le tafia importés des colonies françaises au même droit que celui qui est ou sera imposé sur les mêmes articles importés des colonies anglaises.

Sa Majesté Britannique s'engage également à demander au parlement l'admission des papiers de tenture importés de France, avec un droit égal au droit d'accise, — c'est-à-dire à 14 sh. par quintal, et les cartons de la même provenance avec un droit qui n'excédera pas 15 sh. par quintal.

Sa Majesté Britannique s'engage, en outre, à proposer au parlement l'admission de la vaisselle d'or et d'argent importée de France, à un droit égal au droit d'accise et de poinçonnage qui est imposé à la vaisselle d'or et d'argent anglaise.

Art. 9. — Il est entendu entre les deux hautes parties contractantes que si l'une d'elles juge nécessaire d'établir un droit d'accise ou impôt sur un article de production ou de manufacture indigène qui est compris parmi les articles précédemment énumérés, l'article importé étranger de la même espèce peut être immédiatement frappé d'un droit équivalent à l'importation.

Il est également entendu entre les hautes parties contractantes que dans le cas où le gouvernement anglais jugerait nécessaire d'augmenter les droits d'accise qui frappent les spiritueux indigènes, les droits sur l'importation des vins peuvent être modifiés de la manière suivante :

Pour chaque shilling d'augmentation par gallon d'esprit sur le droit d'accise, il peut y avoir, sur les vins qui paient un droit d'un shilling et six pence, une augmentation qui n'excède pas un penny et demi par gallon, et sur les vins qui paient deux shillings, une augmentation qui n'excède pas deux pence et un demi-penny par gallon.

Art. 10. — Les deux hautes parties contractantes se réservent le droit de percevoir, sur tous les articles mentionnés dans le présent traité ou sur tout autre article, des droits de débarquement ou de tonnage, en vue de subvenir aux dépenses de tous les établissements nécessaires aux ports d'importation et d'exportation.

Mais dans tout ce qui concerne les usages locaux, les droits et les charges dans les ports, bassins, docks, rades, havres et fleuves dans les deux pays, les priviléges, les faveurs ou les avantages qui sont ou qui seront accordés ci-après aux navires nationaux en général, seront également accordés aux navires de l'autre pays et aux marchandises importées ou exportées.

Art. 11. — Les deux hautes parties contractantes s'engagent à ne pas prohiber l'exportation du charbon, et à ne frapper cet article d'aucun droit à la sortie.

Art. 12. — Les sujets de l'une des deux hautes puissances contractantes jouiront dans les Etats de l'autre de la même protection que les sujets nationaux au point de vue des droits de propriété, des marques de fabrique et des « patrons » de toute espèce.

Art. 13. — Les droits *ad valorem* qui sont établis dans les limites fixées par les précédents articles seront convertis en droits spécifiques par une convention supplémentaire, qui sera conclue avant le 1er juillet 1860. Les prix moyens durant les six mois qui précèdent la date du présent traité serviront de bases pour cette conversion.

Les droits conformes aux bases indiquées ci-dessus seront toutefois perçus :

1° Dans le cas où cette convention supplémentaire ne serait pas mise en vigueur avant l'expiration de la période fixée pour l'exécution par la France du présent traité ;

2° Sur les articles dont les droits spécifiques n'auront pas été déterminés de consentement mutuel.

Art. 14. — Le présent traité sera obligatoire pour le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande aussitôt que la sanction législative nécessaire aura été donnée par le parlement, avec la réserve faite par l'art. 6 relativement aux vins.

En outre, Sa Majesté Britannique se réserve le droit de conserver par des motifs spéciaux et par voie d'exception, pendant une période qui n'excédera pas deux

ans, et à dater du 1er avril 1860, la moitié des droits sur les articles dont la libre admission est stipulée par le présent traité.

Cette réserve ne s'applique pas toutefois aux articles de manufacture de soie.

Art. 15. — Les engagements contractés par Sa Majesté l'Empereur des Français seront remplis et les tarifs préalablement indiqués comme applicables aux marchandises et aux manufactures anglaises, endéans les délais suivants :

1° Pour le charbon et le coke, à dater du 1er juillet 1860;

2° Pour le fer en barre et en saumon, et pour les aciers en tous genres qui ne sont pas frappés de prohibition, à dater du 1er octobre 1860;

3° Pour les métaux ouvrés, les machines, les outils et les instruments mécaniques de toute sorte, endéans une période qui ne dépassera pas le 31 décembre 1860;

4° Pour les fils et les produits manufacturés de lin et de chanvre, depuis le 1er juin 1861;

5° Et pour tous les autres articles, depuis le 1er octobre 1861.

Art. 16. — S. M. l'Empereur des Français prend l'engagement que les droits *ad valorem* payables à l'importation en France de marchandises de production et de manufacture anglaises n'excéderont pas un maximum de 25 0/0 à dater du 1er octobre 1864.

Art. 17. — Il est entendu entre les deux hautes parties contractantes, afin de faciliter la conversion des droits *ad valorem* en droits spécifiques, que, quant aux fers en barres, qui sont maintenant soumis à l'importation en France à un droit de 10 fr., non compris les deux décimes additionnels, le droit sera de 7 fr. par 100 kilogrammes jusqu'au 1er octobre 1864, et de 6 fr. à dater de cette époque, y compris, dans les deux cas, les deux décimes additionnels.

Art. 18. — Les arrangements du présent traité de commerce sont applicables à l'Algérie, tant pour l'exportation des produits de cette dernière que pour l'importation des marchandises anglaises.

Art. 19. — Chacune des deux hautes parties contractantes s'engage à conférer à l'autre toute faveur, tout privilége ou toute réduction dans le tarif des droits d'importation sur les articles mentionnés dans le présent traité, qu'elle pourrait accorder à toute autre puissance quelconque. Elles s'engagent, en outre, toutes les deux, à ne mettre en vigueur l'une contre l'autre aucune prohibition d'importation ou d'exportation qui ne serait pas en même temps applicable à toutes les autres nations.

Art. 20. — Le présent traité ne sera pas valide avant que Sa Majesté Britannique n'ait été autorisée par son parlement à exécuter les engagements contractés par elle dans les articles du présent traité.

Art. 21. — Le présent traité aura force d'exécution pendant dix ans, à dater du jour de l'échange des ratifications, et dans le cas où aucune des hautes parties contractantes n'aurait notifié à l'autre, douze mois avant l'expiration de cette période de dix ans, son intention de mettre fin au traité, le traité continuera de rester en force pendant une nouvelle année, et ainsi de suite d'année en année jusqu'à l'expiration d'une année à dater du jour où l'une ou l'autre des hautes puissances contractantes aura annoncé son intention d'y mettre fin.

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'introduire dans ce traité, de consentement mutuel, toute modification qui ne serait pas opposée à son esprit et à ses principes, et dont l'utilité aura été démontrée par l'expérience.

Art. 22. — Le présent traité sera ratifié et les ratifications seront échangées à Paris, endéans la période de quinze jours, ou plus tôt, si c'est possible.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait en double à Paris, le vingt-troisième jour de janvier, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante.

Signé : J. Baroche.
E. Rouher.
Cowley.
Richard Cobden.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 11 FÉVRIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 11 février
Nord	6.865 »»	902 50
Paris-Méditerranée	6.936 73	877 50
Orléans	4.310 81	1352 50
Ouest	4.132 64	570 »»
Bességes	3.914 09	440 »»
Est	3.827 20	630 »»
Midi	2.684 60	491 25
Genève	2.275 13	395 »»
Ardennes	2.247 08	465 »»
Dauphiné	1.868 94	580 »»
Autrichiens	fl. 1.381 99	493 75
	Au 4 février.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	2.826 63	547 50
Victor-Emmanuel	2.211 83	392 50
Madrid à Alicante	2.130 34	452 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

M. le ministre de l'agriculture et du commerce vient, dit-on, de demander à toutes les compagnies de chemins de fer, un rapport complet sur le tarif de toutes les matières dites encombrantes. L'intention du ministre serait de ramener ce tarif, pour toutes les administrations, à un taux uniforme par 100 kilogrammes et par kilomètre.

— Une enquête administrative vient d'être ouverte, par arrêté de M. le préfet de Saône-et-Loire, à l'occasion d'un projet de chemin de fer d'embranchement présenté par la Compagnie des Mines du Creuzot, et ayant pour objet de relier ses concessions de Changé, de Mazenay et de Cromey au canal du Centre et au chemin de fer concédé de Moulins à la ligne de Paris à Lyon.

— M. le préfet du Tarn vient de prendre un arrêté pour autoriser la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à faire procéder, dans toute l'étendue du département, aux études du chemin de fer de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban par Alby.

— On s'occupe activement, dans nos parages, dit l'*Écho de la vallée de Bray*, de l'étude du tracé du chemin de fer de Rouen à Saint-Quentin. M. Couche, ingénieur de la Compagnie, qui est chargé de donner la dernière main à ce travail, est en ce moment dans les environs de Neuville avec un personnel de conducteurs et d'ouvriers très-nombreux.

— Les vœux depuis si longtemps exprimés par les conseils généraux de la Charente, de la Charente-Inférieure et de la Haute-Vienne vont être en partie exaucés, dit le journal *le Périgord*. Les députés de la Charente-Inférieure ont annoncé que l'ingénieur en chef chargé du contrôle du chemin de fer de Nantes à Napoléon-Vendée va faire étudier le prolongement de cette ligne sur la Rochelle et de Rochefort à Coutras, avec embranchement de Saintes sur Angoulême.

Les études, assure-t-on, auront lieu dans le courant de l'année, et l'on peut espérer que le décret qui sera rendu ensuite satisfera à des vœux bien légitimes. Une fois commencée, l'exécution de cette ligne sera poursuivie activement, et Nantes et Bordeaux seront reliés par une ligne de fer qui traversera la Charente-Inférieure dans toute sa longueur.

— Le pont de Bordeaux, qui doit servir à relier le chemin de fer du Midi avec le réseau d'Orléans, sera inauguré au mois de juin prochain, et l'on pense que les facilités de circulation qui en résulteront amèneront un accroissement notable de trafic sur la ligne du Midi et de l'Orléans.

— Il est de nouveau question du projet de loi qui sera présenté aux chambres concernant les chemins de fer algériens. Voici, dit-on, les principales dispositions contenues dans ce document :

Le ministre de l'Algérie et des colonies est autorisé à garantir au nom de l'État, pour quatre vingt-dix-neuf ans, à dater de l'expiration de la dixième année qui suivra le décret de concession, un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital à employer pour la construction des lignes suivantes :

1° De la mer à Constantine ;

2° D'Alger à Blidah ;

3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran avec prolongement jusqu'au port. Le capital garanti pour les chemins ci-dessus ne pourra excéder 64 millions de francs, déduction faite d'une subvention de 6 millions. En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'État ne pourra excéder 2,900,000 fr.

— On lit dans une correspondance de Bruxelles :

« Bientôt les voyageurs arrivant de France à Bruxelles n'auront plus le spectacle vraiment triste que présente notre station dite du Midi, station depuis si longtemps provisoire. Le ministre des travaux publics vient d'adresser une lettre au conseil communal de Bruxelles pour lui annoncer la prochaine reconstruction de la gare et demander à s'entendre à cet effet avec la ville. Cette communication a été accueillie avec une grande satisfaction. La ville, de son côté, a pris des décisions importantes ayant pour objet la continuation de la large rue du Midi et la communication directe entre nos deux principales gares.

» On paraît avoir abandonné le projet d'une gare centrale, mis en avant il y a quelques années, projet plein d'inconvénients. Il existe d'ailleurs un chemin de ceinture faisant communiquer entre elles les gares du Midi et du Nord et même la gare du Luxembourg. »

— La Société générale de Crédit industriel et commercial de Paris a reçu et mis à l'étude, depuis plusieurs mois, les projets pour créer, à Saint-Nazaire, un grand port de commerce

qui deviendra la tête du chemin de fer d'Orléans, avec docks et entrepôts à l'instar de Liverpool, et organisation commerciale anglaise basée sur les warrants et les ventes publiques.

— L'examen, par la première chambre de Hollande, du projet de loi des chemins de fer est encore ajourné. Le rapport de la commission ne pose pas des conclusions bien nettes ; toutefois, il laisse entrevoir que la majorité est peu favorable au projet. C'est toujours la rivalité entre les deux villes de Rotterdam et d'Amsterdam qui partage la chambre ; quant à l'intervention pécuniaire de l'État, elle ne rencontre plus d'opposition sérieuse ; il y a même un retour de l'opinion en faveur de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement.

— Un journal spécial, le *Herapath's railway journal*, publie les résultats approximatifs de l'exploitation des chemins de fer anglais en 1859.

D'après ce journal la progression des recettes brutes est des plus remarquables ; les compagnies anglaises comprises dans ce relevé avaient, en 1859, une étendue de 15,901 kilomètres ; leurs recettes brutes totales ont atteint fr. 639,402,500, tandis que le produit brut de l'année précédente était de fr. 594,094,100 pour 15,395 kilomètres exploités.

Cette augmentation de recette est tout aussi sensible par kilomètre ; la recette par jour était, en 1859, de fr. 110 par kilomètre, et seulement de fr. 105 dans l'année précédente.

La totalité des capitaux dépensés pour l'établissement de ces lignes est évaluée à huit milliards 55,477,500 fr. ; c'est donc un coût de construction de 509,422 fr. par kilomètre.

Quoiqu'on ne connaisse pas exactement les dépenses de l'exploitation proprement dite, on a la certitude qu'elles s'écarteront peu du tantième des recettes qu'il a fallu prélever dans l'exercice précédent, c'est-à-dire 48 0/0 ; en acceptant cette base, le produit net des railways anglais aura été, en 1859, de 4,14 0/0 sur le capital dépensé, revenu notablement supérieur à celui de l'année précédente, qui n'atteignait que 3,80 0/0.

Ces relevés ne comprennent que des chiffres approximatifs, mais s'éloignent cependant peu de la moyenne des résultats, que l'on constatera lorsque l'on aura réuni les renseignements précis relatifs à chacune des compagnies.

— On sait que, jusqu'ici, le poids seul de la locomotive et de son tender a été utilisé pour (au moyen de l'adhérence des roues de la locomotive et du tender sur les rails) produire le mouvement de translation, soit pour remorquer le convoi : de là la nécessité de rendre les locomotives très-lourdes et par conséquent très-coûteuses ; de là, encore, la nécessité d'augmenter le poids des rails et le nombre des traverses, circonstances qui contribuent singulièrement à augmenter les dépenses d'un chemin de fer.

Par une idée très-ingénieuse, qui a d'ailleurs été déjà appliquée avant lui, M. Flachat, ingénieur des ponts et chaussées, utilise le poids de chaque wagon pour, en quelque sorte, se remorquer lui-même, en ajoutant l'adhérence des roues de chaque wagon à celle de la locomotive, circonstance qui augmente d'une manière infinie la force ou la puissance de translation du convoi.

Voici en quoi consiste ce procédé :

A l'arrière ou à l'avant du convoi, se trouverait une chaudière, un générateur de vapeur proportionné au convoi à remorquer. De ce générateur partiraient des conduits de vapeur communiquant à chaque wagon, lesquels wagons seraient pourvus de petits cylindres, de bielles et manivelles, mécanismes peu coûteux, qui transformeraient ainsi en un moment donné (à la volonté du mécanicien) chaque wagon en une petite locomotive, — moins le générateur de vapeur et le tender, qui seraient communs à tout le convoi.

La conséquence, la portée immense de cet ingénieux artifice est facile à saisir ; car, de ce que le poids total du convoi tout entier peut être utilisé, au lieu du poids unique de la locomotive et de son tender, il en résulte forcément que l'adhérence du train tout entier pourra être utilisée à le remorquer ; que par conséquent on pourra facilement faire marcher un convoi sur un chemin de fer qui aurait 5 et 6, même 10 0/0 de pente. Ce moyen permet d'étendre, de généraliser l'application des chemins de fer dans les pays de montagnes.

En outre, M. Flachat modifie le matériel roulant de manière à le rendre propre à marcher dans des courbes de 20 mètres de rayon, sans danger, ce qui, du reste, existe déjà depuis bien des années au chemin de fer de Paris à Sceaux, et, plus récemment, sur quelques lignes américaines.

F. Grimaud.

NÉCROLOGIE.

M. LE COMTE PILLET-WILL.

Mardi dernier ont eu lieu les obsèques de M. le comte Pillet-Will, régent de la Banque de France.

Une foule considérable se pressait à la suite de son fils et de son petit-fils, derrière le char qui emportait sa dépouille mortelle : à côté des sommités de la Banque, on y voyait des hommes de lettres, des savants, des artistes, tous confondus dans une commune manifestation de douleur et de deuil.

C'est qu'en effet M. le comte Pillet-Will laisse du vide dans bien des rangs et dans bien des cœurs. Il n'avait pas seulement conquis une brillante position par son intelligence des affaires ; son goût éclairé pour les arts, et le noble usage qu'il savait faire de sa fortune lui avaient créé des amis dans toutes les classes de la société.

Au moment où la tombe allait se refermer pour toujours, M. le comte de Germiny, gouverneur de la Banque de France, a voulu adresser un dernier adieu à celui dont la perte excitait tant de regrets, et les paroles qu'il a prononcées ont trouvé dans l'émotion générale une éloquente sanction.

Voici ces paroles :

« Messieurs,

» Lorsqu'une famille cruellement éprouvée, quand l'amitié et ses touchants témoignages sont réunis autour d'une tombe prête à se fermer, les sentiments sont les mêmes, toutes les pensées sont profondément tristes. Un silencieux recueillement est le plus digne interprète de la douleur commune. Pourquoi ? Rien d'aussi bon, par conséquent d'aussi regrettable qu'un cœur qui, par-dessus toutes choses, a aimé à faire le bien ; chacun le sait, il n'est pas nécessaire de le dire.

» Cependant, à des services exceptionnels que l'opinion publique a toujours distingués, il n'est pas interdit d'adresser quelques paroles de reconnaissance : veuillez les entendre, Messieurs, c'est au nom de la Banque de France que nous demandons la permission de les prononcer.

» M. le comte Pillet-Will vient de mourir doyen de son conseil de régence, dont il a été pendant trente-deux ans l'une des lumières les plus vives, les plus utiles. Esprit juste et prompt, la Providence l'avait doué avec prodigalité, et sa mémoire, aussi fidèle que facile, lui avait conservé, malgré son âge, les connaissances les plus variées.

» Homme d'esprit toujours, mais toujours aussi homme d'affaires consommé, à quelle entreprise sérieuse n'a-t-il pas apporté, avec le contingent d'un crédit de premier ordre, le concours plus secourable encore d'un rare bon sens, d'une sagacité remarquable ? Ce que la Banque de France a puisé de précieux conseils à cette source féconde est incalculable ; ne vous étonnez donc pas, Messieurs, du tribut de gratitude et d'attachement que les collègues de M. le comte Pillet-Will déposent ici, au seuil de sa dernière demeure.

» Nous l'avons aimé non-seulement parce que sa haute intelligence était une des forces de notre institution, mais parce qu'à toute heure, collègue spirituel et attrayant, son abandon, sa verve portaient dans l'intimité de nos réunions un charme particulier.

» Peu d'existences ont été plus honorables, plus remplies que la sienne. La Savoie, son pays natal, portera longtemps son deuil. C'est envers elle surtout que sa charité aimait à s'exercer avec une générosité sans limites. On peut donc dire qu'il a passé en faisant le bien ; courageux pendant la souffrance, sa mort a été celle d'un chrétien résigné et plein de foi.

» Le cortége de bonnes actions dont il part environné lui assure non-seulement le souvenir reconnaissant de ses nombreux obligés, de ses amis, mais aussi les bénédictions des pauvres qui font fléchir la justice miséricordieuse de Dieu, notre dernière et suprême espérance. » (*Moniteur.*)

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

23 février. — **Compagnie d'armements maritimes** (I. T. Barbey et Cᵉ). — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, à 1 heure de relevée. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion, au siége social, rue de Provence, 46.

3 mars. — **Chemin de fer d'Anvers à Gand.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue aux Choux, 3 bis, à midi. Dépôt de 10 actions, à Paris, rue de Provence, 34.

3 mars. — **Compagnie d'armements maritimes** (I. T. Barbey et Cᵉ). — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

5 mars. — **Chemin de fer du Centre** (Ecaussinnes à Erquelines). — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 88, à Bruxelles, à 11 heures du matin. Dépôt de 10 actions trois jours au moins avant la réunion, chez M. Emerique, administrateur délégué de la Compagnie, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles, et chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, à Paris, faubourg Poissonnière, 9.

5 mars. — **Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures. Dépôt de 25 actions au siége social, rue de Provence, 72, trois jours avant la réunion.

15 mars. — **Compagnie du chemin de fer Ferdinand, de Florence aux Etats-Romains par Arezzo.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Florence, palais Pucci, à 10 heures du matin. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, ou à Paris, à la succursale de la Banque suisse, rue Taitbout, 85, ou à Genève, à la Banque suisse.

15 mars. — **Glaces de Montluçon.** — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége de la Société, à midi.

20 mars. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Cologne, au domicile de M. Eglinger.

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1ᵉʳ février. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations du deuxième emprunt, soit 7 fr. 38 c., impôt déduit : à Madrid, à la caisse de la Compagnie, et à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de crédit en Espagne, rue de Provence, 50.

1ᵉʳ février. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Paiement de 18 fr. pour le dividende du premier semestre de l'exercice 1859-1860, sous déduction de 46 c. pour les titres au porteur, à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14.

5 février. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Paiement de 7 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr., montant des intérêts du deuxième semestre de 1859 : à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ; à Bruxelles, au siége social ; à Gand, à la Banque de Flandres.

15 février. — **Caisse du commerce et de l'industrie à Turin.** — Paiement de 4 fr. par action à titre d'intérêts : à Turin, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1ᵉʳ juin, 1ᵉʳ juillet, 1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage public du 11 février 1860, et dont on trouvera la liste officielle, communiquée par la Compagnie, à nos annonces de ce jour.

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 10 mars. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du dix-huitième versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces.)

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
								0/0	0/0
EST (1)	Du 5 au 11 février...	1680	1,056,568 25	628 92	1618	1,039,010 01	642 16	».»»	2 05
ORLÉANS (1)	5 — 11 — ...	1475	1,097,416 56	744 01	1475	1,077,615 35	730 59	1.84	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	5 — 11 — ...	1406	1,641,577 79	1,167 55	1363	1 602,694 28	1,175 85	»	».70
OUEST (1)	5 — 11 — ...	1195	830,510 45	694 99	1188	761,600 88	641 15	8.30	»
NORD (1)	5 — 11 — ...	964	1,026,677 55	1,065 »»	919	1,000,114 94	1,088 »»	»	2.10
MIDI (1)	5 — 11 — ...	793	376,983 18	475 39	793	315,061 89	397 30	19.65	»
LYON A GENEVE (1)	5 — 11 — ...	231	86,985 93	376 56	229	80,415 40	351 15	7.23	»
ARDENNES (1)	5 — 11 — ...	164	61,045 »»	372 »»	154	55,030 65	357 40	4.08	»
DAUPHINÉ	5 — 11 — ...	134	39,392 75	293 07	134	34,417 75	256 84	14.45	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	5 — 11 — ...	33	22,279 60	675 14	33	23,027 80	697 81	»	3.24
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard)	29 janvier 4 — ...	1326	716,373 22	540 17	1169	667,191 62	570 73	»	5.35
AUTRICHIENS	5 février 11 — ...	1323	fl. 307,431 »»	232 37	1323	fl. 297,812 »»	187 31	24.06	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	29 janvier 4 — ...	482	193,596 90	401 78	482	151,793 76	314 92	27.88	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	»» — » — ...	»»	»»,»»» »»	»	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	5 février 11 — ...	275	44,764 51	162 78	219	36,963 72	168 53	».»»	3.40
VICTOR-EMMANUEL	29 janvier 4 — ...	214	96,522 38	451 03	214	76,847 46	359 10	25.60	»
OUEST SUISSE	3 février 9 — ...	97	26,847 91	276 78	80	20,390 58	254 88	8.58	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 6 mai 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Les conduites d'eau en plomb sont sujettes à diverses sortes d'altérations qui peuvent affaiblir la résistance de leurs parois, et, dans certaines circonstances, donner lieu à des empoisonnements. C'est pour soustraire les tuyaux à ces causes d'altération que M. Sebille, de Nantes, a cherché à obtenir manufacturièrement un étamage intime des parois du tuyau.

La fabrication des tuyaux étamés de M. Sebille se compose de deux opérations distinctes, quoique sensiblement simultanées, savoir : la fabrication des tuyaux et l'étamage.

La première opération ne présente rien de spécial. Le plomb, amené à l'état de fusion pâteuse, est versé dans un cylindre en fonte parfaitement alésé, dont le fond inférieur est fermé par le piston d'une presse hydraulique, et dont le fond supérieur est formé par un croisillon à quatre branches portant à son centre une sorte de disque ou mandrin dont le diamètre est égal au diamètre intérieur du tuyau qu'on veut obtenir. Ce croisillon est recouvert par un anneau en métal dont la partie évidée a exactement le diamètre extérieur du tuyau à évider.

L'ensemble de ces pièces laisse dans le fond supérieur du cylindre alésé un vide annulaire d'une épaisseur égale à celle du tuyau.

On comprend alors qu'en faisant agir le piston de la presse hydraulique au moment où le plomb atteint son point de solidification, le métal se trouve forcé de passer à travers les quatre orifices déterminés par le croisillon, et se soude à lui-même en traversant l'espace annulaire compris entre le mandrin central et l'anneau métallique.

Un foyer circulaire, entourant le cylindre en fonte qui contient le plomb, permet d'ailleurs de régler convenablement la température du métal.

A la sortie de la presse, le tuyau s'infléchit sur une grande poulie, pour redescendre sur un banc incliné terminé par un tambour sur lequel il s'enroule. Une disposition simple permet d'indiquer sur le tuyau, à mesure qu'il glisse sur le banc, des longueurs métriques. Les marques ainsi obtenues servent à constater la production, et facilitent la division du tuyau en suivant les longueurs adoptées pour le commerce.

Lorsque la capacité du réservoir à plomb ne suffit pas pour obtenir dans une seule opération la longueur du tuyau qu'on désire, on fait descendre le piston de la presse hydraulique, le plomb étant encore engagé dans la filière ; on remplit de nouveau le réservoir, et on recommence l'opération. Le métal en fusion ramollit suffisamment le tuyau engagé dans la filière pour que la soudure soit complète.

L'étamage est très-facile : car le plomb, fondant à 335°, et l'étain à 228°, il suffit de faire passer le tuyau dans un bain d'étain, pour qu'une couche de métal y reste adhérent ; mais on comprend qu'il faut avoir recours à des dispositions toutes particulières pour obtenir un récipient étanche contenant l'étain.

Le récipient qui contient le métal fondu destiné à l'étamage extérieur du tuyau est composé par une enveloppe en forme de tronc de cône évasé reposant sur l'anneau métallique formant la filière ; mais on n'y introduit l'étain qu'après que la presse a fait sortir une longueur de tuyau suffisante pour clore complétement le trou de la filière et empêcher l'étain d'entrer dans l'intérieur du réservoir à plomb. Le récipient destiné à l'étamage intérieur du tuyau, et formé par le tuyau lui-même et l'étain, y est introduit par le mandrin fixé au centre du croisillon à travers lequel sort le plomb. A cet effet, ce mandrin porte extérieurement une rainure circulaire communiquant par une série d'orifices avec un évidement percé dans l'axe du mandrin. Cet évidement communique, à son tour, avec un canal qui traverse de part en part une des branches du croisillon porte-mandrin.

Des robinets placés à chacune des extrémités du croisillon permettent, soit de faire communiquer la chaudière contenant l'étain fondu avec le mandrin, soit de faire écouler dans un récipient *ad hoc* l'étain introduit dans le tuyau.

La chaudière est à un niveau supérieur à celui du mandrin, de telle sorte qu'en ouvrant l'un des robinets dont nous venons de parler le métal puisse s'introduire dans le tuyau. Le robinet n'est ouvert qu'après qu'on a fait une longueur de tuyau suffisante pour que son extrémité dépasse le niveau de l'étain contenu dans la chaudière.

Par suite de ces dispositions, il est facile de faire entrer l'étain autant de fois qu'on le veut dans la portion de tuyau qu'on vient de former, et par conséquent il est facile de faire varier l'épaisseur de la couche de métal déposée.

Pour les tuyaux d'un petit diamètre, on obvie au refroidissement de l'étain en plaçant sur le mandrin, dont la température est toujours bien plus élevée que le point de fusion de l'étain, un cylindre métallique qui en prend insensiblement la température.

Pour égaliser la couche d'étain déposée à l'intérieur du tuyau, c'est-à-dire pour faire retomber les gouttelettes de métal qui pourront être entraînées, le cylindre métallique dont nous venons de parler porte une tige métallique terminée par une boule d'un diamètre légèrement inférieur à celui du tuyau.

Dans cette méthode d'étamage, le plomb étant mis en contact avec l'étain à une température au moins égale à celle du moule de fusion de ce dernier, les pores en sont imbibés, et les fissures imperceptibles qui peuvent se produire accidentellement sont pénétrées complétement.

L'étamage est tellement intime, qu'il n'est pas possible d'apprécier la ligne de démarcation des deux métaux.

Les tuyaux ainsi préparés acquièrent une telle rigidité qu'on peut réduire leur poids de 10 0/0 sans nuire à leur solidité, et cette réduction de poids a permis à M. Sebille de fournir au même prix les tuyaux étamés à épaisseur réduite et les tuyaux ordinaires, à résistance égale.

M. ALCAN fait remarquer que, dans la communication qui vient d'être faite, il n'y a pas de renseignements sur la durée des tuyaux en plomb étamés ; il importerait, selon lui, d'être fixé à cet égard, parce qu'il pense que ces tuyaux peuvent être exposés à une destruction rapide par l'action galvanique résultant du contact de deux métaux inégalement oxydables.

M. LAURENS est du même avis que M. Alcan; il indique que le zingage ou le plombage rend les tuyaux en tôle plus mauvais ; dans tous les points où l'oxydation de ces tuyaux commence, elle se propage très rapidement.

M. FAURE dit qu'à côté de la question de durée, dont il ne méconnaît pas l'importance, on ne doit pas oublier qu'au point de vue de l'hygiène et des applications à la distribution d'eau dans l'intérieur des habitations, l'étamage des tuyaux en plomb lui semble un perfectionnement très utile. Il n'y aurait pas à mettre en balance avec les avantages qui en résultent la faible augmentation de 5 à 6 francs par 100 k. sur le prix de revient des tuyaux, si d'ailleurs cette augmentation ne devait être compensée, ainsi que l'indique M. Mariotte, par une réduction d'épaisseur motivée sur la plus grande résistance des tuyaux après l'étamage.

M. RICHOUX, en réponse à une question de M. Faure, dit que le mode d'étirage des tuyaux en plomb à la presse hydraulique n'est effectivement pas nouveau ; quant à l'étamage, on trouve dans les brevets anglais la description d'un procédé d'étamage intérieur assez analogue à celui qui vient d'être décrit.

M. ALCAN est d'accord avec M. Faure sur l'intérêt que présenterait le résultat que M. Sebille cherche à obtenir ; mais si l'idée a déjà été abandonnée une première fois, il serait intéressant de connaître les causes de cet abandon, au nombre desquelles il croit pouvoir ranger, jusqu'à plus ample information, celle qu'il indiquait précédemment.

M. LAURENS ne croit pas qu'on puisse comparer l'effet galvanique qui pourrait se produire sur les tuyaux en plomb étamés à celui que présentent les tuyaux en tôle plombés ou zingués ; les sels qui tendent à se former dans le premier cas n'étant pas solubles, l'action doit être beaucoup plus lente.

M. DELIGNY appuie l'opinion émise par M. Laurens.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Mariotte de son intéressante communication, et M. Richoux de l'analyse qu'il vient d'en présenter ; il indique que des renseignements seront demandés à M. Mariotte au sujet de la question de durée soulevée par M. Alcan. Il ajoute que l'examen des procédés de M. Sebille lui a semblé pouvoir se rattacher à la question de distribution d'eau qui est à l'ordre du jour ; c'est dans cette pensée qu'il a demandé à M. Richoux de vouloir bien exposer le mode de fabrication et d'étamage décrit dans la note de M. Mariotte.

Au sujet de la question des *eaux de Paris* et de la note lue à la dernière séance, M. Laurens, n'ayant pas assisté à cette réunion, présente dans celle-ci diverses observations sur quelques-uns des points traités dans cette communication.

Revenant également sur la note qui a donné lieu aux observations de M. Laurens, M. Faure remarque que l'auteur de cette note semble avoir cédé à une exagération non motivée dans sa critique touchant la valeur de l'eau de Seine. Il n'est pas permis d'oublier que

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 11 février 1860.

l'analyse hydrotimétrique, que l'analyse chimique faite au milligramme par litre, d'après M. le préfet lui-même, *classent les eaux de Seine*, prises en amont du pont d'Ivry, *sur le pied de l'*ÉGALITÉ PARFAITE, *relativement aux eaux de la dérivation projetée*, en admettant que celles-ci dussent conserver leur pureté primitive après un parcours de 183 kilom. en aqueducs maçonnés ou métalliques, ce qui est plus que contestable. Il semble peu logique, enfin, et peu équitable de devancer les siècles pour prévoir le jour, qui arrivera Dieu sait quand, où ce bon et noble fleuve serait transformé en un étang à eaux stagnantes. Les barrages projetés, en haute Seine, *quand ils seront exécutés*, ne sauraient créer des eaux stagnantes; la Seine n'en débitera pas moins 75 mètres cubes par seconde en étiage, et la vitesse du courant pourra être bien diminuée avant que les eaux du fleuve arrivent à l'état de stagnation, qui seul autorisait les craintes émises par l'auteur de la note. M. Faure pense donc qu'il convient d'écarter du débat une fantasmagorie d'avenir plus qu'éloigné, et il pense qu'il y a lieu de s'en tenir, en ce qui touche la question de *pureté*, de *composition chimique* et de *sapidité* des eaux de la Seine, aux termes même du mémoire préfectoral. Aussi croit-il bon de les rappeler, puisque l'auteur de la note semble les avoir trop oubliés : « Le goût des populations ne s'y trompe guère..... L'eau de la Seine, dont le degré moyen est de 17 ou 18°, au pont d'Ivry, jouit d'une juste célébrité, etc. »

M. Faure ne saurait laisser sans réponse les critiques adressées dans ladite note aux évaluations qu'il a présentées pour le filtrage et l'élévation des eaux de Seine par machine.

Au sujet du chiffre de 4 millions pour les bassins du filtrage, on dit « qu'un chiffre aussi faible a besoin de justification. » M. Faure était allé au devant de cette objection en indiquant que le chiffre de 4 milions était le double, proportionnellement, de ce qu'on a dépensé en Angleterre pour l'établissement de bassins de filtration d'un volume d'eau égal quotidiennement.

On a fait aussi une énumération des forces vives absorbées dans la transmission du travail des machines appliquées aux pompes, dans le passage de l'eau à travers les clapets, etc., et l'on a admis une conclusion, ou mieux une hypothèse que rien ne justifie, savoir : qu'il faut compter du simple au double quand on veut évaluer et comparer le travail dépensé et le travail utilisé dans l'emploi des pompes commandées par une transmission. M. Faure aurait cru commettre une exagération regrettable en accordant un aussi faible rendement à des appareils qu'il est permis de supposer bien conçus, bien étudiés, bien montés, bien conduits; il croit fermement avoir fait aux diverses résistances inhérentes une part suffisante, voire même large, en admettant pour 800 chevaux de travail utile, en eau élevée, une dépense de combustible basée sur 1,200 chevaux livrés à l'arbre du volant des machines motrices.

Enfin M. Faure tient à rappeler qu'en portant de 30 à 45 millions le chiffre des dépenses relatives à la création de la dérivation projetée, il a plus que *notablement amoindri* un chiffre indiqué ici même par un homme dont la haute compétence, dont l'expérience consommée, ne sauraient être déclinées; il veut remarquer encore que l'auteur de la note, en reconnaissant les difficultés grandes de l'établissement de l'aqueduc projeté, eu égard à la nature plastique du sol qui doit le recevoir, a bien dit : « Fiez-vous aux ingénieurs pour les savoir vaincre, » mais qu'il a oublié de dire à quel prix on aurait raison de ces difficultés non prévues.

M. LAURENS ajoute qu'il ne partage pas l'avis de l'auteur de la note quand il dit qu'on ne peut pas attaquer un devis qui est le résultat de plusieurs années d'étude. D'abord, on ne pourrait peut-être pas citer un seul devis de travaux publics dont les évaluations n'aient été dépassées dans de larges proportions. Pour ne citer qu'un chapitre des dépenses portées au devis de la dérivation de la Somme-Soude, il est frappé du chiffre de 18 millions pour un aqueduc de 183 kilom., et il ne saurait admettre qu'un tel ouvrage puisse être exécuté pour 100 fr. le mètre courant, y compris les arcades, les siphons, les regards, les prises d'eau, les drainages, etc.

M. FAURE fait observer qu'il n'y a pas de contradictions, comme le suppose l'auteur de la note, entre les éloges très-sincères, très-mérités, qu'il a voulu donner, pour sa part, au mémoire de M. le préfet, et la critique de la solution adoptée et proposée par l'auteur du mémoire. Les éloges s'adressent aux belles études, aux recherches hydrologiques si remarquables qui ont servi de base au projet; la critique, à la solution adoptée, au parti pris, *à priori*, de condamner les machines sans les avoir voulu discuter.

M. E. BARRAULT lit une note sur un nouveau procédé de fusion de l'acier et de fabrication des aciers fondus par réaction.

Jusqu'ici la fusion des aciers, dit M. Barrault, a toujours été opérée dans des creusets d'assez faibles dimensions, qui ne peuvent servir qu'un petit nombre de fois, sont d'une fabrication coûteuse, exigent pour leur maniement un personnel considérable, et occasionnent une forte dépense de combustible, d'autant plus que le coke de choix est, jusqu'ici, le seul combustible dont l'emploi permette une marche régulière et assurée de l'opération. On emploie les mêmes procédés pour la fabrication des aciers fondus, par réaction d'un mélange de fonte pulvérisée et de minerai riche, ou de fonte et de tournure de fer. La cherté de la fusion au moyen des creusets ne permet pas à cette fabrication de recevoir l'extension qu'elle recevrait, si elle pouvait s'opérer dans des conditions plus économiques. De plus, la fusion au creuset ne permet pas de suivre l'opération, d'en modifier les dosages, d'opérer des brassages qui assurent l'homogénéité des matières fondues.

Le procédé breveté dont nous venons entretenir la Société paraît remédier à tous ces inconvénients et devoir amener une révolution dans ce genre de fabrication. La fusion de l'acier, ou des matières destinées à le produire, s'opère sur la sole d'un four à réverbère d'une disposition particulière. Le métal est complétement protégé contre l'action de la flamme par une couche de scories en fusion. Ces scories appartiennent à la classe des silicates terreux neutres ou basiques à bases multiples, et sont composées de matières qui se trouvent partout et à vil prix. La sole du four, qui a la forme d'une cuvette peu profonde, limitée à sa partie supérieure par des lignes horizontales, doit être formée, soit d'argile réfractaire de la meilleure qualité, bien damée et cuite par la flamme du four jusqu'à ramollissement superficiel, soit d'un bloc de grès réfractaire taillé. Ses pentes aboutissent à un trou de coulée placé au voisinage de l'autel, et qui débouche à l'extérieur dans une espèce de niche disposée de manière à réduire la longueur du canal de coulée. La voûte est très-surbaissée, et ne laisse pas pour le passage de la flamme plus de 20 à 25 centimètres d'espace au-dessus du bain liquide. La sole doit toujours être pleine pour conserver la chaleur autant que possible. Néanmoins, quand on dispose des grès réfractaires d'excellente qualité, comme certains grès anglais, on peut disposer sous la sole un large carneau par lequel on fait passer la flamme s'échappant du rampant, ce qui réchauffe la sole par dessous et procure une notable économie de combustible.

Le rapport de la grille à la sole est à peu près celui que l'on a adopté pour les fours à réchauffer. Les fours peuvent être à tirage naturel, ou alimentés par des ventilateurs, qui y lancent soit de l'air froid, soit de l'air chauffé à 300 degrés. L'emploi de l'air chaud permet d'employer des combustibles de qualité médiocre et procure toujours une économie.

Dans tous les cas, les flammes perdues sont utilisées pour échauffer préalablement les matières métalliques, placées dans un grand moufle à l'abri du courant de gaz incandescent, et les scories pulvérisées placées sur une aire convenablement disposée.

On peut charger les matières métalliques, préalablement chauffées au rouge vif, dans le bain de scories en fusion, ou charger d'abord le métal échauffé sur la sole et le recouvrir d'une couche de scories pulvérulentes, également chaudes. Celles-ci fondent au premier coup de feu et protégent le métal plus complétement que les parois d'un creuset.

Un four dont la sole a deux mètres carrés de surface peut fondre de 500 à 1,000 kil. d'acier à la fois. L'opération dure de trois à cinq heures, et s'accomplit parfaitement, quoique les substances métalliques n'aient aucun contact immédiat avec la flamme. On peut brasser l'acier fondu avec des ringards de très-bon fer, pousser les morceaux non fondus vers l'autel pour en accélérer la fusion, prendre des essais au moyen d'une cuiller d'argile réfractaire préalablement échauffée au blanc, que l'on enfonce dans le bain. Quand la fusion est complète, on perce le trou de coulée, et on coule dans des lingotières de fonte ou dans des moules en sable étuvé, avec les précautions ordinaires. On laisse écouler les scories, on répare la sole s'il y a lieu, on bouche soigneusement le trou de coulée, et l'on recommence une nouvelle opération.

D'après les résultats obtenus dans les fours à tirage naturel, les seuls qui aient été expérimentés jusqu'ici, la consommation de combustible ne paraît pas excéder trois parties de houille pour une partie d'acier fondu, et l'on espère qu'elle pourra être notablement réduite. Les soles en argile réfractaires résistent très-bien et paraissent devoir durer longtemps. Enfin, la voûte des fours n'est nullement altérée, car la température nécessaire pour la fusion de l'acier n'est que faiblement supérieure à celle du réchauffage du fer.

L'emploi de ce procédé, qui a été expérimenté avec un succès complet pour la fusion des riblons d'acier, permettra de réduire de 50 p. cent environ les frais de fusion de l'acier; il donne la faculté de couler d'un seul jet et avec une parfaite homogénéité des pièces d'acier d'un poids énorme, opération très-coûteuse, très-difficile et chanceuse avec l'emploi des creusets. Il y a donc tout lieu d'espérer

que ce nouveau procédé, qui, dans la pratique, recevra probablement encore de nouveaux perfectionnements de détail, est appelé à un grand avenir.

M. BARRAULT fait observer qu'on avait à vaincre des difficultés pratiques dans l'établissement même du four. Les grandes pièces d'acier fondu préparées par M. Krupp sont coulées au moyen de creusets, ce qui entraîne dans de grandes dépenses. On avait à se demander, avant l'expérience du nouveau mode de fabrication, si on pourrait construire un four à réverbère résistant à l'action du feu violent nécessaire pour la fusion et la réaction des matières; on y est arrivé par la disposition de la sole du four et le choix des scories.

M. FAURE pense que les scories doivent avoir une certaine influence sur la production de l'acier fondu, sur sa composition, surtout au moment du brassage; il serait utile de pouvoir apprécier cette influence.

En réponse à une question de M. Laurens, M. Barrault indique que le nouveau système de fusion ne présente peut-être pas de supériorité sur l'emploi des petits creusets, comme consommation de combustible, mais que, même à consommation égale, l'avantage de pouvoir fondre à la fois de grandes masses d'acier mérite une sérieuse considération.

M. BRULL a assisté aux expériences qui ont été faites aux ateliers du chemin de fer du Nord. Dans son opinion, l'essai a peu réussi; le métal paraissait dénaturé, et le four a été fortement endommagé. Un second essai a porté sur la fabrication de l'acier au moyen de riblons et de minerais, et on n'a pas obtenu d'acier.

M. BARRAULT répond que ces essais ont été renouvelés et ont produit de bons résultats; il déposera des échantillons pour être soumis à l'examen des membres de la Société.

M. LIMET indique qu'il a suivi avec intérêt toutes les tentatives qui ont été faites jusqu'à ce jour pour obtenir de l'acier fondu de toutes pièces aussi homogène que celui qui provient de l'acier de cémentation, et qu'il s'est livré lui-même à des recherches de ce genre; or, il n'a pas encore obtenu des résultats satisfaisants d'une manière définitive et uniforme. Relativement à la fusion dans un four à réverbère, toute la question consiste à savoir quelle sera la durée du four.

M. LE PRÉSIDENT exprime à ce sujet le désir que M. Limet veuille bien communiquer à la Société quelques-uns des remarquables travaux qu'il poursuit avec persévérance et succès, soit sur la fabrication des aciers, soit sur tout ce qui se rapporte à divers emplois industriels de l'acier.

Séance du 20 mai 1859.

Présidence de M. FAURE.

L'ordre du jour appelle une communication de M. F. Coignet, sur l'emploi des bétons agglomérés.

M. Coignet s'exprime ainsi : A plusieurs reprises j'ai déjà eu l'honneur d'entretenir la Société des ingénieurs civils des travaux de construction que j'ai accomplis au moyen des bétons agglomérés à base de chaux, moulés sur le mur même, et formant des maçonneries à l'état monolithe, quelles que soient, du reste, leur destination, leur forme, leur capacité, leur masse, tant grande soit-elle, et quel que soit le lieu où elles aient été élevées, au-dessous comme au-dessus de la surface du sol.

Je viens aujourd'hui vous rendre compte des nouvelles applications que j'ai faites de ce genre de construction, des résultats importants que j'ai obtenus, des perfectionnements que j'ai apportés dans l'emploi des bétons agglomérés à base de chaux, et des expériences intéressantes qui ont été faites dernièrement.

Mais avant d'aborder le détail de ces travaux, je crois utile de vous rappeler en peu de mots le principe qui m'a guidé dans mes essais, et les phases diverses que son application a subies.

De tout temps les constructeurs ont poursuivi l'idée de la construction monolithe au moyen de bétons et de mortiers. La rareté des matériaux naturels, leur prix élevé, les difficultés de transport et d'édification, l'absence ordinaire d'homogénéité dans l'ensemble des maçonneries depuis l'origine des temps, a poussé les hommes de l'art à rechercher la composition d'une pâte à base de chaux pouvant se mouler sur place en acquérant la dureté de la pierre ordinaire.

L'antiquité la plus reculée témoigne des efforts faits en ce sens, et des succès déjà obtenus. L'Orient présente des spécimens d'une masse considérable. Les Romains en ont fait grand usage, le moyen âge en a laissé des vestiges; mais c'est de nos jours surtout que les tentatives se sont multipliées, et que peu à peu le problème est arrivé à complète solution.

Déjà depuis longtemps il est d'usage à Lyon de construire des maisons au moyen d'un béton de chaux et de cendres de houille moulé sur le mur même; on édifie également en Suède des maisons moulées de la même manière. En 1832, M. Lebrun, architecte à Moissac, avait, de son côté, moulé une maison entière, et tenté de construire une église voûtée.

Toutes ces tentatives, plus ou moins suivies de succès, indiquent une tendance générale vers l'emploi des bétons moulés; mais jusqu'à ce moment les bétons à base de chaux employés dans ces essais, et coulés dans des moules d'après les procédés ordinaires, tout en conservant à l'abri une certaine solidité, sont demeurés incapables de résister aux gelées et aux intempéries, lorsqu'ils y ont été directement exposés.

La question de la résistance aux intempéries, en ce qui concerne les bétons à base de chaux, était donc demeurée sans solution régulière et pratique jusqu'à ce jour, d'autant plus que les bétons à base de chaux coulés dans des moules donnent lieu à des retraits considérables qui compromettent le sort des maçonneries.

Par suite de déceptions multipliées, les tentatives d'emploi des bétons à base de chaux comme moyen d'élever des constructions au-dessus de la surface du sol et exposées aux intempéries ont été généralement abandonnées, et tous les efforts se sont portés vers l'emploi des ciments, dont la dureté apparente et la prise rapide ont paru donner des résultats plus satisfaisants.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite prochainement.)

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à volonté . . 2 1/2 0/0 ;
— à 90 jours . . 3 0/0.

Le président,

Marquis G. D'AUDIFFRET.

FORGES.

Saint-Dizier, 12 février :

Nous ne pouvons indiquer aujourd'hui aucun cours, car la stagnation est complète.

On propose de la fonte à 135 et même à 132 50 sans trouver preneurs. Pas de transactions non plus en fers, mais prix encore maintenus.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 7 février :

Pendant cette dernière huitaine, les cours de notre marché se sont soutenus sans grande fluctuation. Après avoir touché à 77 fr., les numéros mélangés ont baissé à 75 fr. 90, cours de ce jour.

La Gartsherrie n° 1, vaut fr. 78 10; Glengarnock n° 1, 77 15; Calder n° 1, 78; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Les navires manquent presque totalement; les cours du fret ne sont donc qu'approximatifs : Havre, 14 35 à 15; Rouen, 16 65; Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Cherbourg, 14 35; Nantes, 13 75; Bordeaux, 16 25, par tonne.

Les fers fabriqués restent en bonne demande, et nos producteurs ont annoncé une hausse sur les prix de 2 fr. à 5 fr., suivant les usines.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 6 février :

MÉTALLURGIE.— L'adjudication de 3,200 tonnes de rails pour compte du gouvernement, qui a eu lieu aux prix de fr. 15 28 et 16 23, accuse une hausse de 11 à 12 centimes sur la dernière fourniture. L'adjudication des coussinets aux prix de fr. 10 23 et 10 23 s'est faite au contraire en baisse.

Le moulage n° 5, qui avait paru vouloir se tenir à fr. 9 50, se cède plus facilement à fr. 9 25. Aucun mouvement sur les autres numéros. L'affinage, à fr. 8 25 et 8 50.— Laminés, nominalement à fr. 16 50, 18 50 et 20 50.

Les ateliers où l'on fabrique tout ce qui a rapport à la mécanique ont du travail assuré suffisant. Leurs ordres viennent principalement de la Hollande, de la Prusse et de la Russie.

CHARBONS.— On achève en ce moment l'exécution des derniers marchés d'hiver; mais il ne s'en renouvelle aucun autre. Le commerce étranger se tient sur une grande réserve.

COKE.— Les marchés expirés au commencement de cette année se sont favorablement renouvelés pour trois et même six mois, avec prix très-fermes, ce qui permet à nos fabricants d'établir une légère hausse sur les petites ventes courantes.— Coke non lavé, fr. 18 50 à 19 60; lavé, fr. 26 à 30, pour les marchés. Pour les autres affaires, fr. 1 et 1 50 en plus.

FRET.— Toujours à 10 fr. pour Paris et la Villette; Elbeuf, 10; Rouen, 11 22; Reims, 9; Creil, 7 80; Saint-Quentin, 7; Amiens, 9.— On espère que la navigation pourra être reprise cette après-midi.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1660 kilomètres.
1859 — 1615 —

12e année. — 6e semaine.

Du 5 au 11 février 1860.

127.770 Voyageurs	284 355 »»
Bagages, Marchandises, etc.	772.231 23
Total	1.056.586 23
Recettes antérieures	5.283.121 60
Total	6.339.707 [illegible]

6e semaine de 1860	1.056.586 2
Semaine correspondante de 1859	1.039.010 0
Différence	17.576 2

Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.339.707 92
— — 1859	6.125.940 50
Différence	213.767 [illegible]

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 5 au 11 février 1860.

77.925 Voyageurs	311.641 89
Bagages, Marchandises, etc.	785.774 67
Total	1.097.416 56
Semaine correspondante de 1859	1.077.615 35
Différence	19.801 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.343.838 15
— — 1859	6.482.665 18
Différence	138.827 [illegible]

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Janvier 1860.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

8.964 Voyageurs	22.397 67
Bagages, Marchandises, etc.	29.763 [illegible]
Total	52.161 [illegible]
Mois correspondant de 1859	43.751 14
Différence	8.410 08

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

13.183 Voyageurs	26.762 [illegible]
Marchandises, etc.	98.331 [illegible]
Total	125.094 72
Mois correspondant de 1859	91.075 32
Différence	34.019 40

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

61.528 Voyageurs	35.331 53
Bagages, Marchandises, etc	1.150 [illegible]
Total	36.482 34
Mois correspondant de 1859	34.461 81
Différence	2.020 [illegible]

Ligne de Moulins à Montluçon.

Longueur légale exploitée : 86 kilomètres.

5.032 Voyageurs	12.772 05
Bagages, Marchandises, etc.	49.289 »»
Total	62.061 05

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1383 —

Du 5 au 11 février 1860.

».»» Voyageurs	460.465 90
Bagages et Marchandises	1.181.111 89
Total	1.641.577 79
Semaine correspondante de 1859	1.602.694 28
Différence	38.883 51

Recettes depuis le 1er janvier 1860	9.766.987 40
— — 1859	9.714.630 93
Différence	52.356 47

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1859. — 457 —

Du 5 au 11 février 1860.

».»» Voyageurs	66.307 60
Bagages et Marchandises	231.023 35
Total	297.330 95
Semaine correspondante de 1859	250.752 60
Différence	46.578 35

Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.799.620 20
— — 1859	1.571.541 70
Différence	228.078 50

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1196 kilomètres
1859. — 1156 —

Du 5 au 11 février 1860.

189.300 Voyageurs	303.376 40
Marchandises, etc. — Grande vitesse	51.884 80
— — Petite vitesse	475.249 25
Total	830.510 45
Semaine correspondante en 1859	761.600 88
Différence	68.909 57

Recette totale depuis le 1er janvier 1860	4.938.498 30
— — 1859	4.492.567 48
Différence	445.930 [illegible]

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 5 au 11 février 1860.

107.617 Voyageurs	262.155 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	764.522 [illegible]
Total	1.026.677 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	1.000.114 91
Différence	26.562 [illegible]

Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.619.807 37
— — 1859	6.252.773 71
Différence	367.033 66

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 229 —

Du 5 au 11 février 1860

11.688 Voyageurs	32.055 [illegible]
Bagages et Marchandises	54.930 47
Total	86.985 98
Semaine correspondante de 1859	80.415 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	525.094 94
— — 1859	466.310 33

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 720 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 5 au 11 février 1860

CHEMIN DE FER.

33.704 Voyageurs	102.272 73
Bagages, Marchandises, etc.	274.710 45
Total	376.983 [illegible]
Canal latéral et canal du Midi	41.284 76
Total	418.267 94

6e semaine 1859. Chemin de fer	315.061 [illegible]
— — Canal	47.221 02
Total	362.282 71

Chemin de fer, différence sur 1859	61.921 49
Canal, — —	5.936 26
Total	55.985 23

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.390.240 [illegible]
— — 1859	2.185.520 72
Différence	204.719 38

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 5 au 11 février 1860.

9.732 voyageurs	15.352 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	45.692 58
Total	61.045 »»
Semaine correspondante de 1859	55.039 65
Différence	6.005 35
Recettes depuis le 1er janvier 1860	368.562 68
— — 1859	318.163 92
Différence	50.398 76

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 5 au 11 février 1860

9.645 Voyageurs	18.247 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	21.145 60
Total	39.392 75
Semaine correspondante de 1859	34 417 75
Différence	4.973 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	250.442 32
— — 1859	213.912 [illegible]
Différence	36.529 80

BESSÉGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 5 au 11 février 1860.

Voyageurs	1.729 45
Bagages, Marchandises, etc.	20 550 [illegible]
Total	22.279 60
Semaine correspondante de 1859	23.027 80
Différence	748 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	129.165 10
— — 1859	146 415 35
Différence	17.250 25

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 29 janvier au 4 février 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 955 kil.

49.844 Voyageurs	133.976 55
Bagages et Marchandises	460.368 72
Transports militaires	37.036 15
Total	631.981 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	586.461 [illegible]
Différence	45.520 30

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

25.610 Voyageurs	42.648 20
Bagages et Marchandises	33.787 26
Transports militaires	7.856 40
Total	84.291 86
Semaine correspondante de 1859	80.730 50
Différence	3.561 36

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1169 kil.

En 1860	716.273 28
En 1859	667.191 62
Différence	49.081 66

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1169 kil.

En 1860	3.747.819 60
En 1859	3.587.679 28
Différence	160.131 32

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres. 1859. — 1323 —

Du 5 au 11 février 1860

27.410 Voyageurs ....En florins	74.346 »»
1.037.296 »» quintaux Marchandises	233.085 »»
Total	307.431 »»
Semaine correspondante de 1859	247.812 »»
Différence	59.619 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.829.811 »»
— — 1859	1.486.898 »»
Différence	342.913 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 29 janvier au 4 février 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 462 kilomètres. 1859. — ...... 462 —

11.650 Voyageurs	71.459 47
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.937 52
— (petite vitesse)	109.199 91
Total de la semaine	193.596 90

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

».»»» Voyageurs	»».»»» »»	»».»»» »»
Bagages, March. (gr.vit.)	».»»» »»	
Marchandises(petite vit.)	».»»» »»	

Total des deux lignes réunies	193.596 90
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860	889.612 70
Total	1.083.209 66

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 208 kilomètres. 1859. — 208 —

Du 5 au 11 février 1860

20.047 Voyageurs	31.353 45
Bagages, Marchandises	48.367 19
Total	79.720 64
Semaine correspondante de 1859	73.713 59
Différence	6.007 05
Recettes depuis le 1er janvier 1860	443.755 86
— — 1859	380.219 01
Différence	63.536 85

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 29 janvier au 4 février 1860.

23.293 Voyageurs	40.114 30
Bagages, Marchandises, etc	33.219 49
Recettes diverses	148 »»
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	23.040 39
Total	96.522 38
Recettes correspondantes de 1859	76.847 46
Différence	19.674 92
Recettes depuis le 1er janvier 1860	473.349 49
— — 1859	390.950 »»
Différence	82.399 49

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres 1859. — 219 —

Du 5 au 11 février 1860.

21.524 Voyageurs	21.385 57
Marchandises et Bagages	23.378 94
Total	44.764 51
Période correspondante de 1859	36.863 72
Différence	7.900 79
Recettes depuis le 1er janvier 1860	266.058 72
— — 1859	205.533 30
Différence	60.525 42

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 3 au 9 février 1860.

10.956 Voyageurs	14.661 05
Bagages, Marchandises, etc	12.186 86
Total	26.847 91
Semaine correspondante de 1859	20.390 58
Différence	6.457 33
Recettes depuis le 1er janvier 1860	147.983 23
— — 1859	112.233 58
Différence	35.750 65

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de décembre 1859	183.360 04
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859	1.684.412 40
Total	1.867.772 44

Recettes du chemin de fer.

(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.643 Voyageurs	1.710 95
Bagages, Marchandises, etc	14.856 »»
Total	16.566 95
Recettes antérieures	154.835 50
Total	171.402 45

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Janvier 1860.

11.801 Voyageurs	15.565 40
Mois correspondant de 1859	14.209 81
Différence	1.356 59

ANVERS A GAND.

Mois de janvier 1860	62.290 03
Période correspondante de 1859	54.304 57
Différence	7.994 46

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier 1860

3e semaine	26.579 80
Subvention annuelle, 620,000,	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	38.395 60
Recettes antérieures	67.465 10
Total des recettes depuis le 1er janvier	105.860 70

TARRAGONE A REUS

2e quinzaine de janvier 1860	7.589 34
— — 1859	6.958 31
Différence	631 03

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859.	0/0
Décembre	149.717 73	169.032 25	19.314 52	12 90
12 mois.	1.147.497 30	1.300.194 60	152.697 30	13 30

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1859	1858	en 1859.	0/0.
Décembre..	1,907,128 58	1,774,036 12	133,092 46	7.50
12 mois.	15,083,899 23	13,639,003 71	1,444,895 52	10.59

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en décembre 1859	60.154
Becs éclairés en décembre 1858	55.773
Augmentation décembre 1859	4.381 becs
Recettes du gaz. — Décembre 1859	300.514 41
Recettes du gaz. — Décembre 1858	287.361 23
Augmentation en décembre 1859	13.153 18
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	1.256.439 93
— 1858-59 —	1.134.934 72
Augmentation pour l'exercice courant	121.505 21

OMNIBUS DE PARIS

Du 5 au 11 février 1860.

		Par journée d'Omnibus de Paris.	Par journée d'Omnibus de Banlieue
Recettes	243.075 80	75 69	49 24
Semaine correspondante de 1859	251.662 80	79 07	47 39
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	1.553.676 35	80 37	44 21
Période correspondante de 1859	1.527.526 10	80 46	48 78
Différence	26.150 25	» 09	4 57

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Numéros des obligations émises par la Compagnie de l'Est et par les Compagnies fusionnées, à rembourser par suite du tirage effectué le 11 février 1860.

---

479 obligations 5 0/0 de la Compagnie, remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1860 :

Numéros 1 à 368,828.

753	39327	75012	112748
1861	39634	75705	112751
2353	41165	77497	112880
4776	41762	78138	114051
5057	42258	78250	114350
5774	42762	78553	115362
6127	42795	81545	115340
8536	43382	82046	116083
9331	43384	82450	117081
12134	43597	82752	117274
12554	44638	86045	117812
13906	44652	86671	117845
15584	44673	87873	117905
17307	45259	88214	118797
17337	46380	88581	118858
18539	46577	88727	118974
19272	49874	88761	120125
19337	50291	88908	120262
20212	50406	89058	120359
20511	51664	92096	122383
21215	52218	92365	122825
22305	53093	92868	123133
22867	54396	92971	123816
22920	58262	95230	125290
23619	59553	95837	126398
24946	59830	97175	126927
26260	59978	97686	127047
26395	62084	98525	127723
26621	62212	98609	128079
28916	62761	98985	129096
30760	64119	99198	129769
30877	65114	99220	130264
31055	65977	100201	130519
31134	66029	100641	130654
32115	67082	101102	131680
33065	68168	101887	132079
33604	69808	102450	133065
33687	69974	103721	133185
34369	70652	106145	135316
35528	70679	106345	136765
36659	70929	107927	137065
37801	71166	107985	138825
37910	73922	110565	
39151	74368	111038	

142770 à 142788	221380 à 221398
144859 à 144868	221600 à 221618
156579 à 156588	223159 à 223168
178150 à 178168	234099 à 234108
187809 à 187818	236229 à 236238
190809 à 190908	280069 à 280088
194889 à 194898	297729 à 297748
195369 à 195378	314289 à 314308
204449 à 204458	320069 à 320088
207189 à 207193	330509 à 330528
209579 à 209588	356329 à 356348
209929 à 209938	364229 à 364248

1,613 obligations 3 0/0 de la Compagnie, remboursables à 500 fr. à partir du 1er juin 1860.

Numéros 1 à 712,000.

14941 à 14960	368001 à 368020
17561 à 17580	373701 à 373720
29301 à 29320	376741 à 376760
30181 à 30200	394141 à 394160
36121 à 36140	406301 à 406320
39641 à 39660	410021 à 410040
40041 à 40060	411861 à 411880
47301 à 47303	429361 à 429380
56141 à 56160	440961 à 440980
65441 à 65460	452021 à 452037
73701 à 73720	461761 à 461780
86761 à 86780	476381 à 476400
88961 à 88980	477341 à 477360
103581 à 103600	478101 à 478120
113241 à 113260	482801 à 482820
127141 à 127160	501701 à 501714
134881 à 134900	501841 à 501860
137701 à 137720	502221 à 502240
138901 à 138920	518861 à 518880
159761 à 159780	520621 à 520640
170921 à 170940	525261 à 525280
185721 à 185740	528841 à 528860
186841 à 186860	545581 à 545600
190661 à 190680	545881 à 545885
213901 à 213903	561661 à 561680
216301 à 216320	580301 à 580320
230441 à 230460	588041 à 588060
231841 à 231860	591701 à 591720
238101 à 238120	595121 à 595140
242341 à 242360	597261 à 597280
253121 à 253140	605561 à 605580
258941 à 258960	612061 à 612080
272641 à 272660	630761 à 630780
274581 à 274600	633821 à 633840
277581 à 277600	637561 à 637580
287641 à 287651	640581 à 640600
288641 à 288660	644721 à 644740
293941 à 293960	651801 à 651820
319541 à 319560	654601 à 654620
321901 à 321920	663741 à 663760
346381 à 346400	702281 à 702300
349741 à 349760	711141 à 711160

Obligations des Compagnies rachetées ou fusionnées.

---

38 obligations de 1,000 fr. de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1860 :

67	615	1536	2430
69	729	1602	2504
108	932	1761	2554
193	952	1791	2629
233	953	1908	2641
264	1033	1953	2668
322	1185	2008	2676
326	1374	2095	2710
332	1444	2313	
405	1454	2436	

---

184 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (construction de la ligne de Wissembourg), remboursables à 625 fr. à partir du 1er juillet 1860 :

2141 à 2150	9851 à 9854
2231 à 2240	10111 à 10120
4101 à 4110	12951 à 12960
4201 à 4210	14411 à 14420
5211 à 5220	16101 à 16110
6251 à 6260	17381 à 17390
6281 à 6290	17391 à 17400
6921 à 6930	21511 à 21520
7321 à 7330	23651 à 23660
9841 à 9850	

---

9 obligations de 1,000 fr. de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet 1860 :

410	880	1477
466	1248	2225
486	1283	2531

---

35 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann (1), remboursables à 1,000 fr. à partir du 1er juillet 1860 :

10	58	219	306
15	64	222	308
16	68	226	324
25	76	257	338
28	115	258	355
36	118	260	358
40	153	267	372
43	176	276	376
57	203	277	

(1) Par ce dernier tirage la totalité des obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann se trouve amortie.

CHEMIN DE FER

DE BARCELONE

A

SARAGOSSE.

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires que les travaux se poursuivant sur toute la ligne en exécution des traités passés avec les entrepreneurs, il a été décidé, conformément à l'art. 8 des statuts, qu'il serait fait *appel du 18e versement de cinq pour cent* sur les actions de cette Société. — En vertu de cette décision, MM. les actionnaires qui n'auraient pas effectué ledit versement, voudront bien en opérer le paiement, à partir de ce jour jusqu'au 10 mars prochain :

A **Barcelone**, dans les bureaux de la Société;

A **Madrid**, chez MM. **Girvea** et Ce, banquiers;

A **Paris**, chez MM. **Ad. Marcuard** et **Ce**, banquiers, 18, rue Bergère.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

ÉCAUSSINNES A ERQUELINNES.

Avis aux actionnaires.

MM. les actionnaires présents à l'assemblée de ce jour ne représentant pas le nombre d'actions voulu par le § 2 de l'article 55 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués à une nouvelle assemblée générale extraordinaire, qui aura lieu au siége de la Société, rue Royale, 88, à Bruxelles, le 5 mars prochain, à onze heures du matin.

ORDRE DU JOUR :

Modifications à apporter aux statuts;

Mesures financières.

Pour être admis à l'assemblée, tout porteur de dix actions ou plus devra déposer, chez M. Emerique, administrateur délégué du chemin de fer du Centre, et président de l'Union du crédit, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres qui lui appartiennent, ou qui lui auraient été remis avec mandat par d'autres actionnaires.

Il sera délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Les actions seront aussi reçues chez MM. Noël et Ce, banquiers de la Compagnie, 9, Faubourg Poissonnière, à Paris.

Les procurations devront également être déposées chez M. Emerique, trois jours au moins avant celui de la réunion.

Bruxelles, le 31 janvier 1860.

L'administrateur délégué faisant fonction de directeur.

G. Wanderpepen.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE MERCANTILE ET INDUSTRIELLE

A MADRID.

Le conseil d'administration de la Société espagnole mercantile et industrielle, conformément à l'article 30 des statuts, a déterminé que l'assemblée générale ordinaire de l'année courante aura lieu à Madrid, au siége de la Société, le 22 avril prochain, à midi précis.

D'après l'article 28 des statuts, l'assemblée générale se compose des CENT CINQUANTE PLUS FORTS ACTIONNAIRES, porteurs de cinquante actions au moins.

MM. les actionnaires qui désirent y prendre part, voudront bien déposer leurs actions jusqu'au 23 mars prochain, au plus tard :

A Madrid, au siége de la Société;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Si des actionnaires ont déposé un nombre égal d'actions et qu'ils soient les derniers pour compléter la liste des *cent cinquante membres* de l'assemblée générale, on accordera la préférence à celui dont le récépissé constatera l'antériorité du dépôt, suivant l'article 28 des statuts.

Madrid, 10 février 1860.

Le directeur,

Camacho.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse est restée pendant toute cette semaine en expectative, chacun gardant ses positions, mais n'en prenant pas de nouvelles. On a été un peu désappointé de l'ajournement des débats de la Chambre des communes sur le traité de commerce et sur le budget. L'issue de ces débats pouvant avoir une influence décisive sur l'existence du ministère Palmerston, toute l'attention des spéculateurs est dirigée en ce moment vers l'Angleterre. Mais on a déjà pris depuis longtemps des positions sur des primes, et l'on attend. La rente éprouve chaque jour des variations insignifiantes de 05 et de 10 c. qui ne suffisent pas pour amener de nouvelles opérations. C'est ainsi qu'on a monté péniblement à 67 75 et 67 80 sans pouvoir atteindre plus haut, parce qu'il y avait de nombreuses rentes à revendre sur le cours de 68. Mais d'un autre côté, la baisse trouvait toujours une résistance invincible à 67 50. Les cours étaient alors maintenus par quelques rachats des spéculateurs et par des achats sérieux du comptant qui, à de pareils cours, trouve la rente assez avantageuse pour faire de nouveaux placements d'argent.

La Bourse a été encore préoccupée cette semaine par des détails d'intérieur qui ont contribué encore à paralyser les affaires. On a voulu isoler complétement les commis principaux du public afin d'éviter que des coulissiers ne vinssent se mêler à eux. On a en conséquence établi un petit parquet, c'est-à-dire une enceinte fermée par une grille dans laquelle les commis principaux se tiennent exclusivement.

Du reste, le marché des actions n'a pas été plus animé que celui de la rente. Les variations ont été tout à fait insignifiantes sur les valeurs. On dirait que la vie est suspendue en ce moment dans les opérations de Bourse. Les actions du Crédit mobilier ont eu 10 fr. de variation, de 745 à 735, mais elles sont restées au plus bas cours.

Le Mobilier autrichien, qui a fait son apparition depuis peu de jours à notre Bourse, a monté de 355 à 372 50; mais il se fait fort peu d'affaires sur cette valeur.

Les actions de chemins de fer se tiennent lourdement; cependant leurs cours sont à peu près les mêmes qu'il y a huit jours. On attend ce qui sera décidé au sujet de la concurrence des canaux dont les chemins de fer sont menacés. Les cours extrêmes ont été pour le Lyon 885 et 875; pour le Nord, 907 50 et 900; pour l'Orléans, 1,357 50 et 1,350. On est resté presque aux plus bas cours. Ce sont à peu près les seules lignes françaises qui aient donné lieu à quelques affaires de spéculation. Les cours étaient presque toujours nominaux sur les autres chemins.

Les actions des chemins de fer lombards ont perdu leur élasticité et se ressentent de l'apathie générale. Les chemins de fer autrichiens n'ont pas pu se relever au-dessus du pair. Les ventes recommencent toujours à ce cours, et il en sera probablement ainsi aussi longtemps que le cours du change de Vienne restera aussi défavorable. Les autres chemins de fer étrangers donnent lieu à de très-rares transactions, et leurs cours ont peu de variations; nous en excepterons pourtant le Nord de l'Espagne, qui est tombé à 420, et le Cordoue à Séville, qui a fléchi à 320 et qui a même fait 300.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 9 jusqu'à celle du 16 février :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 67 80 à 67 45; elle est restée à 67 50. Elle a varié à terme de 67 75 à 67 45; elle est restée à 67 55.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 97 40 à 97 20; il est resté à 97 40.

La Banque a monté de 2,805 à 2,820; elle est revenue à 2,805.

Le Crédit foncier a monté de 730 à 740.

Le Crédit mobilier a fléchi de 742 50 à 735; il est resté à 735.

L'Orléans a fléchi à 1,355; il est resté à 1,351 25.

Le Nord ancien a fléchi de 907 50 à 900; il est resté à 901 25. Le Nord nouveau a varié de 825 à 820; il est resté à 821 25.

L'Est a fléchi de 637 50 à 630.

Le Lyon-Méditerranée a varié de 877 50 à 885; il est retombé à 875, et il est resté à 877 50.

Le Midi a monté de 492 50 à 497 50; il est resté à 492 50.

Le Genève a fléchi de 492 50 à 490.

Le Béziers a fléchi de 455 à 450.

Les Autrichiens ont monté de 495 à 500; ils sont retombés à 495.

Les Lombards ont fait 543 75 et 547 50; ils sont restés à 542 50.

Les Romains ont fléchi de 355 à 350; les Saragosse, de 453 75 à 451 25; les Russes non libérés, de 485 à 481 25.

Samedi. — Le début de la Bourse était assez ferme, mais les cours ont fléchi sensiblement pour la clôture. Il n'y avait d'ailleurs un peu d'activité que sur la rente. Les chemins étaient lourds et sans affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 67 60, et à terme de 67 90 à 67 55; le 4 1/2 0/0, de 97 50 à 97 90. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit foncier a monté de 5 à 740. Le Crédit mobilier a varié de 745 à 736 25; l'Orléans, de 1,355 à 1,352 50; le Nord ancien, de 905 à 902 50; le Nord nouveau, de 827 50 à 825; l'Est, de 632 50 à 630; le Lyon-Méditerranée, de 880 à 877 50; le Midi, de 492 50 à 491 25; l'Ouest, de 575 à 570; le Genève, de 497 50 à 495; les Autrichiens, de 498 75 à 493 75; les Lombards, de 546 25 à 543 75; les Saragosse, de 453 75 à 452 50. Le Victor-Emmanuel a été négocié à 395; les Romains, à 350; les Russes non libérés, à 485; le Nord de l'Espagne, à 450.

Lundi. — La Bourse a été inanimée. Cependant les cours se sont soutenus sur la rente; ils étaient plus fermes sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 67 70, et de 15 c. à terme à 67 70; le 4 1/2, de 10 c. à 97 40; le Crédit mobilier, de 3 75 à 740. L'Orléans a fléchi de 2 50 à 1,350. Le Nord ancien a monté de 1 25 à 903 75; l'Est, de 1 50 à 632 50; le Lyon, de 1 25 à 878 75; le Midi, de 1 25 à 492 50; l'Ouest, de 7 50 à 577 50. Le Genève a fléchi de 5 à 490. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 495. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 542 50. Les Saragosse se sont tenus à 452 50; les Romains, à 350; les Victor-Emmanuel, à 395. Le Nord de l'Espagne a fléchi de 20 à 430.

Mardi. — Les affaires sont toujours nulles il y a très-peu de variations sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 5 c. à 67 75; elle a fléchi à terme de 5 c. à 67 65. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 à 97 35. La Banque a fléchi de 10 à 2,810; le Mobilier, de 2 50 à 737 50. L'Orléans a monté de 2 50 à 1,350; le Nord, de 1 25 à 905. L'Est s'est tenu à 632 50. Le Lyon a fléchi de 1 25 à 877 50. Le Midi a monté de 2 50 à 495. L'Ouest s'est tenu à 577 50; le Dauphiné, à 580; le Genève, à 490; les Lombards, à 542 50. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 497 50. Les Saragosse ont fléchi de 2 50 à 450; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 392 50; le Nord de l'Espagne, de 10 à 420. Les Romains se sont tenus à 350.

Mercredi. — Les cours de la rente sont à peu près les mêmes que la veille et ont à peine varié pendant toute la Bourse. Les chemins sont plus faibles. La rente 3 0/0 s'est tenue de 67 70 à 67 65; le 4 1/2 0/0, de 97 65 à 97 35. La Banque a fléchi de 10 fr. à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 738 75; l'Orléans, de 2 50 à 1,355. Le Nord ancien a fléchi de 3 75 à 901 25; le Nord nouveau, de 5 à 820; l'Est, de 2 50 à 630. Le Lyon-Méditerranée a monté de 1 25 à 878 75. Le Midi a fléchi de 2 50 à 492 50; l'Ouest, de 2 50 à 575. Le Genève a monté de 2 50 à 492 50; les Lombards, de 1 25 à 543 75; les Saragosse, de 3 75 à 453 75. Les Autrichiens se sont tenus à 497 50. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 2 50 à 392 50.

Jeudi. — Bourse tout à fait insignifiante. Les prix étaient lourds sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 67 50, et à terme de 10 c. à 67 55; le 4 1/2 0/0, de 5 c. à 97 30. La Banque a monté de 5 fr. à 2,805. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 735; l'Orléans, de 3 75 à 1,351 25; le Lyon-Méditerranée, de 1 25 à 877 50; l'Ouest, de 2 50 à 575; le Genève, de 2 50 à 490. Le Nord ancien s'est tenu à 901 25; l'Est, à 630; le Midi, à 492 50. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 495; les Lombards, de 1 25 à 542 50; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 390; les Saragosse, de 2 50 à 451 25. Les autres lignes étaient aux prix de la veille.

Vendredi. — Le début de la Bourse était brillant par suite des dépêches de Londres relatives à la question de Savoie; mais la cote de Vienne étant venue en nouvelle baisse sur les valeurs, et en hausse sur les changes, les cours ont rétrogradé pour la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 67 90 à 67 75. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 50; la Banque, 2,810. Le Crédit mobilier a varié de 745 à 740; l'Orléans, de 1,360 à 1,355; le Lyon-Méditerranée, de 882 50 à 878 75; le Nord ancien, de 907 50 à 906 25; l'Est, de 635 à 632 50; le Genève, de 487 50 à 490. L'Ouest s'est tenu à 575; le Midi, à 492 50. Les Autrichiens ont varié de 500 à 495; les Saragosse, de 457 50 à 452 50; les Lombards, de 545 à 543 75; le Victor-Emmanuel, de 392 50 à 395. Les Romains se sont tenus à 350.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	AMORTISS. OU COMPTANT	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	RESTE À VERSER	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	110.000	500	•	25 ••	jan. et juil.	248 75
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	•	35 30	....	[illegible] 50
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	•	25 ••	janv. juill.	410 ••
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	•	5 ••	février	46 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 ••	avril	•
Sécurité	A	300	5.000	/5	••	....	38 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 ••	février	30 0/0 b.
Océan	A	100	5.000	4000	200 ••	....	•
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	• ••	février	•
[illegible]	A	400	5.000	4/5	393 ••	mars	15 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 ••	....	31 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 ••	février	•
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	335 ••	février	•
Comptoir	A	400	5.000	4000	•	....	pair
Sphère	A	2.000	1.000	250	•	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	•	21 ••	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	•	240 ••	mai, nov.	•
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 ••	mars	135 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	avril	66 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	845 ••	avril	•
France	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril	66 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 ••	avril	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 ••	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	000	3000	200 ••	avril	•
Paternelle	A	3.000	1.000	900	Néant	avril	•
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	5 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 ••	avril	•
Générale ... *Assurances vie*	A	400	7.500	•	2475 ••	t. les 3 ans	•
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	200 ••	t. les 5 ans	•
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 ••	t. les 2 ans	•
Phénix	A	500	5.000	4000	150 •	t. les 2 ans	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	440	15 ••	avril	•
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	20 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	36.000	500	•	60 ••	janv. juil.	800 ••
— act. de jouissance	A	•	1/3600	•	33	juin	•• ••
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	56
Omnibus de Londres	C	50.000	100	•	6 ••	....	42 50
Omnibus des ch. de fer	C	3 200	500	•	18 ••	janv. fl.	175 ••
Gondoles parisiennes	C	1.700	90	•	4 ••	....	•• ••
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/40000	•	Néant	mars	42 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	49.120	1.250	•	50 ••	avril. oct.	1200 ••
— act. de jouiss.	A	66.000	1/66000	•	8 20	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	•	50 ••	avril, oct.	972 50
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	•	12 50	1er juin	140 ••
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	140 ••
3 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	930 •
Aire à la Bassée	A	800	5.000	•	505 ••	févr. août	1115 ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	•	60 ••	....	680 ••
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	•	•• ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1250 ••
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	[illegible]	•	4 0/0	....	•• ••
Ports de Marseille. . *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	•	4 0/0	avril, oct.	430 ••
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	•	45 ••	....	150 ••
Pont de Rouen	A	800	1.000	•	30 ••	janv. juill.	•• ••
Ponts réunis	C	3.000	1.000	•	5 1/2 0/0	....	•• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	•	5 1/4 0/0	....	230 ••
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	•	2 1/2 0/0	janv. juill.	235 ••
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500		30 ••	janv. juill.	890 ••
Cie générale maritime	A	80.000	500	•	Néant	janv. juill.	305 ••
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	•	•• ••	....	100 ••
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	•	•• ••	....	115 ••
Armements Barbey et Cie	C	20.000	500	•	22 50	mars sept.	•• ••
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	•	[illegible]	avril oct.	•• ••
Long-Pendu	Civ.	•	500	•	•• ••	....	250 ••
Montchanin	C	6.800	500	•	•• ••	juin décemb.	•• ••
Centre-du-Flénu	Civ.	3.600	1.000	•	20 ••	mai	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.500	1.000	•	25 ••	avril	400 ••
Bonteux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	•	•• ••	....	•• ••
Blanzy	C	20.000	500	•	20 ••	févr. août	•• ••
Azincourt	A	1.500	1/1500	•	60 •	....	•• ••
Chazotte	A	5.000	1/5000	•	21 50	....	•• ••
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		•• ••	....	400 ••
Épinac	A	2.400	1/2400	•	125 ••	1er décemb.	•• ••
Loire	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	137 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	•	9	....	125 75
St-Étienne	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	125 ••
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	•	17 ••	....	233 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	•	25 ••	....	•• ••
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 ••	janv. juill.	780 ••
[illegible] et Fraisse	•	•	500	•	•	....	120 ••
Carmaux	C	116.000	150	•	6 75	mai, novem.	57 50
Roche-Molière et Firminy	•	• •	500	•	•• ••	....	685 ••
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	•	Néant	....	150 ••
Charbonnages belges	A	30.000	500	•	35 ••	....	480 ••
Compagnie générale. *Asphaltes*	C	8.000	500	•	Néant	....	•• ••
Seyssel anglais	•	10 000	600	•	17 5	....	•• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	•	7.5 0/0	mars, sept.	•• •
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	•• ••

DÉNOMINATION	AMORTISS. OU COMPTANT	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	RESTE À VERSER	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	•	Néant	août	•• ••
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	•	Néant	....	•• ••
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	•	Néant	....	•• ••
Santander	C	10.000	500	•	37 25	janv. juill.	•• ••
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	•	25 ••	mai, nov.	292 50
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	•	75 ••	....	845 ••
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	•	5 ••	octobre	•• ••
— non priv.	A	40.000	375	•	Néant	octobre	•• ••
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	•	40 ••	janv. juill.	530 ••
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	•	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc	A	6.500	375	•	7 50	janv. av.	•• ••
Silésie zinc	A	80.000	375	•	18 75	mai, nov.	100 ••
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	•	•• ••	....	543 50
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	•	Néant	juin, déc.	3000 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	•	33 ••	juin déc.	550 •
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	•	70 ••	juin déc.	992 50
Allevard	•	••	1.000	•	• ••	....	1050 ••
Basse-Indre		5.000	500	•	40 ••	avril, oct.	700 ••
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	•	Néant	mars, sep.	301 ••
Horme	A	10.000	1/10000	•	•• ••	....	500 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	•	25 ••	....	450 •
Fourchambault	C	50 000	1/50000	•	10 ••	....	[illegible] ••
Marine et chemins de fer		34.000	1/34000	•	41 ••	mai, nov.	407 50
Côte-d'Or	•	•	500	•	•• ••	....	•• ••
Franche-Comté	C	40.000	500		15 ••	mai, novem.	•• ••
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/6000	•	60 ••	....	640 ••
Firminy		•	250	•	•• ••	....	183 75
Pont-Lévêque (Vienne)	C	•	500	•	•• ••	....	•• ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	•	65 ••	avril, oct.	710 ••
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	•	70 ••	septembre	1300 ••
Phœnix métallurgique		60.000	375	•	Néant	janv. juill.	•• ••
J.-F. Cail et Cie ...... *Usines*	C	14.000	500	•	95 ••	sept. mars	[illegible] ••
Caronte	C	75.000	10	10	Néant	....	•• ••
Chameroy	C	4.000	500	•	••	juin. déc.	•• ••
Gandillot	C	2.300	250	•	50	....	•• ••
Christofle	C	4.000	500	•	0 50	....	•• ••
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	•	2 ••	....	295 ••
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	•	50	janv. juill.	100 ••
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	191 25
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	•	••	mai, novem.	865 ••
Union des Gaz	C	22.000	250	•	•• •	janvier	35 ••
Marseille (et Mines de Portes)	C	40.000	1/40000	•	12 ••	avril, oct.	112 50
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	•	25 ••	juin décemb.	•• ••
Est (Vincennes)	C	1.000	500	•	97 ••	....	•• ••
Versailles	C	1.500	500	•	25 •	mars sept.	•• ••
Amiens	C	1.300	500	•	35 ••	janv. juill.	450 ••
Calais	C	1.000	1.000	•	20 ••	janv. juill.	300 ••
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	•	120 ••	....	•• ••
Lyon	A	7.000	1/7000	•	135 ••	janv. juill.	2225 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	•	•• ••	....	1577 50
Wazemmes	C	2.100	410	•	12 50	1er octobre	•• •
Malaga	•	•	•	•	•• ••	....	•• ••
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	12.000	500	•	30 ••	janv. juill.	500 ••
Montpellier	A	1.000	1/1000	•	•• ••	....	•• •
Maberly (Amiens) .... *Filatures*	A	8.000	500	•	42 ••	août	370 ••
Cohin	C	40.000	500	•	27 25	janv. juill.	400 ••
Société Lainière	C	1.400	500	•	42 ••	....	• ••
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	•	38 ••	30 avril	•• ••
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	•	130 ••	....	•• ••
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	8.000	500	•	40 •	janv. juill.	•• ••
Droit	C	100	2.500	•	600 ••	....	•• ••
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.600	1/3600	•	•• ••	....	•• ••
Montluçon	C	24.000	500	•	6 ••	....	100 ••
Oignies, Belgique	A	21.000	500	•	30 10	septembre	475 ••
Aix-la-Chapelle (Prusse rh.)	A	2.000	375	•	Néant	1er octobre	•• ••
Sétif (colonies de) ...... *Divers*	A	6.000	500	•	35 30	mars sept.	•• ••
Richer et Cie Vidanges	C	20.000	500	•	20	....	•• ••
Caoutchouc souple	C	50.000	00	•	12 ••	31 mars	•• ••
Chollet et Cie	C	40.000	100	•	Néant	....	•• ••
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	•	13 ••	....	222 50
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.720	500	•	16 ••	5 fév. juill.	•• ••

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
Compie générale des Omnibus	•	6.000	500	11	25 ••	avril octob.	•• ••
Cie imp. des Voitures de Paris	80	37.000	125	50	5 ••	....	•• ••
Ports de Marseille	500	20 000	500	15	20 ••	janv. juillet	400 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob.	500 ••
Loire, anciennes	•	•	1.250	•	50 ••	....	1135 ••
— nouvelles	•	10.000	1.250	75	50 ••	février août	[illegible] ••
Carmaux charbonnages	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	•• ••
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	•• ••
Vieille-Montagne	•	13.000	300	46	25 ••	janv. juillet	440 ••
Aveyron (Decazeville) 1856-57	500	8.000	600	50	30 ••	janv. juillet	•• ••
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 ••	avril octob.	252 50
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 ••	mai novemb.	232 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 ••	30 juin déc.	460 ••
— nouv.	285	7.000	300	50	15 ••	31 mars sept.	272 50
J.-F. Cail et Cie	40	8.100	470	11	20 ••	janv. juill.	400 ••
Rue impériale de Lyon	•	•	625	•	25 ••	1er janv. juill.	531 25
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 ••	janv. juillet	467 50
Union des gaz	200	21.727	250	25	15 ••	janv. juillet	•• ••

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 11 AU 17 FÉVRIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes
1475	3691	99	300.000	500	»	57 fr. pour 1859.	avril 1859	Orléans
919	1565	99	400.000	400	»	64 fr. pour 1859.	janvier 1860	Nord ancien
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau
1058	1920	99	500.000	500	»	40 44 pour 1859.	mai 1859	Est
1303	[illegible]	»	663.000	500	»	49 50 pour 1859.	mai 1859	Paris-Méditerranée
793	1623	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi
1180	2304	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1859.	avril 1860	Ouest
219	234	99	40.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève
38	38	99	30.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers
134	288	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné
154	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien
»		»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau
38		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais
1323	1341	[illegible]	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1860	Chemins autrichiens
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel
»	4162	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)
	»		»	»	»	»	»	Id. (tout payé)
50	175	99	60.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse
208	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Central suisse
448	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse
1385	3433	99	312.500	500	300	...	oct. et avril	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains
»	723	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne
[illegible]	44	99	7.[illegible]	250	130	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès
»	»	99	[illegible]	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville
»	»	99	[illegible].000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres
»	»	99	5[illegible].400	500	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg

Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
Orléans	1350 ..	1352 50	1353 50	1350 ..	1351 50	1353 50	1351 25	1353 ..	1354 50	1351 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Nord ancien	906 ..	909 50	906 ..	903 75	905 ..	905 ..	902 50	901 25	903 ..	901 [illegible]	[illegible] 75	[illegible]
Nord nouveau	820 ..	825 ..	825 ..	825 ..	825 ..	825 ..	822 50	820 ..	821 25	821 [illegible]	820 ..	822 [illegible]
Est	631 25	630 ..	627 50	632 50	632 50	630 50	630 ..	631 25	631 25	630 ..	632 50	632 50
Paris-Méditerranée	876 25	877 50	877 50	880 ..	877 50	877 50	876 25	876 75	875 ..	877 50	[illegible] 25	876 75
Midi	495 ..	491 25	492 50	492 50	497 50	495 ..	493 50	493 50	490 ..	492 50	495 ..	492 50
Ouest	573 50	570 ..	577 50	577 50	577 [illegible]	577 50	575 ..	...	575 ..	575 ..	580 ..	573 ..
Lyon à Genève	495 ..	495 ..	490 ..	...	490 ..	490 ..	490 ..	492 50	490 ..	490 ..	491 ..	490 ..
Graissessac à Béziers	...	...	153 50	...	...	...	...	...	150 ..	...	152 50	...
Dauphiné	...	540 ..	...	...	...	540 ..	...	540 ..	...	540 ..	540 ..	540 ..
Ardennes ancien	...	...	...	...	402 50	...	...	...	402 50	402 50	402 50	...
Ardennes nouveau	...	...	405 ..	...	401 50	...	...	...	403 50	...	...	...
Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Chemins autrichiens	495 75	498 75	497 50	495 ..	501 25	497 50	495 ..	497 50	496 25	495 ..	497 50	496 ..
Victor-Emmanuel	395 ..	395 ..	397 50	395 ..	395 ..	393 75	393 50	...	393 50	390 ..	395 ..	...
Russes (150 fr. payés)	445 ..	445 ..	...	...	442 [illegible]	440 50	...	...	441 25	451 25	...	...
Id. (tout payé)	461 25	464 25	460 ..	...	...	...	...	460 ..	470 ..	...	...	...
Ouest suisse	370 ..	»	367 50	»	...	»	370 ..	»	367 50	»	...	»
Central suisse	441 25	»	...	»	...	»	441 25	»	...	»	...	»
Saragosse	450 ..	451 25	450 50	452 50	455 ..	450 ..	453 75	453 75	454 ..	454 25	453 50	453 50
Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	542 50	543 75	541 25	543 50	544 [illegible]	543 50	542 50	543 75	542 50	542 50	543 75	543 75
Romains	355 ..	...	350 ..	...	350 ..	...	...	...	350 ..	...	350 ..	...
Nord de l'Espagne	430 ..	»	420 ..	»	420 ..	...	432 50	»	435 ..	»	...	...
Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	»	...	...	...	...	...	»
Séville à Xérès	...	...	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
Cordoue à Séville	...	...	300 ..	300 ..	...	...	320 ..	»	...	»	...	»
Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
Guill.-Luxembourg	370 ..	...	...	»	371 25	...	367 50	...	347 50	...	367 50	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies
1848	5.000	1896	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0
1843-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)
1843	2.775	1891	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)
1842	8.[illegible]	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0
1848	13.333	1895	750	»	1.250	décembre.	[illegible] ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)
»	3.300	1907	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes
1843	841	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste
1852-1854	34.536	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0
1845-1847	15.000	1895	1000	»	1.250	février.	50 ..	D°.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0
1847-1854	20.730	1900	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.
1851	24.000	1895	500	»	625	mars.	25 ..	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)
1854	102.616	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0, gar.
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	D°.	Méditerranée, dites 5 0/0, gar.
1852	365.[illegible]	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0
»	5.[illegible]	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série
1845	22.000	1895	500	»	400	»	[illegible] ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)
1845	6.000	1916	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0
1845	17.416	1944	500	»	568	mai.	10 07	janvier, juillet.	Nord (actions Cher. de fer à Enghien)
1853	131.007	1953	»	»	500	décembre.	[illegible] ..	D°.	Grand-Central (anciennes)
1855	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)
1852	63.643	1957	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0, gar.
1855	264.[illegible]	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0, gar.
1852-1857	1.063.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0
1854-1857	676.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord
1855	87.750	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes), gar.
1857	51.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	D°.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0, gar.
»	217.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais
»	249.780	1957	285	»	500	juin	[illegible] ..	D°.	Midi, gar.
»	22.640	1956	290	»	500	»	[illegible] ..	D°.	Bességes à Alais
1857	509.547	1960	270	»	500	mai.	[illegible] ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0
»	26.277	1935	»	»	500	»	[illegible] ..	juin, décembre.	Ardennes
»	53.000	1957	»	»	500	juin	[illegible] ..	janvier, juillet.	Dauphiné, gar.
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)
»	563.636	1960	275	»	500	»	[illegible] ..	D°.	Chemins autrichiens, gar.
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombardo-vénitiens, gar.
1858	»	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains, gar.
1858	190.[illegible]	19.3	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse
1859	24.576	1937	300	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville
1859	»	1960	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès
1859	300.000	»	divers.	»	[illegible]	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne
»	109.500	1907	110	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers

Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	970 ..	...	...	...	...
Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
D° (nouvelles), dites 5 0/0	[illegible]	...	...	...	[illegible]	...
Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	975 ..	975 ..	...	...
Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	[illegible]	...
Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	...	1025 ..	1025 ..	1025 ..	1025 ..
Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	400 ..	...	420 ..	...
Rhône à la Loire, dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	400 ..
Méditerranée, dites 5 0/0, gar.	...	512 50	513 50	515 ..	513 ..	515 ..
Est (anciennes), dites 5 0/0	485 75	488 50	485 ..	485 ..	486 25	485 [illegible]
Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	700 ..	...	...	...	...	...
Nord (actions Cher. de fer à Enghien)	»	»	»	»	»	...
Grand-Central (anciennes)	...	...	...	...	...	...
D° (nouvelles)	290 ..	291 25	288 75	289 75	292 75	290 ..
Rhône à la Loire, dites 3 0/0, gar.	...	...	...	...	...	291 75
Méditerranée, dites 3 0/0, gar.	290 75	291 25	290 ..	290 ..	290 ..	291 50
Paris à Orléans, dites 3 0/0	290 75	293 50	292 50	290 75	290 75	291 25
Nord	297 50	297 50	297 50	298 25	297 50	297 50
Lyon à Genève (anciennes), gar.	291 25	291 25	291 25	290 ..	...	...
D° (nouvelles)	290 75	289 75	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
Ouest (nouvelles), dites 3 0/0, gar.	291 25	290 ..	290 ..	291 25	291 25	290 ..
Bourbonnais	291 50	292 50	292 50	291 25	291 25	291 25
Midi, gar.	290 75	290 ..	290 ..	291 25	290 ..	291 25
Bességes à Alais	[illegible] 75	[illegible]	280 25	[illegible]	[illegible]	285 ..
Est (nouvelles), dites 3 0/0	282 50	282 50	281 25	281 50	284 25	281 25
Ardennes	288 75	288 75	288 75	281 50	287 60	288 75
Dauphiné, gar.	290 75	288 75	288 75	289 75	290 75	288 ..
Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	291 25	290 ..	290 ..	291 25	290 ..	291 25
Chemins autrichiens, gar.	250 75	250 ..	251 ..	251 75	250 75	250 ..
Chemins lombardo-vénitiens, gar.	251 50	251 75	251 25	[illegible] 50	252 50	252 25
Chemins de fer Romains, gar.	237 50	230 25	236 25	235 ..	236 25	236 25
Madrid à Saragosse	251 25	...	250 50	252 50	252 50	[illegible] 50
Cordoue à Séville	246 25	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50
Séville à Xérès	238 75	240 ..	238 75	240 ..	240 ..	240 ..
Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
Graissessac à Béziers	121 25	120 ..	120 ..	121 25	121 25	121 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 11 Comptant	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Comptant	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Comptant	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Comptant	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Comptant	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Comptant	Vendredi 17 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0. Jouissance 22 décembre 1859	67 60	67 35	67 70	67 70	67 75	67 65	67 65	67 65	67 80	[illegible]	67 75	67 75
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	67 90	67 90	6[illegible] ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	67 60	[illegible]	.. ..	.. ..
RENTES 4 1/2 0/0. Jouissance 22 septembre 1859	97 50	.. ..	97 40	97 35	97 35	.. ..	97 35	97 35	97 40	[illegible]	[illegible] 50	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2850 ..	»	2810 ..	»	2810 ..	»	2800 ..	»	2805 ..	»	2800 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640 ..	»	640 ..	...	640 ..	»	630 ..	»	...	»	630 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	735 ..	...	745 ..	...	...	...	760 ..	...	760 ..	740 ..	...	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	474 75	»	473 75	...	472 50	...	472 50	...	473 ..	...	475 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	445 ..	»	442 50	...	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	95 ..	»	95 25	»	95 ..	»	95 ..	»	95 25	»	97 50	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	90 75	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	101 50	»	101 50	»	...	»	...	»	925 ..	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	737 50	730 25	742 50	740 ..	735 75	741 25	735 ..	735 75	731 75	735 ..	748 50	740 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1112 50	»	1112 50	»	1112 50	»	...	»	1113 ..	»	...	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	480 ..	»	478 75	»	480 ..	»	481 50	»	481 25	»	480 25	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	225 ..	»	2[illegible]3 75	»	225 ..	»	225 ..	...	225 ..	»	227 50	»
Ville de Marseille. Obligations 1860 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 7/8	»	94 6/8	»	94 5/8	»	94 5/8	»	94 6/8	»	94 6/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ../..	»	99 1/4	»	.. ../..	»	.. ../..	»	.. ../..	»	.. ../..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	81 ..	.. ..	81 ..	»	81 ..	.. ..	80 75	.. ..	80 75	»	80 25	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	79 ..	»	77 ../..	»	77 50	»	78 ../..	»	78 ..	»	77 75	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	80 ../..	»	80 ../..	»	79 50	»	79 1/2	»	80 ../..	»	80 ../..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	300 ..	...	302 50	...	376 25	371 75	370 ..	...	...	372 50	376 ..
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance janvier 1860	465 ..	...	465 ..	...	462 50	460 ..	461 ..	...	...	...	460 ..	460 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	33 1/4	.. ../..	33 1/4	.. ../..	33 1/4	.. ../..	33 1/2	.. ../..	33 1/2	.. ../..	33 1/2	.. ../..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	44 1/2	»	44 1/2	»	.. ../..	»	44 1/4	»	.. ../..	»	44 1/2	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	44 7/8	.. ../..	44 7/8	.. ../..	44 ../..	.. ../..	44 ../..	.. ../..	44 ../..	.. ../..	44 ../..	.. ../..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	42 3/4	43 ../..	43 7/8	42 7/8	42 7/8	42 7/8	43 3/8	43 1/4	43 1/4	43 1/4	.. ../..	43 1/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	...	»	101 ..	...	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 1016 19ᵉ ANNÉE — N° 8 SAMEDI 25 FÉVRIER 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

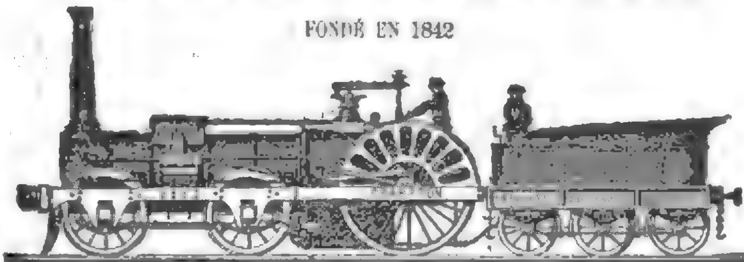
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............. 18 —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Caisse générale des chemins de fer a eu lieu le 31 janvier 1860, au siége de la Société, rue Richelieu, n° 99.

Par suite des résolutions qui y ont été votées, il est distribué, pour l'année 1859, 25 francs par action, formant le revenu de cet exercice.

Ce paiement est fait sous la déduction de 0 fr. 50 c., montant de l'impôt mobilier, soit 24 fr. 50 c. nets pour chaque action.

Les actionnaires sont prévenus que ce paiement n'a lieu que contre le détachement des coupons nᵒˢ 8, 9, 10 et 11, se rapportant savoir :

Les coupons 9 et 10 aux intérêts de 1859 ;

Les coupons 8 et 11 aux dividendes de 1858 et 1859.

Le paiement des 25 francs a commencé le 8 février 1860, et se continue, au siége social, chez MM. J. Mirès et Cᵉ, rue Richelieu, 99.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La politique continue à dominer le marché ; l'abondance des capitaux, le bas prix ou la cherté des reports, les cours des places étrangères n'exercent aucune influence sur les transactions. Autrefois les bulletins des recettes des chemins de fer étaient avidement consultés dès leur apparition, et leurs résultats produisaient généralement un mouvement favorable ou défavorable sur les actions, selon qu'ils étaient en augmentation ou en diminution sur la semaine correspondante ; aujourd'hui la spéculation s'occupe à peine des recettes des chemins de fer, et l'accroissement ou la diminution de leurs recettes hebdomadaires est sans influence sur les affaires.

Cette semaine, l'attention s'est portée presque exclusivement sur les phases diverses de la discussion qui a lieu en ce moment au parlement anglais au sujet du traité de commerce entre les deux pays, et lorsqu'on a appris qu'une majorité de 63 voix avait repoussé l'amendement de M. Disraéli, le marché a repris immédiatement un peu d'animation. Mais comme, en résumé, il ne s'agissait encore que d'une escarmouche de l'opposition et non d'un vote décisif, le lendemain, après une hausse de quelques centimes, les cours du 3 0/0 et de la plupart des valeurs sont redevenus stationnaires, après avoir reconquis le cours de 65 fr.

Il est constant, toutefois, malgré ces alternatives, qu'il y a au fond des symptômes sérieux d'amélioration, et que le courant des affaires pourrait reprendre une activité nouvelle, si d'une part la politique cessait de le dominer, et si d'un autre côté le public venait le ranimer par sa présence et par son concours.

On a parlé de nouveau cette semaine de la suppression des tourniquets à compter du 1ᵉʳ mars ; mais cette suppression a été trop souvent annoncée sans être suivie d'effets, pour qu'un bruit de cette nature puisse devenir le mobile d'opérations quelconques.

D'ailleurs nous sommes maintenant trop près de la liquidation pour qu'on puisse espérer sortir du *statu quo* actuel avant les premiers jours de mars, surtout si, comme on peut le penser, le vote définitif sur le traité n'a lieu que vers cette époque.

En attendant, il a été question de l'établissement d'un parquet spécial des commis principaux pour la négociation au comptant et pour les transactions sur les valeurs industrielles non cotées. Il est bien certain que ce ne sont pas les intermédiaires qui manquent aux affaires, mais le public.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 90, ferme à 67 90.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 65, ferme à 97 65.

L'emprunt est coté 68 20.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	29.»» 0/0
Autrichiens	14.79 0/0
Midi	10.17 0/0
Nord	6 05 0/0
Ouest	4.06 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	3.81 0/0
Ardennes	3.73 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	».28 0/0
Est	1.46 0/0
Paris-Lyon-Méditerrane (Paris-Marseille)	3.22 0/0
Orléans	4.43 0/0
Dauphiné	6.45 0/0
Lyon-Genève	6.54 0/0
Union Suisse	6.64 0/0
Bessèges à Alais	8.46 0/0
Ouest suisse	9.14 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	17 février	24 février	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	67 75	67 95	» 20	»» »»
Rente 4 1/2 0/0	97 50	97 65	» 15	»» »»
Banque de France	2810 »»	2810 »	»» »»	»» »»
Consolidés	94 6/8	95 »»	» 2/8	» »/»
Crédit foncier	740 »»	740 »»	»» »»	» »»
Crédit mobilier	740 »»	746 25	6 25	» »»
Comptoir d'Escte	625 »»	640 »»	15 »»	»» »»
Orléans	1355 »»	1367 50	12 50	»» »»
Nord	906 25	912 50	6 25	» »»
Nord nouveau	822 50	825 »»	2 50	» »»
Est	632 50	636 25	3 75	» »»
Paris-Méditerrane	878 75	885 »»	6 25	»» »»
Midi	492 50	500 »»	7 50	»» »»
Ouest	575 »»	581 25	6 25	»» »»
Genève	490 »»	492 50	2 50	» »»
Dauphiné	580 »»	595 »»	15 »»	» »»
Graissessac-Béziers	152 50	155 »»	2 50	» »»
Ardennes ancien.	462 50	462 50	» »»	» »»
Ardennes nouveau	472 50	462 50	» »»	10 »»
Ch. Autrichiens	495 »»	508 75	13 75	»» »»
Victor-Emmanuel	395 »»	397 50	2 50	» »»
Russes	481 25	482 50	1 25	»» »»
Romains	350 »»	330 »»	» »»	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	543 75	546 25	2 50	» »»
Saragosse	452 50	452 50	»» »»	» »»

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER PENDANT L'ANNÉE 1859.

Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient de publier le tableau des recettes brutes des chemins de fer français pour l'année 1859, et leur comparaison avec les recettes de l'année 1858.

Ce tableau a paru au *Moniteur* de ce matin, et nos lecteurs le trouveront ci-après.

Voici les données générales qui résultent de ce document :

Le réseau des chemins de fer français s'est accru, du 1er janvier au 31 décembre 1859, de 397 kilomètres par l'ouverture des sections suivantes :

Sur les chemins de fer du Nord, la section de Saint-Denis à Creil, ouverte le 10 mai 1859 ;

Sur les chemins de l'Est, la section de Thionville à la frontière, ouverte le 11 août ; le Chemin de Paris à Vincennes, ouvert le 22 septembre.

Sur les chemins des Ardennes, les sections de Donchery à Sedan, et de Charleville à Nouzon, ouvertes le 17 mai et le 14 septembre.

Sur les chemins de l'Ouest, les sections d'Argentan à Mézidon, et de Coulibœuf à Falaise, ouvertes le 1er février et le 1er novembre.

Sur les chemins de fer d'Orléans, la section de Montluçon à Moulins, avec embranchement sur Bézenet, ouverte le 7 novembre.

Sur les chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la section d'Aubagne à Toulon, du 3 mai, la section de Saint-Etienne à Firminy, du 24 mai, l'embranchement de la Joliette, du 7 mai.

Sur les chemins de Lyon à Genève, la section de Saint-Clair aux Brotteaux ouverte le 1er juin ; celle de la Guillotière aux Brotteaux, ouverte le 24 novembre.

Sur les chemins du Midi, la section de Mont-de-Marsan à Riscles, ouverte le 25 août ; celle de Riscles à Tarbes, ouverte le 24 septembre.

La longueur exploitée au 31 décembre 1858 était de.................... 8,679 kilom.

En y ajoutant les 397 kilomètres livrés à la circulation dans le cours de 1859...... 397

on trouve que la longueur totale de notre réseau exploité était au 31 décembre dernier de.................... 9,076 kilom.

Si on rapproche le nombre de kilomètres livrés à la circulation en 1859, du chiffre de kilomètres inaugurés en 1858, on trouve une différence notable, puisque la longueur exploitée au 31 décembre 1858 ne s'est augmentée en 1859 que de 397 kilomètres. L'augmentation pour 1858 avait été de 1237 kilomètres, soit 840 de plus que pour l'année 1859.

Les recettes brutes de l'exploitation, déduction faite des détaxes, et non compris l'impôt du dixième, se sont élevées pour 1859 à.................... 387,562,339

Elles avaient été en 1858 de.................... 334,769,469

C'est pour 1859 une augmentation de.............. 52,792,870

Cette augmentation n'était pour 1858 que de 24,131,003.

Enfin, la recette par kilomètre est pour 1859 de.............. 43,782

Elle était pour 1858 de........ 41,330

C'est donc pour l'année 1859 une augmentation kilométrique de.... 2,452

ou 5 93 0/0

Et l'on doit faire remarquer que l'année 1858 avait présenté sur l'année 1857 une diminution kilométrique de 8 53 0/0, qui, comme on peut le voir, a fait place pour 1859 à une augmentation de 6 0/0.

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE PARIS A DIEPPE PAR PONTOISE.

S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a adressé la lettre suivante au maire de Gisors, au sujet du chemin de fer de Paris à Dieppe par Pontoise :

« Paris, le 6 février 1860.

» Monsieur le maire, vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, le 31 janvier dernier, de concert avec plusieurs propriétaires des cantons de Gisors et d'Etrépagny, une demande ayant pour objet d'obtenir que l'administration hâte le plus possible l'exécution du chemin de fer de Paris à Dieppe par Argenteuil, Pontoise et Gisors.

» En vous accusant réception de cette communication, j'ai l'honneur de vous informer, monsieur le maire, que les travaux de la ligne directe de Paris à Dieppe seront commencés cette année entre Argenteuil et Ermont. Deux sommes, l'une de 1 million de francs, l'autre de 800,000 fr., ont été portées, à cet effet, aux budgets des dépenses à faire en 1860 par les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, qui, d'après les dispositions de l'article 3 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sont chargées d'exécuter chacune une partie de la section susdésignée. Il y a, d'ailleurs, tout lieu d'espérer que les travaux des diverses sections de la ligne dont il s'agit seront terminés dans les délais fixés par l'article 2 du cahier des charges annexé à la convention susdatée.

» Recevez, etc.

» *Signé* : E. Rouher. »

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Nous avons publié dans notre numéro du 7 mai 1859 le projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer en Algérie,

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

Recettes de l'Exploitation des Chemins de fer français

ANNÉES 1859 ET 1858

NOMS des CHEMINS.	1859 Longueur totale exploitée au 31 décembre	1859 Longueur moyenne exploitée pendant les 4 trimestres	1859 1er TRIMESTRE	1859 2e TRIMESTRE	1859 3me TRIMESTRE	1859 4me TRIMESTRE	1858 Longueur totale exploitée au 31 décembre	1858 Longueur moyenne exploitée pendant les 4 trimestres	1858 1er TRIMESTRE	1858 2me TRIMESTRE	1858 3me TRIMESTRE	1858 4me TRIMESTRE
	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	966	951	12,713,980	13,145,105	15,051,038	16,303,811	923	895	12,690,724	12,456,566	14,906,218	14,551,973
Est	1,651	1,629	13,445,906	14,476,885	15,854,702	15,577,427	1,618	1,552	11,660,608	13,008,337	15,259,731	14,281,703
Ardennes	166	158	702,134	788,613	872,846	923,028	153	88	223,337	204,762	504,069	683,798
Ouest	1,190	1,184	10,146,651	12,159,385	14,367,250	12,702,733	1,144	1,058	8,417,910	10,460,323	13,216,055	10,904,878
Orléans (A)	1,831	1,750	14,960,352	17,129,634	17,547,378	17,894,919	1,743	1,578	12,548,351	14,630,757	16,128,130	16,894,855
Paris-Méditerr. (B)	1,877	1,856	23,924,321	32,025,500	30,042,043	32,036,081	1,812	1,735	20,170,496	22,234,072	25,849,367	27,609,013
Lyon à Genève	237	232	1,056,436	1,724,275	1,997,519	1,578,061	229	217	641,925	1,178,179	1,400,135	1,627,624
Dauphiné	129	120	465,134	676,894	729,022	610,873	129	100	251,100	314,198	564,706	522,150
Midi	893	825	4,295,069	5,250,406	5,469,204	5,422,138	794	782	3,016,730	3,459,762	4,611,298	4,692,533
Ceinture	17	17	392,212	341,506	335,114	493,320	17	17	380,331	333,061	329,288	407,933
Graissessac-Béziers	51	51	62,173	88,725	82,300	97,171	51	11	»	»	2,272	16,975
Bességes à Alais	[illegible]	32	281,098	279,857	271,119	267,125	32	32	187,776	202,350	240,338	275,901
Anzin à Somain	19	19	69,949	66,332	85,612	107,706	19	19	85,718	83,022	86,335	94,466
Carmaux à Albi	15	15	46,639	47,245	33,188	44,330	15	8	»	29,030	42,254	39,472
Totaux et moyennes	9,076	8,852	82,564,660	98,200,412	102,738,544	104,058,723	8,679	8,100	70,275,075	78,691,916	93,209,205	92,593,273

NOMS des CHEMINS.	Total de l'année 1859	Total de l'année 1858	Différence en plus en 1859 (Sauf Anzin à Somain dont la différence est en moins)	PAR KILOMÈTRE Recette totale 1859.	Recette totale 1858.	Différence de 1859 à 1858 Totale en plus.	Totale en moins	Pour cent en plus.	Pour cent en moins
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	57,213,940	54,665,370	2,548,570	60,162	61,147	»	985	»	1.61
Est	59,354,920	54,208,439	5,146,481	36,436	34,928	1,508	»	4.32	»
Ardennes	3,286,621	1,705,960	1,580,661	20,801	19,386	1,415	»	7.30	»
Ouest	49,378,028	43,008,166	6,369,862	41,704	40,050	1,654	»	2.59	»
Orléans (A)	67,532,483	60,192,101	7,340,382	38,458	38,145	313	»	0.82	»
Paris-Méditerr. (B)	118,027,945	95,862,948	22,164,997	63,661	55,252	8,409	»	15.22	»
Lyon à Genève	6,356,291	4,847,803	1,508,488	27,398	22,340	5,058	»	22.64	»
Dauphiné	2,481,923	1,652,153	829,770	19,240	16,157	4,083	»	26.94	»
Midi	20,436,817	15,780,323	4,656,494	24,772	20,179	4,593	»	22.76	»
Ceinture	1,562,212	1,451,213	110,999	91,895	85,365	6,530	»	7.65	»
Graissessac-Béziers	330,369	19,247	311,122	6,478	1,750	4,728	»	270.17	»
Bességes à Alais	1,099,789	915,365	184,424	34,368	26,605	7,763	»	20.15	»
Anzin à Somain	329,590	349,551	19,961	17,347	18,397	»	1,050	»	5.71
Carmaux à Albi	171,402	110,705	60,697	11,427	13,846	»	2,419	»	17.47
Totaux et moyennes	387,562,339 (C)	334,769,469 (C)	52,792,870	43,762	41,330	2,432	»	5.93	»

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er janvier au 31 décembre 1859 ont une étendue de 397 kilomètres, savoir :

Nord. — Saint-Denis à Creil (10 mai 1859)			43
Est. — Thionville à la frontière (11 août 1859)	16		
Paris à Vincennes (22 septembre 1859)	17		33
Ardennes. — Donchery à Sedan (17 mai 1859)	4		
Charleville à Nouzon (14 sept. 1859)	7		11
Ouest. — Argentan à Mézidon (1er février 1859)	43		
Coulibœuf à Falaise (1er novembre 1859)	7		50
Orléans. — Montluçon à Moulins et embranchement sur Bésenet (7 novemb. 1859)			88
Paris à Lyon Méditerranée. — Aubagne à Toulon (3 mai 1859)	50		
Saint-Etienne (le Clapier) à Firminy (24 mai 1859)	12		
Embranch. de la Joliette (7 mai 1859)	3		65
Lyon à Genève. — Saint-Clair aux Brotteaux (1er juin 1859)	3		
La Guillotière aux Brotteaux (24 novembre 1859)	5		8
Midi. — Mont-de-Marsan à Riscle (25 août 1859)	48		
Riscle à Tarbes (24 septembre 1859)	51		99
Total			397 k.
Longueur exploitée au 31 décembre 1858			8,679
Longueur exploitée au 31 décembre 1859			9,076

(A) Y compris les sections de Paris à Orsay, de Coutras à Périgueux et de Montauban à Saint-Christophe et de Moulins à Montluçon.

(B) Y compris le Bourbonnais.

(C) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour l'année 1859, à.. 20,850,245

— 1858, à.. 17,872,253

Nota. Les comptes du 4e trimestre de 1859 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

qui avait été envoyé au corps législatif conformément à un décret impérial du 29 avril précédent.

Nous avons également donné à la suite de ce document le projet de convention à intervenir entre M. le ministre secrétaire d'Etat de l'Algérie et des colonies et les concessionnaires.

Plusieurs journaux ont publié récemment, d'après un journal étranger, les principales dispositions de la concession des chemins de fer algériens. Nous croyons devoir reproduire ce document nouveau à titre de renseignement, car rien n'en établit encore l'authenticité.

Nous croyons d'ailleurs devoir faire remarquer que le projet ci-après contient (article 3) une stipulation qui n'existait pas dans le projet primitif, et qui accorde une subvention de six millions, composée : 1° pour un million cinq cent mille francs de la valeur des travaux exécutés en 1858, sur les fonds de l'Etat, entre Alger et Blidah ; 2° pour le surplus, de trois annuités de un million cinq cent mille francs chacune, payables à partir du 1er janvier 1861.

F. Grimaud.

Art. 1er. — Le ministre secrétaire d'État de l'Algérie et des colonies, au nom de l'Etat, concède à MM. X..... les chemins de fer ci-après désignés :

1° De la mer à Constantine ;

2° D'Alger (à partir de l'enceinte fortifiée) à Blidah ;

3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port.

MM. X..... s'engagent à exécuter les chemins ci-dessus dénommés à leurs frais, risques et périls, et dans les délais, ci-après, savoir :

1° Le chemin de la mer à Constantine, quatre ans ;

2° Le chemin d'Alger à Blidah, un an ;

3° Le chemin de Saint-Denis-du-Sig à Oran, trois ans.

Ces délais courront à partir de la promulgation du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 2. — Le ministre de l'Algérie et des colonies s'engage à garantir, au nom de l'Etat, à MM. X..... pendant toute la durée de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux des concessionnaires, un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital employé par eux à l'exécution des travaux des chemins de fer dénommés à l'article qui précède, sans toutefois que le capital garanti puisse, en aucun cas, excéder la somme de 58 millions.

La garantie d'intérêt stipulée par le présent article s'exercera sur l'ensemble des lignes concédées à partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la totalité desdites lignes.

Art. 3. — Le ministre de l'Algérie et des colonies s'engage en outre, au nom de l'Etat, à payer une subvention de six millions (6,000,000 fr.), composée : 1° pour un million cinq cent mille francs (1,500,000 f.) de la valeur des travaux exécutés en 1858, sur les fonds de l'Etat, entre Alger et Blidah ; 2° pour le surplus, de trois annuités de un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) chacune, payables à partir du 1er janvier 1861.

Art. 4. — La Compagnie sera tenue de rétablir dans la caisse de l'ancien budget local et municipal la somme qui aura été fournie en 1859 et 1860 par ladite caisse, et employée aux travaux entre Alger et Blidah.

Ce versement se fera en deux termes égaux à six mois d'intervalle. — Le premier paiement sera exigible un mois après la date du décret de concession.

Art. 5. — Le ministre de l'Algérie et des colonies, au nom de l'Etat, se réserve la faculté de concéder aux susnommés, moyennant l'allocation d'une garantie d'intérêt réglée conformément aux dispositions de l'article 2 ci-dessus, les chemins de fer ci-après désignés et que, de leur côté, les susnommés s'engagent à exécuter, savoir :

1° Le prolongement du chemin de fer d'Alger à Oran jusqu'au port de Mers-el-Kébir ;

2° De Constantine à Alger ;

3° De Blidah à Saint-Denis-du-Sig ;

4° De Bougie à Sétif ;

5° De Bône à Constantine par Guelma ;

6° De Tenès à Orléansville ;

7° D'Arzew et Mostaganem à Relizane ;

8° D'Oran à Tlemcen par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.

Toutefois, l'exercice de cette faculté est limité à quinze années, à partir du décret à intervenir pour la concession des lignes définies à l'article 1er ci-dessus.

Les conditions de la garantie d'intérêt et le chiffre de la dépense sur lequel cette garantie sera établie, seront fixés par une loi.

Art. 6. — Jusqu'à l'époque à partir de laquelle courra l'application de la garantie de l'Etat, les intérêts du capital employé à l'établissement desdites lignes seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seraient mises successivement en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts seront portés au compte de premier établissement.

Art. 7. — Les revenus nets de toutes les lignes exploitées seront confondus sans distinction de comptes, et les garanties d'intérêt ne produiront d'effet que dans le cas où les revenus susdits n'égaleraient pas le montant des sommes garanties.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité de garantie, il en sera remboursé avec intérêt simple à 4 0/0 par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de la créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise de son matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.

Art. 11. — Lorsque les produits nets de l'ensemble des différentes lignes concédées excéderont 8 0/0 du capital dépensé, le gouvernement aura le droit de réviser le tarif des taxes à percevoir ; toutefois, cette révision ne pourra avoir lieu que tous les cinq ans, et les prix ne seront pas abaissés au-dessous de ceux des tarifs stipulés pour les chemins de fer en France.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Nous donnons ci-après, sous la rubrique *Jurisprudence*, d'après les journaux judiciaires, le résumé des considérants d'un arrêt qui vient d'être rendu par la Cour de cassation au profit de la Société anonyme des Ports de Marseille.

Nous reviendrons prochainement, en publiant le texte même de l'arrêt, sur cette décision et sur les faits qui l'ont précédée et motivée.

J.-G. Bordot.

BANQUE DE FRANCE.

Nous publions aujourd'hui le rapport de l'assemblée générale des actionnaires de la Banque de France qui a eu lieu le 26 janvier dernier.

Nous examinerons dans notre prochain numéro cet important document qui vient d'être livré tout récemment à la publicité.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER ÉLISABETH.

L'assemblée générale de la Compagnie du chemin de fer Elisabeth a eu lieu, à Vienne, le 6 février.

Les actionnaires ont voté un emprunt de 20 millions de florins pour l'achèvement du réseau.

Un comité, composé de neuf membres, a été élu, et reste chargé de la surveillance et de l'attribution des dépenses.

On annonce que l'emprunt décidé par l'assemblée serait sur le point d'être réalisé, et que les propositions qui auraient le plus de chance d'être accueillies seraient celles de maisons importantes de Francfort. Cet emprunt aurait lieu par obligations 3 0/0 à 250 fr., remboursables en cinquante ans à 500 fr., et serait payable en monnaie d'argent.

F. Grimaud.

LE BUDGET DE M. GLADSTONE.

Le rapport, présenté par M. Gladstone au Parlement anglais sur le budget de 1860-1861, a produit une sensation profonde dans le monde financier de l'un et de l'autre côté du détroit. La mâle éloquence de cet exposé financier et son incomparable lucidité constituent des mérites littéraires auxquels le public français est toujours sensible ; mais ce qui a frappé surtout, c'est la largeur des vues qui y sont exprimées, et l'admirable mépris de toutes considérations mesquines. L'esprit anglais dans ce qu'il a de bon, dans ce qu'il a de meilleur, anime tout le rapport de M. Gladstone et s'y manifeste par une haine instinctive de toutes les barrières artificielles et de toute cette réglementation surannée, toujours si fatale aux intérêts qu'elle prétend sauvegarder.

Ne pouvant, à notre grand regret, donner place dans nos colonnes à cet immense document, nous voulons au moins en extraire quelques chiffres essentiels à connaître, et qui seront consultés avec fruit par ceux qui portent quelque intérêt aux grands problèmes financiers.

Le budget anglais s'élevait, en 1842-43, époque de la réforme de sir Robert Peel, à liv. st. 68,500,000

En 1853-1854, il est monté à 71,500,000

En 1559-1860, il est arrivé à 87,697,000

Voici quel a été, pendant la même période, le mouvement de la richesse nationale, autant qu'on le puisse déduire des rôles qui servent à l'établissement de l'*income-tax*. Le montant total du revenu public imposable a été, d'après ces rôles :

	Liv. st.	Francs.
Pour 1842 de	154,000,000	3,850,000,000
Pour 1853 de	172,000,000	4,300,000,000
Pour 1857 de	191,000,000	4,775,000,000
Pour 1859 de	200,000,000	5,000,000,000

Le rapport ne fait pas connaître la part proportionnelle de chaque branche de revenu dans ce total. Nous savons seulement que pendant la période quadriennale de 1853 à 1858, le revenu imposable qui se compose des profits tirés du commerce, de l'industrie et des professions libérales, s'est élevé moyennement à 70,000,000 sterl., soit 1,750,000,000 francs.

Il est évident que ces chiffres, que nous enregistrons à titre de renseignements, sont fort au-dessous de la réalité, et qu'on ne saurait s'en servir pour calculer le montant véritable du revenu industriel de la Grande-Bretagne.

Il résulte toutefois de la comparaison de ces divers éléments que de 1842 à 1853, l'accroissement de la richesse publique a été dans la proportion de 12 0/0 et l'accroissement des dépenses dans la proportion de 8 3/4 seulement, tandis que de 1853 à 1859, la richesse nationale ne s'est accrue que de 16 1/2 0/0, tandis que les dépenses nationales ont augmenté de 58 0/0.

On sait que le budget présenté pour 1860 se solde par un déficit évalué à plus de 300 millions de francs, que devra combler le maintien des droits sur le sucre et le thé et le rétablissement de l'*income-tax* à raison de 9 deniers par livre sterling sur le revenu, soit 95 centimes 4/10 pour 25 fr. 21 c., ou 3 fr. 80 c. pour 100 fr.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 18 FÉVRIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 18 février
Nord	7.969 »»	910 »»
Paris-Méditerranée	8.747 74	878 75
Orléans	5.013 88	1357 50
Ouest	4.812 56	580 »»
Bességes	4.534 16	440 »»
Est	4.458 39	632 50
Midi	3.157 58	495 »»
Genève	2.652 73	387 50
Ardennes	2.614 44	462 50
Dauphiné	2.135 27	580 »»
Autrichiens	fl. 1.598 02 Au 11 février.	497 50
Lombards-Vénitiens-Sud	2.409 37	543 75
Victor-Emmanuel	2.674 59	395 »»
Madrid à Alicante	2.549 56	431 25

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

COMMERCE.

Le *Moniteur* du 21 février a publié le tableau des marchandises importées et exportées pendant le mois de janvier 1860, par comparaison avec le mois correspondant des deux années précédentes. Les droits perçus à l'importation se sont élevés :

En janvier 1860.......	13,611,237 fr.
En janvier 1859.......	12,588,247
En janvier 1858.......	12,228,005

Dans les chapitres du commerce spécial, les marchandises qui ont contribué à cet accroissement sont : les vins, eaux-de-vie et esprits dits 3/6, les sucres de nos colonies et de l'étranger, les vaches et moutons, les chanvres teillés et étoupes, les fils de lin ou de chanvre, les graines de lin, le bois d'acajou, l'indigo, la fonte brute, les nitrates de soude et de potasse et les toiles.

Les diminutions portent sur les céréales, les bœufs, vaches et génisses, les cafés et cacaos, les huiles d'olive et de graines grasses, les suifs et saindoux, la cochenille, les graines de sésame, les cotons et laines, les lins teillés et étoupes, les soies, le sel brut, la houille, les fers et aciers, le cuivre, l'étain et le zinc.

L'exportation du mois de janvier est en amélioration notable sur les années précédentes, pour les machines et mécaniques, pour les modes, le sucre raffiné et les tissus de coton et de laine.

Le mouvement des céréales donne à l'importation 157,834 quintaux métriques de grains et 1,485 quintaux de farines, et à l'exportation 261,223 quintaux de grains, et 101,639 quintaux de farines.

Le mouvement des métaux précieux indique que la circulation générale s'est accrue, pendant le mois de janvier, de 22,793,080, et la circulation de l'or de 31,195,300 fr., mais que celle de l'argent a diminué de 8,402,220 fr.

Le stock général des entrepôts représentait, à la fin de janvier, un poids total de 3,024,825 quintaux métriques, contre 4,019,502 quintaux en janvier 1859. En général, les stocks sont dégarnis des principales marchandises, telles que coton en laine, fonte, laines en masses, graines oléagineuses, huiles, céréales, mais le sucre est abondant.

Le mouvement de la navigation de la France avec l'étranger, les colonies et la grande pêche pendant le mois de janvier 1860, a donné à l'entrée 1,555 navires jaugeant 287,959 tonneaux.

En 1859, il était de 1,775 navires et de 306,021 tonneaux, en 1858, de 1,463 navires et de 249,421 tonneaux.

A la sortie pour 1860, 1,221 navires de 201,766 tonneaux ; en 1859, 1,378 navires de 209,791 tonneaux, et en 1858, 1,279 navires jaugeant 208,555 tonneaux.

Le *Moniteur* publie en même temps le mouvement commercial de l'Algérie pendant le mois de décembre 1859.

Les droits perçus à l'importation se sont élevés à 219,910 fr. pendant le mois de décembre, et à 2,531,808 fr. pendant l'année 1859.

F. Grimaud.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION (Chambre des requêtes).

Présidence de M. Nicias Gaillard.

Audience du 22 février.

ENREGISTREMENT. — PORTS DE MARSEILLE. — ALIÉNATION DE BIENS DOMANIAUX. — DROIT DE MUTATION DE 1,312,482 FR. 60 C.

Le droit de mutation dû par la Société des Ports de Marseille, en raison de l'aliénation consentie à son profit des terrains de l'ancien Lazaret et autres, suivant acte intervenu entre M. Mirès au nom de la Société et M. le maire de la ville de Marseille, ne peut être calculé au taux de 5 fr. 50 c. pour 100, comme en matière de vente des biens communaux, mais au taux de 2 pour 100 fixé pour la vente des biens domaniaux. En effet, bien que la vente ait été effectuée par la ville de Marseille, il résulte des termes et de l'esprit, tant de la loi des 10-20 juin 1854 que de la délibération du conseil municipal de Marseille du 16 janvier 1854, sanctionnée par ladite loi, que l'Etat, reconnu propriétaire des terrains dont il s'agit, n'avait transféré à la ville de Marseille aucun des droits constitutifs de la propriété, mais l'avait uniquement chargée de réaliser la vente vis-à-vis des tiers acquéreurs à des conditions spécifiées, sans que la ville eût la disposition de la chose ou du prix.

Lorsque le caractère, soit domanial, soit commercial, de biens compris dans une aliénation ne peut être déterminé que par l'interprétation d'actes administratifs préalables au contrat d'aliénation sur lequel il s'agit de percevoir le droit de mutation, cette interprétation en matière d'enregistrement, comme en toute autre, appartient exclusivement à l'autorité administrative, et ne peut être faite sans excès de pouvoir par le tribunal civil.

Admission en ce sens du pourvoi de M. Mirès, agissant comme directeur de la Société des Ports de Marseille contre un jugement du tribunal civil de Marseille en date du 12 juillet 1859, rendu au profit de l'administration de l'enregistrement.

M. Pécourt, conseiller rapporteur; M. de Peyramont, avocat général, conclusions conformes. Plaidant, Me Ambroise Rendu, avocat de la Société des Ports. (*Droit*).

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

3 mars. — **Chemin de fer d'Anvers à Gand.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue aux Choux, 3 bis, à midi. Dépôt de 10 actions, à Paris, rue de Provence, 34.

3 mars. — **Compagnie d'armements maritimes** (I. T. Barbey et Ce). — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

5 mars. — **Chemin de fer franco-suisse.** Convocation d'une assemblée générale ordinaire et

extraordinaire, à Neufchâtel (Suisse), à 10 heures du matin, salle de l'hôtel de ville. Dépôt de 10 actions au moins à Neufchâtel, au siége social, et à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

5 mars. — **Chemin de fer du Centre** (Ecaussinnes à Erquelines). — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Royale, 88, à Bruxelles, à 11 heures du matin. Dépôt de 10 actions trois jours au moins avant la réunion, chez M. Emerique, administrateur délégué de la Compagnie, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles, et chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, à Paris, faubourg Poissonnière, 9.

11 mars. — **Mines de la Loire.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures précises. Dépôt de 25 actions au moins cinq jours avant la réunion, au siége social, rue de la Victoire, 44.

15 mars. — **Compagnie du chemin de fer Ferdinand, de Florence aux Etats-Romains par Arezzo.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Florence, palais Pucci, à 10 heures du matin. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, ou à Paris, à la succursale de la Banque suisse, rue Taitbout, 85, ou à Genève, à la Banque suisse.

15 mars. — **Glaces de Montluçon.** — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége de la Société, à midi.

29 mars. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions au moins, du 1er au 26 mars, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

20 mars. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Cologne, au domicile de M. Eglinger.

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

15 février. — **Caisse du commerce et de l'industrie à Turin.** — Paiement de 4 fr. par action à titre d'intérêts : à Turin, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 10 mars. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du dix-huitième versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces du 18 février.)

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1er juin, 1er juillet, 1er octobre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage public du 11 février 1860, et dont on trouvera la liste officielle, communiquée par la Compagnie, à nos annonces du 18 février page 124.

F. G.

Dimanche, lundi et mardi aura lieu l'expérimentation du nouveau système de chemin de fer auxiliaire de l'ingénieur Galy-Cazalat, dans le parc du palais des Fleurs, rue de Villiers, aux Ternes.

ACTES OFFICIELS.

RAPPORT A L'EMPEREUR

Sur la réforme des tarifs des matières premières.

Sire,

Le programme tracé dans la lettre de Votre Majesté à son ministre d'Etat pose comme une des bases principales du nouveau régime économique à inaugurer en France, le dégrèvement des matières premières que l'industrie met en œuvre. Parmi ces matières, la laine et le coton jouent un rôle important; car soit qu'on les utilise séparément, soit qu'on les combine, ces deux filaments se prêtent merveilleusement à toutes les applications industrielles. Les exonérer des droits de douane qu'ils paient encore est donc une mesure des plus utiles, et qui sera accueillie comme une preuve de sollicitude constante de Votre Majesté, non seulement pour l'industrie, qui pourra s'approvisionner à de bonnes conditions, mais encore pour le consommateur, sur lequel, en fin de compte, retombe l'impôt. On peut dire d'ailleurs que la suppression des droits de douane sur la laine et le coton est une des nécessités de la nouvelle situation faite à notre industrie, les pays avec lesquels elle va être mise en contact, l'Angleterre notamment, recevant ces deux filaments en franchise complète. Le seul intérêt véritablement lésé sera celui du Trésor, auquel les droits sur la laine et le coton, ainsi que sur les autres matières premières

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
								0/0	0/0
EST (1)	Du 12 au 18 février...	1680	1,060,234 66	631 10	1618	1,036,300 26	640 48	».»»	1 46
ORLÉANS (1)	12 — 18 — ...	1475	1,037,911 17	703 07	1475	1,098,067 02	736 32	»	4.43
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	12 — 18 — ...	1406	1,519,902 17	1,081 01	1363	1 522,477 77	1,117 01	»	3.22
OUEST (1)	12 — 18 — ...	1196	812,500 55	679 92	1188	776,068 98	653 26	4.08	»
NORD (1)	12 — 18 — ...	964	1,064,250 85	1,104 »»	919	956,813 49	1,041 »»	6.05	»
MIDI (1)	12 — 18 — ...	793	375,004 67	472 89	793	340,374 57	429 22	10.17	»
LYON A GENEVE (1)	12 — 18 — ...	231	87,225 26	377 60	229	92,135 32	402 33	»	6.54
ARDENNES (1)	12 — 18 — ...	164	60,247 86	367 36	154	54,537 67	351 14	3.73	»
DAUPHINÉ	12 — 18 — ...	134	35,688 85	266 33	134	37,990 62	283 51	»	6.45
BESSÉGES A ALAIS (1)	12 — 18 — ...	33	20,462 60	620 07	33	22,319 60	676 35	»	8.46
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	5 — 11 — ...	1326	773,114 20	583 04	1169	656,559 17	561 62	3.81	»
AUTRICHIENS	12 — 18 — ...	1323	fl. 285,772 »»	216 03	1323	fl. 249,171 »»	188 34	14.79	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	5 — 11 — ...	462	202,065 61	419 22	482	202,663 44	420 42	»	».28
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	5 — 11 — ...	57	29,866 23	262 17	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	12 — 18 — ...	275	43,287 35	157 40	239	40,290 71	168 60	».»»	6.64
VICTOR-EMMANUEL	5 — 11 — ...	214	99,032 74	462 76	214	76,771 30	358 74	29.»»	»
OUEST SUISSE	10 — 16 — ...	97	24,443 42	277 36	80	23,188 97	250 »»	»	9.14

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

dont je propose de réformer le tarif, ont procuré en 1858, déduction faite des primes payées à l'exportation des fils et tissus de laine ou de coton, une perception nette de 19,487,841 fr. Mais Votre Majesté a trouvé dans la suspension momentanée de l'amortissement le moyen de combler le vide que les réformes indiquées par elle, et qui sont comme la clef de voûte du nouvel édifice, peuvent faire dans les caisses de l'Etat.

Les droits qui atteignent les laines et les cotons à leur entrée en France ont puisé leur raison d'être dans deux ordres d'idées différents.

Pour les laines, dont je demande à Votre Majesté la permission de m'occuper d'abord, la taxe a eu une origine plutôt protectrice que fiscale, et on peut dire qu'elle a été imposée par le parti qui dominait dans les conseils du gouvernement de la Restauration.

Depuis la loi du 15 mars 1791 jusqu'au décret du 2 décembre 1811, les laines de toute origine ont été admises en franchise ou sous un simple droit de balance de 25 centimes par 100 kilogrammes. La modification apportée à ce régime par le décret du 2 décembre 1811 ne concernait que les laines mérinos pures et métisses, qui, selon qu'elles étaient fines ou communes, furent assujetties à des droits de 30 et de 10 fr. pour 100 kilogrammes, mais seulement lorsqu'elles étaient importées des pays du Nord.

En 1814, le droit de balance fut simplement et purement établi sur les laines de toute origine. Si la loi du 28 avril 1816 porta ce droit de 25 cent. à 1 fr. par 100 kilogrammes, ce fut uniquement dans un but de fiscalité.

L'établissement des droits sur les laines ne date réellement que de la loi du 7 juin 1820. D'abord modérés, ces droits, dus à l'initiative de la chambre des députés, ne tardèrent pas à devenir considérables et même excessifs, sous la pression du parti qui s'efforçait de reconstituer *la grande propriété*. Successivement remanié, toujours dans le sens d'une protection plus efficace, par la loi du 27 juillet 1822, par les ordonnances des 14 mai 1823 et 20 décembre 1824, le tarif des laines fut enfin fixé à 30 0/0 de la valeur par la loi du 17 mai 1826.

La prohibition établie à l'entrée des fils et tissus de laine a singulièrement aidé à l'extension graduelle et successive du régime protecteur pour la laine. En effet, maîtresse absolue du marché intérieur, l'industrie n'était pas fondée à se plaindre que l'agriculture fût à son tour admise au bénéfice du système de protection alors si fortement organisé. Les plaintes de l'industrie eussent été d'autant moins légitimes, qu'à l'égard de ses relations avec l'extérieur ses intérêts étaient suffisamment sauvegardés par des primes qui, à la sortie de nos fils et tissus de laine, compensaient et au delà les droits payés à l'entrée de la matière brute. Mais si les intérêts de la production, tels qu'on les entendait à cette époque, se trouvaient satisfaits, il en était tout autrement de ceux du consommateur, car le système protecteur, poussé à des limites extrêmes, crée la cherté autour de lui, et rend inaccessibles au classes populaires les objets de consommation même les plus usuels. La combinaison de droits élevés à l'entrée et de primes à la sortie a d'ailleurs ce singulier résultat de faire payer plus cher par le consommateur indigène que par l'étranger les marchandises qui jouissent de ces primes.

D'un autre côté, un pays qui veut tout produire chez lui tend nécessairement à l'isolement et excite de la part des autres puissances des mesures rétorsives. Ainsi, dès 1823, cédant aux réclamations de ses sujets, dont les relations commerciales avec la France avaient été gravement atteintes par les augmentations de droits prononcées par la loi du 27 juillet 1822 sur les bestiaux, les laines, etc., le roi des Pays-Bas rendit le 20 août 1823 un arrêté qui augmenta les droits d'entrée sur nos porcelaines et nos poteries, sur la bonneterie de coton, et prohiba d'une manière absolue nos verreries, nos draps et casimirs, nos acides muriatique, nitrique et vitriolique, et nos eaux-de-vie de grains. A la même époque, Bade et le Wurtemberg usèrent de représailles à notre égard, et nos vins et nos soieries furent particulièrement atteints par les représailles que provoqua dans ces pays l'exagération de notre régime protecteur.

Il m'a paru, Sire, qu'il n'était pas sans intérêt de rappeler, à l'occasion des réformes que le tarif des laines comporte, les tendances d'une époque déjà loin de nous et leurs résultats pour l'ensemble des relations de la France. Ces tendances ont été caractérisées par l'un de mes prédécesseurs dans le département ministériel que votre Majesté a confié à mes soins. Voici, en effet, comment s'exprimait l'exposé des motifs du projet de loi sur les douanes présenté par lui à la chambre des députés, le 3 février 1834 : « Le droit sur les laines a produit des effets encore plus contraires à ceux qu'on en attendait et beaucoup plus funestes. Ce droit n'est pas venu pour encourager chez nous la production de la laine, but qu'un droit de douane se propose nécessairement, sous peine de n'avoir pas de motif convenable. La production des laines avait reçu de nos communications avec l'Espagne, pendant les longues guerres de l'Empire, tout le développement désirable. Les mérinos purs et les mérinos croisés avec nos moutons indigènes nous avaient procuré, en quantité et en qualité, des laines égales aux plus belles de l'Europe et, à peu de chose près, aux fameuses laines électorales.

« Bientôt les hauts profits, et surtout la mode qui portait tout le monde à élever des mérinos, avaient amené l'abondance, et l'abondance, la baisse des prix. Le droit sur les laines fut donc inauguré en 1822, non pour encourager une production déjà toute développée par des causes intérieures, mais pour assurer un prix de monopole à de grands producteurs. Vains efforts! un droit ne peut rien contre la nature des choses, contre la concurrence intérieure. Les prix n'ont pas cessé de baisser, le but du droit n'a pas été atteint, et de funestes effets ont été produits. Le droit a fait baisser les laines espagnoles, qui, cherchant toujours à se donner, ont consenti à défalquer de leur prix la valeur du droit. Les Anglais et les Belges ont pu se les procurer à de meilleures conditions, et ont eu ainsi un élément de plus de bon marché et de succès. Aussi, depuis cette époque, notre industrie des draps les a-t-elle rencontrés plus redoutables que jamais sur tous les marchés du monde. Le droit qui a porté, grâce à une combinaison mal entendue, sur les laines communes avec plus de force que sur les fines, a nui à nos draperies communes et à nos échanges avec le Levant... Ainsi un droit sur les laines qui, sans développer une production toute établie, a voulu lui assurer un prix désormais impossible, n'a servi qu'à procurer des avantages aux manufactures rivales : ce sont là, suivant nous, des droits mal à propos et dangereusement protecteurs. »

Après la chute de la Restauration, et comme l'indique le passage que je viens de citer, des idées plus libérales s'étaient fait jour dans les conseils du gouvernement, et une ordonnance du 8 juillet 1834, confirmée par la loi du 2 juillet 1836, abaissa de 30 à 20 p. 0/0 le droit sur les laines. Le droit resta fixé à ce taux pendant le règne du roi Louis-Philippe.

Il était donné au gouvernement de Votre Majesté de poursuivre et d'amener à sa fin la réforme du tarif des laines.

D'abord un décret impérial du 14 mai 1854, tout en laissant subsister le droit de 20 p. 0/0 pour les laines d'Europe, autorisa l'importation à droits réduits des laines originaires de l'Inde; puis un décret du 14 novembre 1855, généralisant la mesure pour tous les pays hors d'Europe, facilita l'importation des laines de ces provenances lointaines, surtout de celles de l'Australie, qui avaient obtenu une modération de droits très-notable. Enfin, un décret du 19 janvier 1856 substitua, pour les laines de toute origine, à l'ancienne taxe de 20 p. 0/0, des droits au poids modéré, dont le taux ne dépasse guère 5 à 10 p. 0/0 de la valeur du produit, selon la provenance et le mode d'importation.

Quelque importante qu'elle fût déjà, cette réforme n'était qu'un nouveau pas dans une voie plus conforme à l'esprit comme aux besoins de l'époque actuelle ; et, d'après les ordres de Votre Majesté, le conseil d'Etat avait été chargé, au mois de mai dernier, d'arrêter les bases d'un projet de loi qui devait, en simplifiant le tarif actuel, se borner à maintenir sur la laine un simple droit fiscal pour les provenances des pays hors d'Europe, avec une taxe plus élevée pour les provenances d'Europe, afin de réserver à notre marine une part dans les transports auxquels donne lieu l'importation des laines des pays extraeuropéens, notamment de l'Australie.

Les bases de ce projet de loi ont été posées par M. le baron de Butenval, conseiller d'Etat, rapporteur, qui, examinant sous ses divers aspects la tarification successive des laines depuis 1791, en a dressé une remarquable monographie dans laquelle se trouvent les renseignements les plus intéressants.

Mais aujourd'hui la réforme doit être complète, et, d'après les volontés de Votre Majesté, le droit de douane sur les laines doit disparaître. Toutefois, préoccupé de l'intérêt de notre marine, vous avez voulu, Sire, qu'une surtaxe de navigation, modérée, vînt lui donner la possibilité de prendre part au transport des laines.

Quant à l'intérêt agricole, il est désintéressé dans la question. La production de la laine est loin de suivre les progrès de la consommation, et partout, en quelque sorte, cette matière fait défaut. Cela est si vrai que, pour satisfaire aux demandes toujours plus considérables des producteurs, il s'est créé une industrie nouvelle qui consiste à défiler les vieilles étoffes de laine pour produire une matière à laquelle on a donné le nom de *renaissance*, et qui se combine utilement avec la laine mère pour les étoffes communes et à bon marché.

Nos agriculteurs ne doivent pas oublier, d'ailleurs, que les laines de France ont des qualités spéciales qui les font rechercher de tous, qu'elles se mélangent parfaitement avec d'autres espèces, et que, par conséquent, l'arrivée de celles-ci sur le marché français ne

peut que développer l'emploi de nos propres laines.

L'expérience a prouvé que le prix de la laine est indépendant de l'action du tarif, et qu'à mesure que les droits sont devenus plus modérés, le prix a haussé, parce que la demande a toujours été supérieure à l'offre.

M'inspirant de la pensée de Votre Majesté, voici comment il m'a paru possible de concilier, dans une juste mesure, l'intérêt industriel et l'intérêt maritime.

Franchise. — Pour les laines importées, soit par navires français des pays hors d'Europe, soit par terre des pays limitrophes :

Surtaxe de 3 fr. par 100 kilogrammes, soit 12 fr. par tonneau (le tonneau d'affrétement étant d'environ 400 kilogrammes) pour les laines importées par navires français des entrepôts ou par terre des pays non limitrophes.

Enfin, surtaxe de 5 fr. par 100 kilogrammes ou 20 fr. par tonneau, pour toutes les importations effectuées sous pavillons étrangers.

Il paraît hors de doute qu'avec cette protection notre marine conservera sa part dans le transport des laines de Barbarie et de celles qui viennent des rives de la Plata. Quant aux laines d'Australie, le résultat est au moins douteux, puisque avec la protection actuelle, qui varie entre 5, 10 et 15 fr. par 100 kilogrammes, les tentatives faites pour l'importation directe ont échoué. Mais il suffit de citer les chiffres qui précèdent pour arriver à cette conviction, qu'à moins de surtaxes très-élevées, qui n'auraient fait que créer une situation artificielle, notre marine est impuissante à concourir dans une large mesure au transport direct des laines d'Australie.

Le nouveau tarif que je viens d'indiquer permettra, je l'espère, l'établissement en France d'un large marché pour les laines, même pour celles d'Australie.

En effet, la taxe la plus élevée, celle de 5 f., qui doit atteindre le pavillon étranger, ne représente guère plus de 1 à 2 0/0 de la valeur de la laine de cette provenance, et, par conséquent, ne mettra point obstacle à ce que le bâtiment, au lieu d'aller verser ses laines dans les entrepôts anglais, les apporte dans les nôtres. Au point de vue industriel, ce serait un événement heureux que la constitution d'un vaste marche pour les laines sur le continent français; car nos fabricants seraient ainsi soustraits à l'obligation d'aller faire leurs approvisionnements en Angleterre.

Cotons en laine. — Le tarif appliqué à cette matière, qui joue un rôle si important dans la consommation de toutes les classes de la société, n'a jamais eu qu'un caractère fiscal. Néanmoins, ce n'est qu'à partir de la loi du 28 avril 1816 que le coton a été considéré comme matière sujette à un impôt de consommation; car on ne peut donner ce nom aux droits de 120, 400 et 600 fr. par 100 kilogrammes, décrétés à la suite du blocus continental, et qui étaient une arme de guerre entre les mains de l'Empereur Napoléon Ier. On sait, d'ailleurs, que la rigueur de ce régime était mitigée par les licences accordées aux Américains pour l'importation dans nos ports des cotons nécessaires à l'alimentation de nos fabriques. Avant le blocus continental, le coton avait été admis en franchise ou à des droits de balance, dont le maximum n'a jamais dépassé 2 fr. par 100 kilogrammes.

Les droits de 40 fr. pour les cotons longue soie, et de 20 fr. pour les cotons courte soie, établis par la loi du 28 avril 1816, avec des taux plus modérés pour la provenance de l'Inde et celle de l'Egypte, sont restés en vigueur jusqu'à l'ordonnance du 8 juillet 1834, qui s'est d'ailleurs bornée à effacer la dénomination de coton longue soie et à confondre sous la même taxe de 20 fr. les cotons de toute espèce. Quant aux modérations de droits afférentes aux provenances de l'Inde et de l'Egypte, elles sont demeurées ce qu'elles étaient, et c'est seulement par décret impérial du 5 janvier 1859 que la taxe du coton de l'Inde a été réduite de 10 fr. à 5 fr. par 100 kilogrammes.

En fait, c'est toujours la loi du 28 avril 1816 qui régit la matière; car la réduction à 20 fr. de la taxe de 40 fr., qui atteignait les cotons longue soie, n'a pu exercer une grande influence sur la consommation des cotons, la qualité dite *longue soie* étant généralement d'un prix élevé et propre seulement à des ouvrages spéciaux.

Aujourd'hui, Sire, il s'agit d'effacer complétement les taxes de douanes pour les importations directes par navires français, et de maintenir, mais aussi modérée que possible, une surtaxe de provenance et de pavillon, afin de ménager l'intérêt maritime.

Il m'a semblé que ces surtaxes pouvaient être fixées au même taux que pour la laine. Au fond, d'ailleurs, et en présence du traité du 24 juin 1822, qui assimile le pavillon des Etats-Unis au nôtre, la question est sans grande importance pour notre marine, les navires américains nous apportant les neuf dixièmes des cotons qui alimentent nos manufactures.

Quant à l'époque à laquelle ces mesures devront être mises à exécution, on avait d'abord pensé, d'après l'avis d'un certain nombre d'industriels, qu'en la fixant au 1er juillet prochain on donnerait le temps nécessaire pour écouler les approvisionnements faits sous paiements des droits actuels. Mais d'autres industriels ont réclamé contre un ajournement aussi long; ils ont exprimé la crainte qu'il n'en résultât, sinon un chômage complet, au moins un ralentissement dans le travail industriel. Peut-être, dès lors, conviendrait-il de rapprocher le délai d'exécution et de le fixer au 15 avril prochain. C'est un point sur lequel l'attention du conseil d'Etat doit tout particulièrement se fixer.

La réforme du tarif des laines et des cotons entraîne, comme conséquence, la suppression des primes accordées à la sortie des fils et tissus de laine ou de coton. Mais comme il s'écoule un temps assez long entre le moment où la matière première est mise en œuvre et sa transformation en fils ou tissus, l'équité veut qu'un certain délai soit accordé à nos fabriques pour l'exportation de leurs produits.

On pourrait objecter, il est vrai, que l'industrie est déjà avertie de la suppression des droits sur les matières premières, et que la mesure ne devant recevoir son exécution que dans un délai encore assez éloigné, il s'écoulera un laps de temps suffisant pour que les approvisionnements existant actuellement soient absorbés. L'objection serait pleinement fondée si, après avoir employé les matières qu'elles possèdent, nos usines pouvaient arrêter leurs travaux et attendre, pour les reprendre, le régime de la franchise. Mais il n'en est pas ainsi; les usines, sous peine de perdre leur clientèle, ne peuvent chômer, et, par conséquent, des matières premières ayant acquitté la taxe actuelle seront mises en œuvre la veille du jour où le nouveau régime sera appliqué.

Je crois donc aller au-devant de la sollicitude de l'Empereur pour l'industrie et la classe ouvrière, en proposant de fixer ainsi qu'il suit les délais après lesquels la prime cessera d'être appliquée : pour les fils de laine et de coton, deux mois; pour les tissus de laine et de coton, trois mois. Cette différence s'explique par la nature même de la main-d'œuvre que reçoit la matière première dans ses différentes transformations. Le temps qui s'écoulera d'ici à la mise à exécution des nouveaux tarifs, et le maintien des primes pendant les délais ci-dessus indiqués suffisent pour l'écoulement des produits fabriqués avec des matières ayant acquitté les droits actuels.

Bien que dans les matières premières la laine et le coton jouent le rôle le plus important, on ne donnerait pas satisfaction complète aux intérêts industriels du pays si la réforme des tarifs ne s'étendait pas aux agents secondaires de la fabrication, parmi lesquels figurent tout d'abord les matières tinctoriales; celles dont je propose de réformer le tarif sont au nombre de quatorze, et comprennent notamment la cochenille, l'indigo, le safran, le quercitron, le nerprun, le rocou, les laques, les lichens tinctoriaux, etc.

Pour ces produits, comme pour la laine et le coton, la franchise serait complète à l'importation sous pavillon français, et une surtaxe modérée de provenance et de pavillon viendrait garantir les intérêts de notre marine.

Les produits chimiques, agents si utiles de l'industrie, figurant au traité conclu avec l'Angleterre, le tarif qui les atteint aujourd'hui sera tout naturellement remanié, pour être mis en harmonie avec les dispositions de ce traité.

L'enquête à laquelle je vais procéder, pour asseoir convenablement les nouvelles taxes, donnera toute garantie à nos fabriques de produits chimiques, qui occupent dans les arts industriels un rang important. Cette réforme, depuis longtemps réclamée, sera d'autant plus opportune que les taxes actuelles, dont la plupart remontent à la loi du 28 avril 1816, sont hors de proportion avec la valeur vénale du produit, qui, grâce aux progrès incessants de la science, offre des réductions de prix qu'on ne pouvait prévoir à l'époque où les droits ont été établis. Il me suffira de citer l'alun, qui valait, en 1826, 45 francs et ne se vend plus aujourd'hui que 18 francs, et sur lequel le droit d'entrée est encore de 25 francs par 100 kilogrammes; le chromate de potasse, aujourd'hui coté 120 francs, et dont la fabrication est couverte par un droit d'entrée de 150 francs. A l'abri de droits aussi exorbitants, nos fabriques de produits chimiques exercent une sorte de monopole, aussi contraire aux saines doctrines économiques qu'aux intérêts de l'industrie.

La réforme dont il s'agit présente, toutefois, un côté délicat. En effet, un très-grand nombre de produits chimiques sont à base de sel, et leur prix de revient se ressent tout naturellement de l'impôt auquel les sels de fabrique ont été soumis par le décret-loi du 17 mars 1852. Or, tant que les nécessités financières exigeront le maintien de cet impôt, le tarif des produits chimiques à base de sel devra être encore assez restrictif, car il ne serait pas équitable d'accorder à cet égard un traitement plus favorable aux produits étrangers qu'aux produits nationaux.

En résumé, d'après l'exposé qui précède, le tarif des matières premières semblerait pouvoir être formulé ainsi qu'il suit :

Laines en masses. — Par mer et par navires français, des pays hors d'Europe, exemptes ; d'ailleurs, 3 fr. ; par navires étrangers, 5 fr. (les 100 kilog.)

Laines en masses. — Par terre, des pays limitrophes, exemptes ; d'ailleurs, 3 fr. (les 100 kilog.)

Gommes pures exotiques. — Par navires français, du Sénégal et de l'Inde, exemptes ; d'ailleurs, 3 fr. ; par navires étrangers, 5 fr. (les 100 kilog.)

Salsepareille. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempte ; d'ailleurs, 2 fr. ; par navires étrangers, 4 fr. (les 100 kilog.)

Coton en laine. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempt ; d'ailleurs, 3 fr. ; par navires étrangers, 5 fr. (les 100 kilog.)

Curcuma en racines. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempt ; d'ailleurs, 2 fr. ; par navires étrangers, 4 fr. (les 100 kilog.)

Quercitron. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempt ; d'ailleurs, 2 fr. ; par navires étrangers, 4 fr. (les 100 kilog.)

Ecorces, feuilles et brindilles de sumac et de fustet. — Par navires français et par terre, exemptes ; par navires étrangers, 1 fr. (les 100 kilog.)

Lichens tinctoriaux. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempts ; d'ailleurs, 1 fr. ; par navires étrangers, 3 fr. (les 100 kilog.).

Safran. — Par navires français, exempt ; par navires étrangers, 3 fr. (les 100 kilog.).

Carthame (fleurs de). — Par navires français, des pays hors d'Europe, exemptes ; d'ailleurs, 1 fr. ; par navires étrangers, 3 fr. (les 100 kilog.).

Nerprun (baies de) et Rocou (graines de). — Par navires français, des pays hors d'Europe, exemptes ; d'ailleurs, 1 fr. ; par navires étrangers, 2 fr. (les 100 kilog.).

Potasse. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempte ; d'ailleurs, 2 fr. ; par navires étrangers, 4 fr. (les 100 kilog.).

Nitrate de potasse et de soude. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempt ; d'ailleurs, 2 fr. ; par navires étrangers, 4 fr. (les 100 kilog.).

Cochenille. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempte ; d'ailleurs, 10 fr. ; par navires étrangers, 15 fr. (les 100 kilog.).

Laque en teinture ou en trochisques. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempte ; d'ailleurs, 5 fr. ; par navires étrangers, 10 fr. (les 100 kilog.).

Indigo. — Par navires français, de l'Inde et des autres pays où il est récolté, exempt ; d'ailleurs, 10 fr. ; par navires étrangers, 15 fr. (les 100 kilog.).

Pâte de pastel grossière. — Exempte.

Cachou. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempt ; d'ailleurs, 2 fr. ; par navires étrangers, 4 fr. (les 100 kilog).

Rocou préparé. — Par navires français, des pays hors d'Europe, exempt ; d'ailleurs, 2 fr. ; par navires étrangers, 4 fr. (les 100 kilog.).

Sucs tannins liquides ou concrets extraits de la noix de galle et des avelanèdes et d'autres végétaux. — Par navires français, exempts ; par navires étrangers, 2 fr. (les 100 kilog.).

SUPPRESSION DE PRIMES.

Les primes actuellement accordées à l'exportation des fils et tissus de laine et des fils et des tissus de coton sont supprimées. Toutefois elles continueront d'être appliquées, à dater de l'exécution de la nouvelle loi, pendant deux mois aux fils de laine et aux fils de coton, et pendant trois mois aux tissus de laine et aux tissus de coton.

Telles sont, Sire, les dispositions qui me paraissent pouvoir répondre aux vues de Votre Majesté. Je la prie de vouloir bien prescrire le renvoi de ce rapport à son conseil d'Etat, dont les lumières sont un sûr garant que le projet à présenter au corps législatif donnera complète satisfaction aux divers intérêts engagés.

J'ai l'honneur d'être avec respect, Sire, etc.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

BANQUE DE FRANCE.

Assemblée générale des actionnaires de la Banque de France du 26 janvier 1860.

COMPTE RENDU

Au nom du Conseil général de la Banque, par M. le comte CH. DE GERMINY, *gouverneur, et* RAPPORT DE MM. LES CENSEURS.

Messieurs,

Aux termes des statuts de la Banque, le Conseil de régence doit un compte annuel aux actionnaires.

Nous venons vous rendre ce compte : l'usage en a consacré la forme.

Nous devons d'abord appeler votre attention sur les vacances auxquelles il y a lieu de pourvoir.

Le temps d'exercice de MM. le baron Mallet, Lafond et de Waru, régents ; de M. Darblay, censeur, est expiré : ils sont rééligibles.

M. le baron Mallet a témoigné le désir de ne pas être réélu.

Son père, d'honorable mémoire, entre les fondateurs de la Banque, avait été doyen du Conseil de régence ; M. le baron Mallet est devenu doyen lui-même. C'est donc depuis soixante ans que le crédit, le zèle et le dévouement de ce nom, si justement considéré, sont avec nous.

Nous sommes informés que M. Alphonse Mallet prétend à l'honneur de remplacer son père dans vos Conseils ; vous diminuerez nos regrets, Messieurs, si vous décidez qu'en changeant d'interprètes, les sentiments de MM. Mallet pour la Banque peuvent leur survivre dans la personne de M. Alphonse Mallet, leur fils.

Une autre retraite nous a été annoncée : celle de M. Paillot. Son successeur, choisi par vous, sera certainement le continuateur de son zèle. Quel qu'il soit, nous n'oublierons jamais les services rendus à la Banque depuis vingt-huit ans par l'honorable censeur qui s'éloigne. Vous savez, Messieurs, combien il se distinguait par la fermeté de ses principes, par sa sollicitude pour vos statuts. Il nous faut accepter la démission de M. Paillot, puisqu'il veut la donner ; toutefois, ne croirez-vous pas, à titre d'hommage rendu à son zèle si souvent utile, à titre aussi de faveur pour le Conseil de régence, dans lequel il ne compte que des amis, devoir exceptionnellement nous le conserver en qualité de censeur honoraire ? Nous vous le demandons.

Ce n'est pas tout : un douloureux souvenir nous reste à mentionner.

M. Antonetti, sous-gouverneur, notre collègue, nous a été enlevé au moment même où sa force et sa santé semblaient le présage d'une longue carrière. Son dévouement à la Banque était aussi sans limites. Depuis les plus modestes emplois jusqu'à l'honneur de la gouverner, il avait été conduit comme par la main, de grade en grade, et doté de l'expérience que donne l'accomplissement de devoirs consciencieusement accomplis. De nombreux témoignages d'affection ont montré près de sa tombe les sentiments qu'il inspirait ; nous les ressentons encore, nous les consignons ici pour vous donner une nouvelle occasion de les partager, et pour rendre nous-mêmes, une fois de plus, justice à un homme de cœur et de bien.

Pourquoi faut-il remarquer, Messieurs, que chaque année lègue à celle qui la remplace des regrets de cette nature ? Les Rapports de nos prédécesseurs ont enregistré, comme nous venons de le faire, la retraite des uns, la mort des autres : sacrifices périodiques qu'imposent le temps et les décrets de Dieu. Observons toutefois, et c'est une consolante réflexion, que si, à travers les âges, les hommes consument leurs forces et passent, la considération acquise à leur carrière n'est pas seulement leur propre honneur, mais pour d'autres une source féconde d'émulation et de bonnes traditions.

Nous allons essayer, par le récit des opérations de 1859, de prouver que ces traditions se perpétuent, et que la première institution de crédit de l'Empire, du monde peut-être, ne cesse d'être digne de la mission qu'elle a, jusqu'à ce jour, si dignement remplie.

Vous vous rappelez comment, en 1858, son concours fut invoqué par les compagnies de chemins de fer, et dans quelle forme, ayant ouvert un crédit qui permettait de ne rien précipiter, elle sut vendre ou faire souscrire en sept mois, jusqu'à concurrence de 246 millions, des titres dont le prix ne cessa de s'élever.

Invitée, dans le cours de l'année 1859, à intervenir de la même manière, elle a réalisé un résultat non moins profitable au crédit des chemins de fer, et leur a livré, en moins de quatre-vingt-dix jours, 250 millions, non-seulement sans faire obstacle au mouvement ascensionnel de leurs obligations, mais en l'accélérant. Cette opération n'a pas été sans profit pour vos dividendes.

I. — *Taux de l'escompte.*

L'escompte, qui était à 3 0/0 depuis le 24 septembre 1858, a été porté à 4 0/0 le 4 mai 1859, puis abaissé à 3 1/2 le 5 août ; il est encore aujourd'hui à ce taux.

II. — *De la masse des opérations, tant à Paris que dans les succursales.*

Le total des opérations s'était élevé, en 1858, au chiffre de 5,213,900,000 fr.

En 1859, il a atteint le chiffre de 6,166,500,000 fr.

C'est pour 1859 une augmentation de 952,000,000 francs.

III. — *De l'escompte des effets de commerce, de leur marche, du portefeuille.*

L'escompte des effets de commerce a suivi la même marche ascendante que celle des opérations.

En 1858, le chiffre des escomptes s'est élevé à	4,561,000,000
En 1859, le chiffre a atteint	4,947,500,000
Augmentation,	386,500,000

Au 16 mars 1859, le portefeuille de la Banque centrale et des succursales présentait un total de	430,197,300
c'est le minimum de l'année.	
Au 31 mai 1859, ce solde s'était élevé à	572,174,400
chiffre le plus important qu'il ait atteint dans cet exercice.	
Aujourd'hui 26 janvier 1860, ce solde est de	517,651,900

IV. — *Des avances sur effets publics, chemins de fer et autres valeurs.*

PARIS ET SUCCURSALES.

Les opérations de cette nature présentent, pour cette année, un chiffre plus important que l'année dernière.

Indépendamment du crédit ouvert aux Compagnies de chemin de fer représentées par le syndicat, il a été avancé :

Sur effets publics,	225,754,900
Sur actions et obligations de chemins de fer,	452,526,000
Sur obligations du Crédit foncier,	5,946,800
Total des avances,	684,227,700
En 1858, les avances sur ces diverses natures de valeurs ne s'étaient élevées qu'à	599,532,600
Augmentation pour 1859,	84,695,100

Le solde de ce compte était, au 24 décembre 1859, de	128,958,200
Il est aujourd'hui de	127,293,000

V. — *Des transactions avec le Trésor.*

Le 1er juillet 1859, le Trésor a remboursé à la Banque 5 millions sur l'avance à lui faite en 1852; depuis, il a fait un nouveau remboursement de 25 millions.

Il reste lui devoir aujourd'hui 40 millions.

Vous vous rappelez, Messieurs, que la loi du 9 juin 1857, portant renouvellement du privilége de la Banque, avait stipulé que, sur le produit de 91,250 actions nouvelles que la Banque était autorisée à émettre pour doubler son capital, représenté désormais par 182,500 actions, une somme de 100 millions serait versée au Trésor dans le courant de l'année 1859.

En échange de cette somme, la Banque devait recevoir une rente 3 0/0 au cours moyen du mois qui précéderait le versement, sans que le prix pût être inférieur à 75 fr.

Indépendamment de ces dispositions, il résultait d'un traité passé entre M. le ministre des finances et le gouverneur de la Banque, le 10 juin 1857, que les arrérages des rentes à délivrer courraient à partir du premier jour du semestre qui suivrait leur livraison, sauf bonification à la Banque, à raison de 4 0/0 l'an, de l'intérêt de 100 millions pour le temps compris entre le premier jour de ce semestre et celui du versement.

Ces stipulations diverses ont reçu leur exécution.

Le 31 décembre dernier, la Banque a versé les 100 millions; le 28, un décret impérial avait autorisé l'inscription au grand-livre de la dette publique, avec jouissance, du 22 juin 1860, d'une rente 3 0/0 de 4 millions, dont les titres seront remis après l'ouverture du semestre de juin; et l'article 5 du même décret a stipulé que la somme à laquelle la Banque aurait droit pour intérêt, à raison de 4 0/0, depuis le jour du versement jusqu'au 21 juin 1860, serait imputée sur le crédit ouvert au budget de 1860, pour les intérêts de la dette flottante.

A dater du 22 juin prochain, la rente de 4 millions à répartir entre 182,500 actions ajoutera, aux produits ordinaires de nos opérations, un dividende de 10 fr. 95 par semestre.

VI. — *Des réserves métalliques.*

Les encaisses de la Banque et de ses succursales ont atteint cette année un chiffre bien supérieur à celui de l'année dernière.

Leur minimum, en 1858, a été de	243 millions
Au 10 mai 1859, il était de	512 —
Augmentation,	269 millions
Le maximum, au 25 août 1859, a été de	646 millions
Au 24 décembre 1859, le chiffre de l'encaisse était de	575 —
Aujourd'hui, 26 janvier, il est de	526 —

VII. — *De la circulation des billets.*

La circulation des billets émis par la Banque centrale et ses succursales s'élevait, au 3 janvier 1859, à	758,294,000
Au 24 décembre de la même année, à	705,892,100
Le maximum, au 10 janvier 1859, était de	760,686,700
Le minimum, au 17 juin, de	662,157,000
Le chiffre, aujourd'hui 26 janvier, est de	747,014,000

VIII. — *Des mouvements généraux des espèces, des billets et des virements dans la Banque centrale.*

L'ensemble de ces mouvements est inférieur au chiffre de celui de l'année 1858;

Il s'élevait, pour cette année, à	30,637,000,000
Il ne s'élève, pour cette année, qu'à	25,222,000,000

La diminution ne porte que sur les virements. Le mouvement des espèces et billets a été supérieur à celui de l'année 1858.

IX. — *Des effets au comptant.*

Le nombre des effets encaissés en 1859 est encore supérieur à celui de l'année précédente.

En 1858, il ne s'élevait qu'à 948,000 effets pour une somme de 1,257,000,000 fr.

En 1859, il s'est élevé à 1,024,000 effets pour une somme de 1,375,500,000 fr.

Il y a donc aujourd'hui augmentation de 76,000 dans le nombre des effets, de 118,500,000 fr. dans le chiffre des sommes encaissées.

L'annexion de la banlieue à la ville de Paris développe considérablement cette partie du service, qui impose à la Banque une dépense notable et une grande responsabilité.

X. — *Des comptes courants de Paris.*

En 1858, le maximum des comptes courants a été de,	175,703,000
Le minimum de,	111,135,500
En 1859, le maximum, au 6 juin, était de,	306,250,800
Le minimum, au 17 décembre, de,	138,82[illegible]

Les comptes courants de la Banque et des succursales réunis ont donné cette année :

Un minimum, au [illegible] décembre 1859, de,	172,460,000
Un maximum, au 16 juin, de,	341,900,000

XI. — *Des billets à ordre tirés de la Banque centrale sur les succursales, et vice versâ.*

Une diminution dans l'importance du mouvement de cette nature d'opérations s'est produite cette année comparativement à l'année dernière.

En 1858, les billets à ordre délivrés par la Banque centrale et ses succursales s'élevaient à		520,640,000
En 1859, les billets à ordre délivrés par la Banque centrale se sont élevés à,	201,975,000	
Ceux délivrés par les succursales à,	284,053,000	
Total,	486,028,000	486,028,007
Diminution pour 1859,		34,612,000

XII. — *Du service des recettes en ville et dans la banlieue.*

L'importance de ce service a encore dépassé cette année celle de l'année dernière.

En 1859, le nombre des effets encaissés s'est élevé à 2,378,000, représentant une somme de 3 milliards 655 millions.

La plus forte recette de l'année en nombre d'effets a été de 73,758, le 30 avril.

La plus élevée en somme, de 82,134,000 francs, le 31 décembre.

XIII. — *Des effets en souffrance dans la Banque centrale.*

Le compte effets en souffrance complétement soldé au 24 décembre 1858, a été débité dans le courant de l'année de,	153,492 09
Il a été recouvré sur ces créances,	53,660 88
Différence,	99,831 21
Il a été recouvré sur des créances antérieures à 1859,	103,500 91
Excédant en recette passé au compte de profits et pertes,	3,678 70

XIV. — *Du service de la caisse des dépôts de titres.*

Le mouvement de ce service a été très-supérieur à celui du dernier exercice, bien que le solde des titres déposés, qui était, en 1858, de 1,165,000 pour 700 millions, ne se soit élevé, en 1859, qu'à 1,295,000 titres valant, au 24 décembre, 794,000,000 fr.

L'accroissement des travaux résulte surtout de la mesure qu'a prise la Banque, dans l'intérêt du public, de se charger de l'encaissement des intérêts et dividendes des actions et obligations des chemins de fer français qui sont présentées à ses succursales par les porteurs de titres.

Le nombre des coupons encaissés dans cette condition, qui, l'année dernière, ne s'élevait qu'à 501,000 pour une somme de 6,171,000 fr., s'élève, pour l'année 1859, à 800,000 pour une somme de 9,614,000 fr.

Soit pour 1859 augmentation de 299,000 coupons pour 3,440,000 fr.

Ici encore grave responsabilité et très-grand service rendu tant aux déposants qu'au crédit des valeurs déposées.

XV. — *Des succursales.*

Les opérations des succursales ont donné, pour 1858, un total de	2,922,800,000
Ce total, pour 1859, offre un chiffre de	3,566,900,000
Augmentation pour 1859,	644,100,000

Les succursales de Bastia et Bayonne, dont la création a été autorisée par un décret du 20 juin 1858, ont commencé à fonctionner dans le courant de 1859.

Quatre succursales, ci-dessous désignées, se trouvent les premières en ordre d'importance d'opérations, et présentent, sauf Lille, une notable augmentation.

Ainsi, Marseille, dont les opérations ne s'étaient élevées en 1858 qu'à	370,337,000
donne, en 1859,	460,067,000
Augmentation,	96,737,000
Lyon, en 1858,	246,490,000
en 1859,	312,956,000
Augmentation,	66,546,000
Bordeaux, en 1858,	213,300,000
en 1859,	268,862,000
Augmentation,	55,562,000
Lille, en 1858,	267,110,000
en 1859,	261,568,000
Diminution,	5,542,000

Cinq succursales présentent des pertes, savoir :

Bastia,	36,105
Bayonne,	43,181
Châteauroux,	6,865
Laval,	3,397
Limoges,	121,366
	210,915

De ces cinq succursales, les deux premières, Bastia et Bayonne, n'ont commencé leurs opérations que dans le courant de l'année, et n'ont pu couvrir leurs frais de premier établissement.

Quant à la succursale de Limoges, elle est en perte de 121,366 fr. par suite d'une opération dont l'origine remonte à 1856, époque de la cherté des subsistances.

XVI. — *Des dépenses de la Banque centrale et des succursales.*

Les dépenses ordinaires de la Banque centrale se sont élevées à	2,672,910 26
Celles des succursales à	2,932,393 69
Total,	5,605,303 95

Non compris les frais de transport d'espèces.

XVII. — *Des dividendes.*

Vous savez, Messieurs, que le dividende du premier semestre de l'année qui vient de s'écouler a été

de fr.	53
Celui du deuxième semestre de fr.	62
Soit pour l'année, fr.	115

XVIII. — *Des employés.*

A mesure que, par chaque année de services rendus, grandit la considération de la Banque, grandit en proportion le zèle non-seulement de ses employés, mais de quiconque apporte un contingent de concours à des travaux dont le développement, vous venez de le constater, est considérable.

Le personnel nous donne toute satisfaction ; MM. les directeurs nous secondent ; le zèle et l'assiduité de MM. les administrateurs leur viennent en aide ; le contrôle de MM. les censeurs ne cesse d'être une précieuse garantie ; celui qu'exerce avec succès le service de l'inspection n'est pas moins tutélaire ; en un mot, l'organisation administrative prouve que non-seulement le sentiment du devoir anime chacun, mais qu'à tous les degrés, dans tous les rangs, existent l'émulation et le dévouement.

Cela doit être, cela est.

Nous pouvons donc certifier que ceux qui ont l'honneur et qui s'honorent de servir la Banque, n'épargnent ni peine ni veilles pour rester à la hauteur de son importante destinée.

RAPPORT DE MM. LES CENSEURS, fait par M. Darblay (l'un d'eux).

Messieurs,

Le compte rendu si précis et cependant si complet que vous venez d'entendre, vous a fait connaître les diverses opérations de la Banque et de ses succursales pendant l'année 1859.

Nous aurons donc peu de chose à ajouter à ce que vous a dit M. le gouverneur ; toutefois, pour remplir la mission que vous leur avez confiée, les censeurs appelés à l'honneur de vous représenter dans les conseils de la Banque et à surveiller ses opérations viennent vous dire, ou plutôt, vous répéter, comme ils le font chaque année, que l'ordre et la régularité la plus parfaite n'ont cessé de régner dans le grand établissement financier dont vous êtes les principaux actionnaires.

Les dépenses de toute nature ont été rigoureusement maintenues dans les limites indiquées par les besoins du service.

Les comptes mis sous vos yeux ont été vérifiés par nous et trouvés exacts.

Les vérifications trimestrielles des portefeuilles, régulièrement faites, n'ont donné lieu à aucune observation sérieuse ; les règles établies pour l'escompte du papier de commerce, principal but de l'institution de la Banque, ont toujours été observées.

Les vérifications de la caisse des dépôts des titres ont été faites aux époques fixées par les règlements, et nous nous plaisons à déclarer que le plus grand ordre a été constamment maintenu, malgré le travail difficile et minutieux que cette caisse exige, et que vous pouvez apprécier par l'état de situation arrêté au 24 décembre dernier.

A cette époque, la serre renfermait 1,295,355 titres représentant une valeur de 794,161,776 francs.

Au 31 décembre 1858, elle contenait 1,165,626 titres représentant 707,624,622 francs. C'est donc, pour l'année 1859, une augmentation, en nombre, de 129,729 titres, et en francs, de 86,537,154.

Les produits de ce service se sont élevés, en 1859, au chiffre de.......	315,724 48
et les frais à.....................	152,000 »
Bénéfice...........................	163,724 48

Ce qui est bien peu, si on a égard, d'une part, à l'importance du service rendu au public, et de l'autre, aux risques qu'il fait courir à la Banque.

Conformément aux statuts, aucune création de billets n'a été faite sans l'avis des censeurs.

Ils ont toujours été consultés et ont donné leur assentiment aux émissions nécessitées par les besoins de la circulation et le remplacement des billets annulés pendant l'exercice 1859.

Du 26 décembre 1858 au 24 décembre 1859, il a été émis :

. . . . . .	en billets de	5,000 fr.
332,000,000	—	1,000
37,500,000	—	500
. . . . . .	—	200
37,500,000	—	100
427,000,000		

En 1858, il avait été émis :

378,500,000

soit : 48,500,000 fr. d'augmentation pour 1859.

Les annulations de billets ont été, en 1859, de :

2,200,000	en billets de	5,000 fr.
199,020,000	—	1,000
38,000,000	—	500
500	—	250
37,712,000	—	200
38,180,000	—	100
315,112,500		

Ce qui représente encore une augmentation de 41,365,300 francs sur les annulations de 1858, qui ont été de 273,747,200 francs.

Comme l'an dernier, et plus peut-être encore, vous serez étonnés, Messieurs, en voyant ce chiffre énorme de billets annulés, qui occasionne une dépense considérable ; toutefois, il est permis d'espérer que, par suite des mesures prises par l'administration des postes pour empêcher l'introduction, dans les lettres, des valeurs non déclarées, le coupage des billets diminuera sensiblement et, en conséquence, les annulations.

Sur les quatre succursales dernièrement créées, deux seulement ont commencé à fonctionner en 1859 ; ce sont les succursales de Bastia et de Bayonne. Le nombre des succursales en activité a donc été de quarante-sept. La succursale de Brest n'a commencé à fonctionner que dans les premiers jours de 1860. Le gouvernement de la Banque prend des dispositions pour que celle d'Agen soit prochainement installée.

Jusqu'ici, la bonne et forte direction qui émane de la Banque centrale a pu s'étendre à ces nombreux établissements sans s'affaiblir.

Les inspecteurs des succursales, dont le zèle et la capacité répondent à la mission qu'ils ont à remplir, y maintiennent l'ordre, la régularité et l'unité d'action.

En 1859, les opérations des succursales se sont élevées à	3,566,990,000
Les dépenses, à	2,932,303
Les bénéfices nets ont été de	9,076,814
Les opérations de la Banque centrale se sont élevées à	2,590,555,623
Les dépenses à	2,672,910
Et les bénéfices nets à	11,910,685

Mais si on déduit de ce bénéfice le produit des rentes de 3,686,900 fr. que la Banque possède, et qui n'appartiennent pas plus à la Banque centrale qu'aux succursales, on trouve qu'il ne reste plus pour le bénéfice net de la Banque centrale que 8,224,485 fr., chiffre un peu inférieur au bénéfice des succursales, dont les opérations continuent à progresser ; en 1858, elles n'ont été qu'à 2,922,800,000 fr., tandis qu'en 1859, elles ont atteint le chiffre de 3,566,990,000 fr.

Le gouvernement de la Banque a bien voulu, cette année encore, se charger de négocier, pour le compte de plusieurs compagnies de chemins de fer, réunies en syndicat, une quantité d'obligations à peu près pareille à celle de l'an dernier, soit 250 millions environ, produits par la vente de 881,952 obligations.

Ces opérations, ainsi que nous l'avons fait remarquer l'an dernier, sont complétement en dehors des habitudes de la Banque ; mais elles se justifient par le service rendu non-seulement aux compagnies, mais aussi au pays, car elles facilitent et accélèrent la création des chemins de fer, ces voies de communication si indispensables à la France, pour que notre commerce puisse soutenir la concurrence de l'étranger.

Le traité passé avec S. Exc. M. le ministre des finances, le 10 juillet 1857, pour le renouvellement du privilége de la Banque, a eu son complément d'exécution le 31 décembre dernier par le versement au Trésor des 100 millions stipulés au contrat, et pour lesquels, conformément au décret impérial du 28 décembre 1859, la Banque recevra, au 22 juin, une inscription de rente de 4 millions 3 0/0 ; d'ici là, l'intérêt sera payé à 4 0/0 par le Trésor.

Notre rapport serait terminé, Messieurs, si nous n'éprouvions le besoin de nous joindre à M. le gouverneur, pour exprimer le profond chagrin que nous a causé la perte inattendue d'un excellent homme, que nous regrettons tous : la mort est venue frapper M. Antonetti au moment où il commençait à jouir de la haute position qu'il avait conquise par son travail et son intelligence. Mais la mort n'est pas seule à faire des vides dans le Conseil ; M. le gouverneur vient de nous annoncer que M. le baron Mallet, le doyen du Conseil de régence ; que M. Paillot, le doyen des censeurs, se retiraient. Si quelque chose peut nous consoler de la retraite volontaire d'hommes aussi honorables, c'est que le respectable nom de Mallet restera dans le Conseil de la Banque, si vous choisissez le fils pour remplacer son digne père ; c'est que nous ne nous séparerons pas entièrement de notre cher collègue, M. Paillot, si vous voulez bien, Messieurs, ainsi que vous l'a proposé M. le gouverneur, conférer à notre vénérable doyen le titre de censeur honoraire qu'il mérite à tous égards.

L'assemblée générale a nommé :

Censeur honoraire, M. Paillot, censeur démissionnaire.

Régent pour cinq ans, M. Alphonse Mallet, en remplacement de M. le baron Mallet, son père.

Elle a réélu :

Régents pour cinq ans, MM. Lafond et de Waru.

Censeur pour trois ans, M. Darblay.

Elle a nommé :

Censeur pour un an, M. Fère, en remplacement de M. Paillot, démissionnaire.

FORGES.

Saint-Dizier, 19 février :

Situation sans changement. Beaucoup d'offres, pas de demandes.

Fonte de forge, à Saint-Dizier,	130	»
Fer battu, —	320	»
Fer laminé, rendu,	285	290
Machine n° 20, —	310	320

Affaires presque nulles en moulages.

La pointe est peu demandée. La chaîne et les poids ont encore une vente assez courante.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 14 février :

Les cours ont peu changé depuis huit jours. Une seule Compagnie a rallumé ses feux.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 12 février :

MÉTALLURGIE. — La physionomie ne change pas. Il ne se traite que les petites affaires courantes ; quant aux négociations pour les marchés d'une certaine importance, elles sont rejetées à une époque indéterminée.

Le moulage n° 5 est redescendu à 9 fr. 25. Les numéros suivants ne varient pas : N° 4, fr. 10 ; n° 3, 10 50 ; n° 2, 10 75 ; n° 1, 11.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859 — [illegible] —

12e année. — 7e semaine.

Du 12 au 18 février 1860.

117.186 Voyageurs	282 799 53
Bagages, Marchandises, etc.	777.455 13
Total	1.060.254 66
Recettes antérieures	6.339.707 92
Total	7.399.962 58
7e semaine de 1860	1.060.254 66
Semaine correspondante de 1859	1.036.300 26
Différence	23.954 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.399.962 58
— — 1859	7.162.240 76
Différence	237.721 82

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1,475 kil. — En 1859, 1,475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1,475 kil. — En 1859, 1,475 kil.

Du 12 au 18 février 1860.

72.527 Voyageurs	290.049 01
Bagages, Marchandises, etc.	747.862 16
Total	1.037.911 17
Semaine correspondante de 1859	1.086.067 02
Différence	48.155 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.381.749 32
— — 1859	7.568.732 20
Différence	186.982 88

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Janvier 1860.

Voir le numéro du 18 février.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1363 —

Du 12 au 18 février 1860.

119.283 Voyageurs	442.939 40
Bagages et Marchandises	1.076.962 77
Total	1.519.902 17
Semaine correspondante de 1859	1.522.477 77
Différence	2.575 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.286.889 57
— — 1859	11.237.108 70
Différence	49.780 87

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1859. — 457 —

Du 12 au 18 février 1860.

24.686 Voyageurs	60.243 70
Bagages et Marchandises	213.452 05
Total	273.695 75
Semaine correspondante de 1859	265.376 40
Différence	8.319 35
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.073.315 95
— — 1859	1.836.918 10
Différence	236.397 85

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1190 —

Du 12 au 18 février 1860.

185.468 Voyageurs	310.732 85
Marchandises, etc. — Grande vitesse	56.487 30
— — Petite vitesse	445.280 40
Total	812.500 55
Semaine correspondante en 1859	776.068 93
Différence	36.431 57
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	5.750.998 85
— — 1859	5.268.636 46
Différence	482.362 39

NORD.

1860. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 12 au 18 février 1860.

105.244 Voyageurs	250.310 92
Bagages, Marchandises, etc.	804.930 93
Total	1.064.250 85
Semaine correspondante de 1859	956.815 49
Différence	107.435 36
Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.684.058 22
— — 1859	7.209.589 20
Différence	474.469 02

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 12 au 18 février 1860

CHEMIN DE FER.

34.115 Voyageurs	106.977 »»
Bagages, Marchandises, etc.	268.027 67
Total	375.004 67
Canal latéral et canal du Midi	35.729 35
Total	419.734 02
7e semaine 1859. Chemin de fer	340.374 57
— — Canal	47.862 38
Total	388.236 95
Chemin de fer, différence sur 1859	34.630 10
Canal, — —	12.133 03
Total	22.497 07

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.800.974 12
— — 1859	2.573.757 67
Différence	227.216 45

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 230 —

Du 12 au 18 février 1860

10.715 Voyageurs	31.771 17
Bagages et Marchandises	55.454 09
Total	87.225 26
Semaine correspondante de 1859	92.135 32
Recettes depuis le 1er janvier 1860	612.320 20
— — 1859	558.651 65

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 12 au 18 février 1860.

9.828 voyageurs	15.220 72
Bagages, Marchandises, etc.	45.027 12
Total	60.247 84
Semaine correspondante de 1859	54.537 67
Différence	5.710 17
Recettes depuis le 1er janvier 1860	428 810 52
— — 1859	372.701 59
Différence	56.108 93

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 12 au 18 février 1860

8.097 Voyageurs	16.530 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	19.168 70
Total	35.688 65
Semaine correspondante de 1859	37 990 42
Différence	2.301 37
Recettes depuis le 1er janvier 1860	286.131 17
— — 1859	251.902 45
Différence	34 228 [illegible]

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 12 au 18 février 1860.

Voyageurs	1.580 10
Bagages, Marchandises, etc.	18.882 50
Total	20.463 60
Semaine correspondante de 1859	22.319 40
Différence	1.856 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	149.627 70
— — 1859	168 734 75
Différence	19.107 05

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 5 au 11 février 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée — — 1860, 1097 kil. 1859, [illegible] kil.

50.775 Voyageurs	134.759 55
Bagages et Marchandises	501.066 30
Transports militaires	25.854 35
Total	662.680 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	578.366 52
Différence	84.313 68

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : — — 1860, 234 kil. 1859, 214 kil.

28.350 Voyageurs	55.939 »»
Bagages et Marchandises	48.653 »»
Transports militaires	5.842 »»
Total	110.434 »»
Semaine correspondante de 1859	78.192 65
Différence	32.241 35

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1109 kil.

En 1860	773.114 [illegible]
En 1859	656.559 17
Différence	116.555 03

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1109 kil.

En 1860	4.520.932 75
En 1859	4.254.247 38
Différence	276.686 37

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 12 au 18 février 1860

30.763 Voyageurs ....En florins	77.824 »»
834.332 »» quintaux Marchandises	207.948 »»
Total........	285.772 »»
Semaine correspondante de 1859....	249.171 »»
Différence........	36.601 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.115.583 »»
— — 1859..	1.736.069 »»
Différence........	379.514 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 239 —

Du 12 au 18 février 1860.

20.787 Voyageurs..................	20.179 52
Marchandises et Bagages............	23.107 93
Total..........	43.287 35
Période correspondante de 1859....	40.296 71
Différence........	2.990 64
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	309.346 07
— — 1859..	245.830 01
Différence........	63.516 06

TARRAGONE A REUS

1re quinzaine de février 1860.......	7.706 30
— — 1859.......	6.422 63
Différence.......	1.283 67

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 5 au 11 février 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 453 —

10.700 Voyageurs....................	44.551 87
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	7.880 73
— (petite vitesse)	149.633 01
Total de la semaine.....	202.065 61

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

Du 29 janvier au 11 février 1860.

11.175 voyageurs.......	19.793 61	29.886 83
Bagages, March. (gr.vit.)	4.843 85	
Marchandises(petite vit.)	5.249 37	
Total des deux lignes réunies.....		231.952 44
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........		1.083.209 66
Total..........		1.315.162 10

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de janvier 1860..............	143.204 30

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1860. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.979 Voyageurs....................	1.900 50
Bagages, Marchandises, etc............	15.111 85
Total..........	17.012 35

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 5 au 11 février 1860.

23.965 Voyageurs..................	43.640 85
Bagages, Marchandises, etc..........	31.255 63
Recettes diverses..................	915 90
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	23.220 36
Total..	99.032 74
Recettes correspondantes de 1859...	76.771 30
Différence........	22.261 44
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	572.382 23
— — 1859..	467.721 30
Différence........	104.660 93

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Janvier..	168.660 95	136.257 57	32.403 38	23.78

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1859	1858	en 1859.	0/0.
Décembre..	1,907,128 58	1,774,036 12	133,092 46	7.50
12 mois.	15,083,899 23	13,639,003 71	1,444,895 52	10.59

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le jeudi 29 mars 1860, à trois heures et demie précises de l'après-midi, rue de la Victoire, 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires, porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres au porteur et leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, du 1er au 26 mars prochain, au siége de la Compagnie (bureau des titres), rue Saint-Lazare, 124, à Paris, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant le dépôt des actions de la Compagnie à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou à la Société générale de Crédit mobilier.

Il sera remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CANALISATION

DE L'ÈBRE.

Achat d'actions. — Ecrire *franco* à M. *D. Mendes de Léon*, 7, place Bréda.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse s'est dégagée un peu ces jours-ci de ses hésitations qui depuis le commencement tenaient sans cesse la rente dans les plus bas cours. On s'est rassuré au contact des nouvelles de Londres qui faisaient considérer comme assuré le triomphe du ministère Palmerston sur le budget et sur le traité de commerce. C'est que nos spéculateurs attachent, en effet, une importance considérable au maintien du cabinet actuel au pouvoir. L'entente entre les deux gouvernements au sujet de la non-intervention dans les affaires d'Italie pourrait se trouver compromise par l'arrivée du parti Derby au pouvoir. Aussi la rente, qui avait toujours été arrêtée depuis le commencement du mois lorsqu'elle se rapprochait du cours de 68, est enfin parvenue mercredi à franchir ce prix, et elle a même monté à 68 40. Mais une lutte excessivement vive a commencé aux approches de 68 50. Il y a des couches de primes très-nombreuses qui se trouveraient sérieusement compromises à ce cours, et on ne le franchira pas sans difficulté. On a même reculé assez vivement à 68 15.

Le petit parquet des commis principaux, malgré les critiques auxquelles il a donné lieu de tous les côtés, est maintenu. La foule est si grande autour de ce parquet, qui est resserré dans un couloir étroit, que pour peu que les affaires aient une certaine activité, les clients sont dans l'impossibilité absolue de communiquer avec les commis principaux.

Le marché des chemins de fer est sorti de la stagnation prolongée où il était resté depuis quelque temps. On semblait avoir oublié la faiblesse actuelle des recettes, et la question soulevée depuis peu au sujet de l'abaissement des tarifs, pour ne s'occuper que des dividendes de 1859, qui seront annoncés au mois d'avril, et dont devront profiter les acheteurs actuels. La perspective des coupons empêche beaucoup de porteurs d'actions de se défaire de leurs valeurs, et même il n'y a presque pas de titres flottants sur le marché; dès que la spéculation veut faire quelques achats, les premières demandes déterminent une élévation dans les cours. Ce sont naturellement les grandes lignes qui ont d'abord profité de ce retour de faveur. L'Orléans, comme d'ordinaire, s'est relevé brusquement. Dès que le découvert songe à racheter, il ne trouve plus de contre-partie, et il se fait lui-même l'instrument du mouvement de reprise.

Le Lyon, qui avait éprouvé une si vive réaction à la première nouvelle d'une réduction probable des tarifs, s'est rapproché du cours de 900. Le Nord ancien a été vivement recherché. Les autres chemins, qui avaient d'abord paru presque indifférents à cette tendance ascensionnelle des principales lignes, ont été entraînés à leur tour, et se sont améliorés sur la cote, quoiqu'ils n'aient provoqué que des affaires peu importantes en spéculation.

Les actions des chemins de fer autrichiens se sont relevées au-dessus du pair. Il y avait un fort découvert sur cette valeur. Les maisons allemandes qui en avaient beaucoup vendu ont fait de nombreux rachats.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 16 jusqu'à celle du 23 février :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 67 50 à 68 40 ; elle est restée à 68 20. Elle a varié à terme de 67 55 à 68 40; elle a fermé à 68 15.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 97 40 à 98; il est resté à 97 80 au comptant, et à 97 90 à terme

La Banque a monté de 2,805 à 2,810.

Le Crédit foncier a fléchi de 740 à 735.

Le Comptoir d'escompte a monté de 625 à 630.

Le Crédit mobilier français a monté de 735 à 760 ; il est resté à 753 75 ; le Crédit mobilier autrichien, de 373 75 à 387 50 ; il est resté à 382 50.

L'Orléans a monté de 1,351 25 à 1,385 ; il est resté à 1,377 50.

Le Nord ancien a monté de 901 25 à 925; il a fermé à 917 50. Le Nord nouveau a repris de 821 25 à 837 50.

L'Est a monté de 630 à 638 75 ; il est resté à 637 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 877 50 à 898 75; il a fermé à 892 50.

Le Midi a monté de 492 50 à 505; il est resté à 502 50.

L'Ouest a monté de 575 à 585 ; il est resté à 585.

Le Genève a varié de 487 50 à 505 ; il est resté à 500.

Le Dauphiné a repris de 580 à 607 50; il est resté à 600.

Les Autrichiens ont monté de 495 à 513 75; ils sont restés à 507 50.

Les Lombards ont monté de 542 50 à 552 50; ils sont restés à 547 50.

Les Saragosse ont monté de 451 25 à 457 50; ils sont restés à 455.

Le Victor Emmanuel a repris de 390 à 400 ; il est resté à 397 50.

Les Romains ont varié de 350 à 355 ; les Cordoue à Xérès, de 475 à 490; le Nord de l'Espagne, de 440 à 443 75.

Samedi. — Bourse très-ferme. La rente a été constamment demandée et a fermé à ses plus hauts cours. Les chemins se sont aussi améliorés, mais il y avait très-peu d'affaires sur ces valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 67 85, et à terme de 15 à 67 90; le 4 1/2 0/0 de 20 c. à 97 60. La Banque a fléchi de 10 à 2,800. Le Crédit foncier a varié de 737 50 à 740. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 745; l'Orléans, de 2 50 à 1,357 50; le Nord ancien, de 3 75 à 910; le Nord nouveau, de 2 50 à 825; l'Est, de 2 50 à 635. Le Lyon s'est tenu à 878 75; le Dauphiné, à 580. Le Midi a monté de 2 50 à 495; l'Ouest, de 5 à 580. Genève a fléchi de 2 50 à 487 50. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 497 50. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 395; les Saragosse, à 452 50. Les Lombards ont monté de 1 25 à 545; les Romains, de 2 50 à 352 50.

Lundi. — La hausse de la rente s'est encore une fois arrêtée au cours de 68, et les derniers cours étaient faibles. Les chemins de fer ont eu peu de variations, mais leurs prix se sont bien tenus. Le 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 68 à 67 80; le 4 1/2 0/0, de 97 70 à 97 80; la Banque, de 2,810 à 2,805; le Crédit mobilier, de 745 à 741 25; l'Orléans, de 1,362 50 à 1,360; le Nord, de 911 25 à 908 75; l'Est, de 635 à 632 50; le Lyon, de 880 à 882 50; le Midi, de 496 25 à 495; l'Ouest, de 580 à 578 75; Genève, de 487 50 à 490; le Dauphiné, de 585 à 590; les Autrichiens, de 500 à 498 75; les Lombards, de 545 à 543 75; les Saragosse, de 455 à 453 75; les Victor-Emmanuel, de 397 50 à 396 25. Les Romains ont fléchi de 2 50 à 350. Les Russes non libérés ont été cotés à 481 25; le Nord de l'Espagne, à 440.

Mardi. — Les cours ont repris faveur. Il y a eu des demandes continuelles sur la rente, et le marché des actions présentait une activité qui n'existait plus depuis longtemps sur ces valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant et à terme de 20 c. à 68; le 4 1/2 0/0, de 5 c. à 97 80. La Banque s'est tenue à 2,805. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 750; l'Orléans, de 10 à 1,360; le Nord, de 10 à 918 75; le Nord nouveau, de 2 50 à 832 50; l'Est, de 2 50 à 635; le Lyon, de 5 à 887 50; le Midi, de 5 à 500; l'Ouest, de 1 25 à 580; Genève, de 10 à 500; les Autrichiens, de 3 75 à 502 50; les Lombards, de 3 75 à 547 50; les Saragosse, de 1 25 à 455; les Victor-Emmanuel, de 3 75 à 400.

Mercredi. — La hausse a continué, et elle s'est étendue sur toutes les valeurs de spéculation. Les affaires ont été animées. La rente 3 0/0 a monté au comptant et à terme de 30 c. à 68 30 ; le 4 1/2 0/0, de 15 c. à 98; la Banque, de 5 fr. à 2,810 ; le Crédit mobilier, de 3 75 à 753 75; l'Orléans, de 7 50 à 1,377 50; le Nord ancien, de 3 75 à 922 50; l'Est, de 2 50 à 637 50; le Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 895; le Midi, de 5 à 505; l'Ouest, de 5 à 585; le Dauphiné, de 5 à 600. Le Genève s'est tenu à 500; le Nord nouveau, à 832 50. Les Autrichiens ont monté de 6 25 à 508 75; les Lombards, de 1 25 à 548 75. Les Saragosse se sont tenus à 455; le Victor-Emmanuel, à 400; les Romains, à 350; le Nord de l'Espagne, à 440.

Jeudi. — Le début de la Bourse était brillant; toutes les valeurs étaient en hausse ; mais une réaction assez vive a eu lieu pour le moment de la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 40 à 68 20, et à terme de 68 40 à 68 15; le 4 1/2 0/0, de 98 à 97 90. La Banque a monté de 5 fr. à 2,810. Le Crédit mobilier a varié de 760 à 753 75 ; l'Orléans, de 1,385 à 1,377 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 898 75 à 892 50; le Nord ancien, de 925 à 917 50 ; le Nord nouveau, de 835 à 837 50; l'Est, de 638 75 à 637 50; le Midi, de 505 à 500. Le Genève s'est tenu à 500; l'Ouest, à 585. Le Dauphiné a varié de 607 50 à 600; les Autrichiens, de 513 75 à 507 50; les Lombards, de 552 50 à 547 50; les Saragosse, de 457 50 à 455. Les Romains se sont tenus à 350. Le Victor-Emmanuel a varié de 400 à 397 50.

Vendredi. — La Bourse était faible, et toutes les valeurs ont fléchi par suite d'une baisse de 1/4 sur les consolidés et sur la crainte que les débats du parlement anglais ne se prolongent au delà du 29 février. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 67 95, et à terme de 25 c. à 67 90. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 97 80; la Banque, à 2,810. Le Crédit mobilier a varié de 755 à 746 25 ; l'Orléans, de 1,377 50 à 1,367 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 892 50 à 885 ; le Nord ancien, de 915 à 912 50; le Midi, de 500 à 497 50 ; le Genève, de 495 à 492 50; l'Ouest, de 582 50 à 581 25. L'Est s'est tenu à 636 25 ; le Nord nouveau, à 825. Le Dauphiné a varié de 600 à 595; les Autrichiens, de 506 25 à 503 75; les Saragosse, de 455 à 452 50 ; les Lombards, de 545 à 546 25.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Apport ou numéraire	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	120.000	500	»	25 »	janv. et juil.	250 »
Banque de l'Algérie.... Banques	A	6.000	500	»	35 30	....	982 30
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	415 »
Comptoir V. C. Bonnard et Cie	C	0.600	100	»	5 »	février	46 25
Générale. Assurances maritimes	A	400	12.500	7500	2050 »	avril	»
Sécurité	A	900	5.000	/5	»	....	28 0/0 b.
Union des ports	A	1.060	5.000	4250	137 50	avril.	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »	février....	30 0/0 b.
Océan	A	900	5.000	4000	200 »	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février....	»
[illegible]	A	400	5.000	4/5	362 »	mars......	18 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	736 »	....	31 0/0 b.
Sauvegarde	A	900	5.000	4100	375 »	février....	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	170 »	février....	21 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »	février....	»
Comptoir	A	440	5.000	4000	»	....	pair
Sphère	A	2.000	1.000	800	»	....	5 0/0 b
Générale ... Assurances incendie	A	400	5.000	»	21 »	avril......	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	360 »	mai, nov..	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	620 »	mars......	155 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril......	65 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	845 »	avril......	»
France	A	2.000	5.000	4/5	900 »	avril......	68 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril......	30 0/0 b.
Providence	A	2.400	2.500	2000	120 »	avril......	30 0/0 b.
Aigle	A	400	000	2000	200 »	avril......	»
Paternelle	A	2.000	1.000	600	Néant	avril......	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	5 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »	avril......	»
Générale ... Assurances vie	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	»
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	»
Phénix	A	400	5.000	4000	130 »	t. les 2 ans.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril......	»
Générale ..... Assurances grêle	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	30 0/0 p
Omnibus Paris Transports terre	A	34.000	500	»	60 »	janv. juil.	[illegible]
— act. de jouissance	A	»	1/3100	»	23	juin	» »
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	56
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »	....	43 75
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	10 »	janv. jl.	175 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	50	»	4 »	....	» »
Comp. des voitures de Paris	C	400.000	1/40000	»	Néant	mars......	42 50
4 Canaux, act. de capital Canaux	A	60.120	1.250	»	50 »	avril. oct.	1200 »
— act. de jouiss.	A	66.000	1/66000	»	8 30	1er juin....	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	972 50
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	18 50	1er juin ...	140 »
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	140 »
3 canaux, act. de capital	A	19.600	1.000	»	50 »	avril, oct.	930 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »	févr. août	1165 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »	....	990 »
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	»	» »	....	1550 »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1350 »
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	523 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. Ports ponts	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct..	430 »
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	45 »	....	150 »
Pont de Rouen	A	600	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	C	2.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	230 »
Bazin, L. Gay et Cie. Transp. eau	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »
Marc-Fraissinet et Cie	C	»	»	»	»	....	530 »
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	60.000	500		30 »	janv. juill.	840 »
Ce générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	270 »
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	»	» »	....	100 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	215 »
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	22 50	mars sept.	» »
Haute-Loire..... Charbonnages	Civ.	3.200	500	»	Néant	avril oct..	» »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin	C	6.000	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai.	215 »
Puits-de-Loup-Sud	Civ.	2.000	1.000	»	35 »	avril......	400 »
[illegible]-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	»	» »	....	» »
Blanzy	C	50.000	500	»	36 »	févr. août.	» »
[illegible]	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	136 25
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	125 25
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	135 25
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	221 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	730 »
[illegible] et Fraisse	»	»	500	»	»	....	170 »
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	80 »
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	405 »
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	20.000	500	»	35 »	....	450 »
Compagnie générale. Asphaltes	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais	»	10.000	400	»	17 50	....	» »
Manche. Télégraphe électrique	C	80.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »

DÉNOMINATION.	Apport ou numéraire	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Monzaïas (cuivre) .... Mines	C	60.000	100	»	Néant	août......	8 »
Tenez (cuivre)	C	21.000	500	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov..	292 50
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »	....	817 50
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 »	octobre ...	» »
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre ...	» »
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	500 »
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	» »
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	170 »
Terre-Noire.... Hts-F. et Forges	A	30.000	1/30000	»	» »	....	510 »
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2010 »
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc..	550 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	29.000	500	»	70 »	juin déc..	875 »
Allevard	»	»	1.000	»	» »	....	1000 »
Basse-Indre		3.000	500	»	40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 »
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	....	500 »
Maubeuge (Nord)	A	6.200	1/6200	»	25 »	....	420 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »	....	20 »
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »	mai, nov	410 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté	C	10.000	500	»	15 »	mai, novem	» »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.060	1/10000	»	60 »	....	640 »
Firminy		»	250	»	» »	....	163 75
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »	avril, oct.	710 »
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	»	70 »	septembre.	1335 »
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	» »
J.-F. Cail et Ce. .... Usines	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	[illegible]
Caronte	C	74.000	100	10	Néant	....	» »
Chameroy	C	4.000	500	»	»	juin, déc.	» »
Gandillot	C	2.300	125	»	50	....	» »
Christofle	C	4.000	500	»	6 30	....	» »
Rue impér. de Lyon Immeubles	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	[illegible]
Ce immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	36	janv. juill.	100 »
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.400	250	125	Néant	....	183 »
Gaz de Paris .... Gaz	A	140.000	1/140000	»	»	mai, novem	840 »
Union des Gaz	C	32.400	250	»	» »	janvier..	55 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	»	12 »	avril. oct.	110 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	17 »	....	» »
Versailles	C	.000	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens	C	1.300	500	»	25 »	janv. juill.	[illegible]
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	[illegible]
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	» »
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill	2146 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1577 50
Wazemmes	C	2.106	110	»	12 50	1er octobre.	» »
Malaga	»	»	»	»	» »	....	» »
Ce centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	501 »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens)..... Filatures	A	8.000	500	»	42 »	août......	570 »
[illegible]olin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill	100 »
Société Lainière	C	1.400	500	»	12 »	....	» »
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	30 »	30 avril...	» »
Siècle................ Journaux	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	» »
Droit	C	105	2.500	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain .... Glaces	A	3.000	1/3000	»	» »	....	» »
Montluçon	C	21.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique	A	27.000	500	»	30 10	septembre.	470 »
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	» »
Sétif (colonies de)....... Divers	A	8.000	500	»	35 30	mars sept.	» »
Richer et Ce Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	» »
Caoutchouc souple	C	50.000	00	»	12 »	31 mars...	» »
Chodet et Ce	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Ce générale des Eaux	A	80.000	250	»	12 »	....	230 »
2 Cirques (L. Dejean et Ce)	C	8.750	200	»	18 »	5 fév. juill.	» »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Ce imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	36	5 »	....	» »
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	495 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	530 »
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1135 »
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	[illegible] 75
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	6.000	600	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	300	99	15 »	avril octob.	252 50
Châtillon et Commentry	250	20.000	300	25	5 »	mai novemb	232 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	465 »
— nouv.	265	7.000	300	50	15 »	31 mars sept	272 50
J.-F. Cail et Ce	40	6.000	450	11	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	531 25
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	467 50
Union des gaz	200	23.727	250	15	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. — **ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER** — **COURS DU 18 AU 24 FÉVRIER**

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
1615	[illegible]	99	300.000	500	•	53 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1360 ..	1357 50	1360 ..	1360 ..	1361 50	1370 ..	1377 50	1377 50	1377 50	1377 50	1370 ..	1367 50
949	1565	99	400.000	400	•	61 fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	915 ..	910 ..	910 ..	908 75	917 50	918 75	921 50	922 50	922 50	917 50	910 ..	912 ..
•	•	•	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	825 ..	825 ..	830 ..	...	830 ..	832 50	827 50	831 25	830 ..	827 50	825 ..	825 ..
1848?	1930?	99	500.000	500	•	40 46 pour 1858	mai 1859	Est	635 ..	...	632 75	632 50	636 25	635 ..	635 25	637 50	635 ..	635 ..	636 25	636 ..
1383?	2986?	99	663.400	500	•	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	877 50	878 75	881 25	883 50	885 ..	887 50	887 50	885 ..	882 50	882 50	887 50	886 ..
793	1023	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Midi	495 ..	495 ..	496 25	495 ..	497 75	500 ..	505 ..	505 ..	500 ..	502 50	500 ..	497 ..
1199	2304	99	300.000	500	•	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	561 25	560 ..	577 50	578 75	580 ..	580 ..	562 50	565 ..	562 50	568 ..	562 50	561 ..
229	234	99	60.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	490 ..	487 50	487 50	490 ..	493 75	500 ..	500 ..	500 ..	501 50	500 ..	510 ..	493 ..
53	53	99	36.000	500	•	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	...	...	153 ..	...	152 50	...	157 50	...	156 ..	...	153 ..	...
134	300?	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	540 ..	545 ..	540 ..	...	545 ..	545 ..	547 50	600 ..	600 ..	600 ..	545 ..	545 ..
454	425?	99	42.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	400 ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
•	•	•	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	482 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33		99	16.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Bessèges à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1333	1311	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	498 75	497 50	497 50	498 75	502 50	502 50	510 ..	508 75	513 50	507 50	508 50	508 75
214?	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	393 75	395 ..	397 50	395 ..	396 75	400 ..	395 ..	400 ..	400 ..	397 50	[illegible]	[illegible]
•	4102	85?	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr payés)	...	...	401 25	...	...	...	...	406 75	...	...	[illegible]	[illegible]
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	460 ..	...	...	...	...	...	460 ..	...	460 ..	...	460 ..	...
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	270 ..	•	270 ..	•	...	•	275 ..	•	...	•	...	•
205	247	99	72.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	•	...	•	...	•	440 ..	•	...	•	...	•
403	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	452 50	453 50	452 50	452 75	455 ..	455 ..	457 50	456 ..	455 ..	456 ..	[illegible]	[illegible]
1390	2133	99	312.500	500	300	...	oct.-bre avril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	542 50	543 ..	543 75	543 75	545 75	547 50	550 ..	548 75	547 50	547 50	545 ..	[illegible]
•	619	99	170.000	500	...	4 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	352 50	...	350 ..	...	...	...	350 ..	...	350 ..	...	350 ..	...
•	722?	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	445 ..	440 ..	440 ..	•	...	...	440 ..	445 ..	441 75	442 50	...	...
11	14	99	7.920?	500	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	•	...	...	...	...	...	•
•	132	99	47.000?	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	...	...	...	...	...	•	...	•	480 ..	•	...	•
•	•	99	36.000	500	330	6 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	•	...	•	...	•
•	•	90	32.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•
•	•	90	[illegible]	200	200	5 0/0	•	Guill.-Luxembourg	367 50	...	...	•	...	...	370 ..	...	367 50	...	...	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	18	20	21	22	23	24
1845	5.000	1930	•	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	965 ..	965 ..	...	...	•
1842-1849	12.000	1943	•	•	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1843	2.775	1891?	1100	•	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	9.000?	1891	1195?	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	1027 50	...	1027 50	...	...
1848	13.333	1939	750	•	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	980 ..	980 ..	...	980 ..	980 ..	...
1843	6.400	1903	•	•	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
•	8.300	1927	•	•	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1843	941	•	•	•	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•
1852-1854	34.586?	1903	divers.	•	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845-1847	15.000	1935	1000	•	1.250	février.	50 ..	D°.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	965 ..	...	...	...	...
1856	90.000?	1905	1050?	•	1.250	septembre	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	1025 ..	1025 ..	1025 ..
1847-1854	28.750?	1935	divers.	•	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1853	24.000?	1905	500	•	625	mars.	25 ..	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1854	102.614?	1952	•	•	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	470 ..	...	...	...	482 50	482 50
1852	130.000	1954	•	•	625	avril.	25 ..	D°.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	513 50	...	513 50	515 ..	515 ..	515 ..
1853	263.920?	1952	divers	•	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	465 ..	...	462 50	460 25	456 ..	460 ..
•	5.500?	1905	•	•	500	juillet.	20 ..	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	22.000	1935	500	•	440	•	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	8.000	1919?	•	•	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418?	1944	500	•	562?	mai.	16 67	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	•	•	•	•	•	...
1853	131.097?	1953	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	280 ..	...	...	...	...	...
1856	255.000	1960?	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	291 50	291 25	290 ..	291 25	291 25	291 ..
1855	63.843	1952	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	286 75	...	...	...	...	291 ..
1855	264.900?	1954	divers.	•	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	303 50	300 ..	302 50	302 50	302 50	304 ..
1852-1857	1162.000?	1954	divers	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	292 75	292 50	291 50	291 75	292 50	291 ..
1854-1857	675.000	1956	divers.	•	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	297 50	290 25	297 50	297 50	297 50	297 ..
1855	67.719	1954	285	•	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	293 50	...	291 25	...	...	...
1857	54.545	1954	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	291 25	...	291 25	...	291 25	291 ..
•	250.000	1956	•	•	500	avril.	15 ..	D°.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 ..	302 50	301 25	302 50	302 50	302 ..
•	1.250 00?	1951?	divers.	•	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	291 25	294 25	291 25	291 25	291 25	291 ..
•	211.000?	1953	285?	•	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	282 50	282 50	282 50	283 50	282 50	282 ..
•	243 788?	1957	275?	•	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	290 ..	290 ..	290 ..	291 25	291 25	290 ..
•	22.610	1956	290?	•	500	•	15 ..	D°.	Bessèges à Alais	285 ..	285 ..	...	285 ..	285 ..	285 ..
1857	304.567?	1949	270	•	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	291 25	292 50	292 50	292 50	290 50	292 ..
•	28 277	1936	•	•	500	•	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	290 75	295 75	290 ..	290 ..	290 75	290 ..
•	38.000?	1957	•	•	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné gar.	298 75	290 ..	290 ..	290 ..	290 75	290 ..
1858	600.000	1958	•	•	500	•	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	292 50	292 50	292 50	292 50	291 25	[illegible]
•	563.630?	1948	275	•	500	•	15 ..	D°.	Chemins autrichiens gar.	256 75	250 ..	254 75	255 75	250 ..	[illegible]
1857	200.000	1949	275	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens gar.	251 50	253 50	252 50	252 50	251 25	251 ..
1858	•	1961	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	225 ..	230 25	230 25	227 50	227 50	230 ..
1858	100.000?	19.3	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	252 50	250 ..	254 25	251 25	251 25	251 ..
1859	24.576?	1957	300	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	...	247 50	247 50	250 ..	247 50	250 75
1859	•	1906?	•	•	500	•	15 ..	D°.	Séville à Jérès	240 ..	240 ..	238 75	235 75	230 ..	...
1859	200.000	•	divers.	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	•	•	•	•	•	•
•	104.300	1937	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	121 25	121 25	121 25	121 25	121 25	120 ..

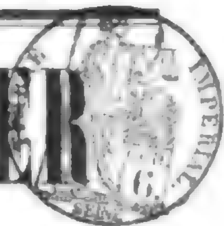
COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 18 Comptant	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Comptant	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Comptant	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Comptant	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Comptant	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Comptant	Vendredi 24 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	67 85	67 90	67 90	67 90	68 ..	68 ..	68 30	68 30	68 30	68 15	67 95	67 90
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	...	67 95	...	...	...	...	68 30	...	68 25	68 25	...	68 05
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	97 70	97 65	97 80	97 75	97 85	97 90	98 ..	97 90	97 80	97 90	97 50	97 85
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2840 ..	•	2845 ..	•	2845 ..	•	2840 ..	•	2840 ..	•	2840 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	630 ..	•	...	...	630 ..	•	...	•	640 ..	•	640 ..	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	740 ..	740 ..	740 ..	...	740 ..	...	740 ..	...	740 ..	...	740 ..	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	475 ..	•	473 75	...	475 ..	...	475 ..	...	475 ..	...	473 75	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	445 75	•	445 ..	...	445 ..	•	445 ..	•	442 75	•	445 ..	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 25	•	96 25	•	96 ..	•	96 25	•	96 25	•	95 ..	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	90 ..	•	90 ..	•	90 ..	•	90 ..	•	90 ..	•	90 75	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	...	•	985 ..	•	985 ..	•	985 ..	•	985 ..	•	1000 ..	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	743 75	745 ..	740 ..	741 25	741 50	730 ..	757 50	753 75	751 75	753 75	747 50	746 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115 ..	•	1115 ..	•	1130 ..	•	...	•	1120 ..	•	1115 ..	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	475 ..	•	475 ..	•	465 ..	•	465 ..	•	462 50	•	463 50	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	228 25	•	230 ..	•	235 ..	•	228 75	...	228 75	•	228 25	•
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	•	...	•	...	•	•	•	...	•	...	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 5/8	•	94 5/8	•	94 7/8	•	95 3/8	•	95 3/8	•	95 ..	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	...	•	...	•	...	•	...	•	99 3/4	•	...	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	80 25	...	80 25	•	80 25	...	80 25	...	80 25	•	80 25	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	52 75	•	52 ..	•	52 75	•	...	•	51 75	•	...	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	77 3/4	•	77 1/2	•	77 1/4	•	77 1/2	•	77 1/4	•	77 1/4	•
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	...	•	86 ..	•	86 ..	•	86 ..	•	86 ..	•	79 3/4	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	370 ..	...	367 50	...	...	...	353 50	...	352 50	...	355 ..
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance janvier 1860	...	...	462 50	...	460 ..	460 ..	...	...	...	460 ..	465 ..	462 50
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	33 1/4	...	33 3/8	...	33 1/2	...	33 1/2	...	33 1/2	34 3/8	...	...
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	...	•	45 ..	•	45 ..	•	...	•	45 ..	•	45 ..	•
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	...	...	44 1/2	...	44 ..	...	44 1/2	...	44 1/2	...	44 1/2	44 1/2
D° intérieur, jouissance janvier 1860	43 1/4	43 3/8	43 3/4	43 1/2	43 3/4	...	43 7/8	44 ..	43 3/8	43 1/2	43 1/2	43 1/2
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	•	...	•	...	•	104 ..	•	104 ..	•	...	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT

N° 1017 — 19e ANNÉE — N° 9 — SAMEDI 3 MARS 1860



JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

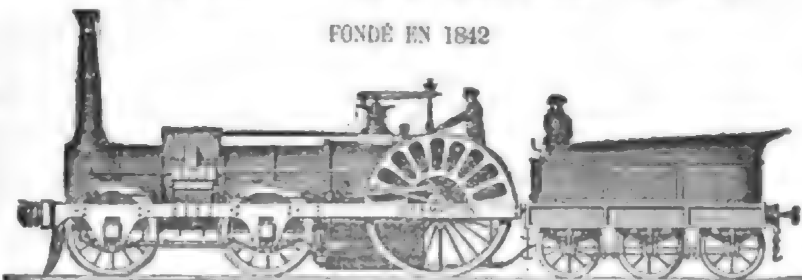
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris .... 10 fr. par an
Départements .... 12 —
Étranger .... 16 —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 mars sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changement d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

SOMMAIRE

DISCOURS PRONONCÉ PAR SA MAJESTÉ L'EMPEREUR A L'OUVERTURE DE LA SESSION LÉGISLATIVE DE 1860.

« MESSIEURS LES SÉNATEURS,
» MESSIEURS LES DÉPUTÉS,

» A l'ouverture de la dernière session, confiant dans le patriotisme de la France, je tenais à prémunir vos esprits contre les appréhensions exagérées d'une guerre probable. Aujourd'hui j'ai à cœur de vous rassurer contre les inquiétudes suscitées par la paix même. Cette paix, je la veux sincèrement, et je ne négligerai rien pour la maintenir.

» Je n'ai qu'à me féliciter de mes relations amicales avec toutes les puissances de l'Europe. Les seuls points du globe où nos armes soient encore engagées sont dans l'extrême Orient; mais le courage de nos marins et de nos soldats, aidé du loyal concours de l'Espagne, amènera bientôt, sans doute, un traité de paix avec la Cochinchine. Quant à la Chine, une expédition sérieuse, combinée avec les forces de la Grande-Bretagne, lui infligera le châtiment de sa perfidie.

» En Europe les difficultés touchent, je l'espère, à leur terme, et l'Italie est à la veille de se constituer librement. Sans revenir sur les longues négociations qui se traînent depuis tant de mois, je me bornerai à quelques points principaux.

» La pensée dominante du traité de Villafranca était d'obtenir l'indépendance presque complète de la Vénétie au prix de la restauration des archiducs. Cette transaction ayant échoué, malgré mes plus vives instances, j'en ai exprimé mes regrets à Vienne comme à Turin; car la situation, en se prolongeant, menaçait de demeurer sans issue. Pendant qu'elle était l'objet d'explications loyales entre mon gouvernement et celui de l'Autriche, elle inspirait à l'Angleterre, à la Prusse et à la Russie, des démarches dont l'ensemble atteste clairement, de la part des grandes puissances, le désir d'arriver à la conciliation de tous les intérêts.

» Pour seconder ces dispositions, il importait à la France de présenter la combinaison dont l'adoption avait le plus de chance d'être acceptée par l'Europe. Garantissant par mon armée l'Italie contre l'intervention étrangère, j'avais le droit de marquer les limites de cette garantie. Aussi n'ai-je pas hésité à déclarer au roi de Sardaigne que, tout en lui laissant l'entière liberté de ses actes, je ne pourrais pas le suivre dans une politique qui avait le tort de paraître, aux yeux de l'Europe, vouloir absorber tous les Etats de l'Italie, et menaçait de nouvelles conflagrations. Je lui ai conseillé de répondre favorablement aux vœux des provinces qui s'offraient à lui, mais de maintenir l'autonomie de la Toscane, et de respecter en principe les droits du Saint-Siége. Si cet arrangement ne satisfait pas tout le monde, il a l'avantage de réserver les principes, de calmer les appréhensions, et il fait du Piémont un royaume de plus de neuf millions d'âmes.

» En présence de cette transformation de l'Italie du Nord, qui donne à un Etat puissant tous les passages des Alpes, il était de mon devoir, pour la sûreté de

» nos frontières, de réclamer les versants français des montagnes. Cette revendication d'un territoire de peu d'étendue n'a rien qui doive alarmer l'Europe et donner un démenti à la politique de désintéressement que j'ai proclamée plus d'une fois, car la France ne veut procéder à cet agrandissement, quelque faible qu'il soit, ni par une occupation militaire, ni par une insurrection provoquée, ni par de sourdes manœuvres, mais en exposant franchement la question aux grandes puissances. Elles comprendront, sans doute, dans leur équité, comme la France le comprendrait certainement pour chacune d'elles en pareille circonstance, que l'important remaniement territorial qui va avoir lieu nous donne droit à une garantie indiquée par la nature elle-même.

» Je ne puis passer sous silence l'émotion d'une partie du monde catholique : elle a cédé subitement à des impressions si irréfléchies ; elle s'est jetée dans des alarmes si passionnées ; le passé, qui devait être une garantie de l'avenir, a été tellement méconnu, les services rendus tellement oubliés, qu'il m'a fallu une conviction bien profonde, une confiance bien absolue dans la raison publique, pour conserver, au milieu des agitations qu'on cherchait à exciter, le calme qui seul nous maintient dans le vrai. Les faits cependant parlaient hautement d'eux-mêmes : depuis onze ans, je soutiens seul à Rome le pouvoir du Saint-Père, sans avoir un seul jour cessé de révérer en lui le caractère sacré du chef de notre religion. D'un autre côté, les populations de la Romagne, abandonnées tout à coup à elles-mêmes, ont subi un entraînement naturel et cherché à faire dans la guerre cause commune avec nous. Devais-je les oublier à la paix, et les livrer de nouveau, pour un temps illimité, aux chances de l'occupation étrangère? Mes premiers efforts ont été de les réconcilier avec leur souverain, et, n'ayant pas réussi, j'ai tâché du moins de sauvegarder dans les provinces soulevées le principe du pouvoir temporel du Pape.

» D'après ce qui précède, vous voyez que, si tout n'est pas encore terminé, comment il est permis, du moins, d'espérer maintenant une solution prochaine ; le moment semble donc venu de mettre un terme à de trop longues préoccupations, et de rechercher les moyens d'inaugurer hardiment en France une nouvelle ère de paix.

» Déjà l'armée a été réduite de 150,000 hommes, et cette réduction eût été plus considérable sans la guerre de Chine, l'occupation de Rome et de la Lombardie.

» Mon gouvernement va immédiatement vous soumettre un ensemble de mesures qui ont pour but de faciliter la production, d'accroître, par la vie à bon marché, le bien-être de ceux qui travaillent, et de multiplier nos rapports commerciaux.

» Le premier pas à faire dans cette voie était de fixer l'époque de la suppression de ces barrières infranchissables qui, sous le nom de prohibitions, en excluant de nos marchés beaucoup de produits étrangers, contraignaient les autres nations à une réciprocité fâcheuse pour nous. Mais quelque chose de plus difficile nous arrêtait encore, c'était le peu de penchant pour un traité de commerce avec l'Angleterre. Aussi ai-je pris résolûment sur moi la responsabilité de cette grande mesure. Une réflexion bien simple en démontre l'avantage pour les deux pays. L'un et l'autre n'auraient pas manqué certainement, au bout de quelques années, de prendre, chacun dans son propre intérêt, l'initiative des mesures proposées ; mais alors l'abaissement des tarifs n'étant pas simultané, il aurait eu lieu de part et d'autre sans compensation immédiate. Le traité n'a donc fait qu'avancer l'époque de modifications salutaires, et donner à des réformes indispensables le caractère de concessions réciproques, destinées à fortifier l'alliance de deux grands peuples.

» Afin que ce traité puisse produire ses meilleurs effets, je réclame votre concours le plus énergique pour l'adoption des lois qui doivent en faciliter la mise en pratique. J'appelle surtout votre attention sur les voies de communication, qui seules, par leur développement, peuvent nous permettre de lutter avec l'industrie étrangère ; mais, comme les moments de transition sont toujours pénibles, et que notre devoir est de faire cesser l'incertitude, si nuisible aux intérêts, je réclame de votre patriotisme le prompt examen des lois qui vous seront soumises.

» En affranchissant les matières premières de tous droits et en réduisant ceux qui pèsent sur les denrées de grande consommation, les ressources du Trésor se trouveront sensiblement diminuées ; néanmoins, les recettes et les dépenses de l'année 1861 seront en équilibre sans qu'il soit besoin de faire appel au crédit, ou d'avoir recours à de nouveaux impôts.

» En vous traçant un fidèle tableau de notre situation politique et commerciale, j'ai voulu vous inspirer pleine confiance dans l'avenir et vous associer à l'accomplissement d'une œuvre féconde en grands résultats.

» La protection de la Providence, si visible pour nous pendant la guerre, ne manquera pas à une entreprise pacifique, qui a pour but l'amélioration du sort du plus grand nombre.

» Continuons donc fermement notre marche dans le progrès, sans nous laisser arrêter ni par les murmures de l'égoïsme, ni par les clameurs des partis, ni par d'injustes défiances.

» La France ne menace personne ; elle désire développer en paix, dans la plénitude de son indépendance, les ressources immenses que le Ciel lui a données, et elle ne saurait éveiller d'ombrageuses susceptibilités, puisque de l'état de civilisation où nous sommes ressort, de jour en jour plus éclatante, cette vérité qui console et rassure l'humanité, c'est que *plus un pays est riche et prospère, plus il contribue à la richesse et à la prospérité des autres.* »

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le discours de S. M. l'Empereur n'a pas trompé l'attente universelle. L'impression qu'il a produite à Paris et en France a été des plus favorable, et sans doute l'Europe accueillera avec le même sentiment de satisfaction cette parole nette et ferme qui fait connaître d'une manière si franche les vues et les intentions du gouvernement de l'Empereur.

En effet, le discours prononcé à l'ouverture de la session législative annonce le règlement prochain des affaires italiennes sur une base qui, donnant au Piémont neuf millions d'habitants, réserve la question de la Toscane et celle des Légations. L'énoncé des motifs qui obligent la France à se créer une frontière naturelle en raison de l'importance même du nouveau royaume formé de l'autre côté des Alpes grâce à la coopération de notre gouvernement et de notre armée, doit également faire disparaître toute inquiétude sur ce point, puisque l'Empereur déclare s'en remettre, pour l'appréciation de cette nécessité, au jugement équitable de l'Europe.

D'un autre côté, l'esprit éminemment libéral de la partie du discours qui a trait au programme des réformes économiques déjà annoncées, l'appel fait au concours du Corps législatif pour leur prompte exécution, et l'assurance donnée par l'Empereur, dans une circonstance aussi solennelle, qu'il veut la paix et qu'il ne négligera rien pour la maintenir, sont autant de gages d'une reprise sérieuse du mouvement financier, industriel et commercial depuis si longtemps suspendu.

La liquidation de février s'est faite dans des conditions beaucoup plus favorables que celles de décembre et de janvier ; mardi, une hausse très-caractéristique s'est produite

sur le 3 0/0, qui s'est élevé de 67 65 à 68 20. Cette hausse a eu lieu sous l'impression produite par l'apparition des rapports ministériels qui indiquaient, même avant le discours impérial, pour les esprits clairvoyants, qu'on entrait dans une campagne de paix.

La disponibilité de l'argent, qui se traduit par des achats au comptant et par le prix peu élevé des reports, tout fait donc espérer que le marché, après une crise de deux mois, est prêt à rentrer dans la voie d'une amélioration sérieuse.

Aujourd'hui, d'ailleurs, toute inquiétude a cessé au sujet de l'accueil qui pourrait être fait par le parlement anglais au traité de commerce entre la Grande-Bretagne et la France. Le vote qui a eu lieu sur l'amendement de M. Ducane et qui l'a rejeté, avait préjugé le résultat définitif dela discussion. En effet, cet amendement avait eu le même sort que celui de M. Disraéli ; mais la majorité qui l'a repoussé était de 116 voix, tandis que la majorité qui avait rejeté la motion de M. Disraéli n'était que de 63 voix.

Ainsi le ministère avait gagné 53 voix dans l'intervalle d'un vote à l'autre. On n'a donc pas été surpris de la facilité avec laquelle la chambre des communes a adopté le changement du régime des vins, base essentielle du traité de commerce.

Tout se réunit ainsi pour mettre un terme aux difficultés et aux préoccupations qui ont eu depuis longtemps une influence si fatale sur notre marché des fonds publics.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 85, ferme à 67 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 75, ferme à 97 90.

L'emprunt est coté 68 15.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	39.85 0/0
Victor-Emmanuel	16.87 0/0
Autrichiens	16.15 0/0
Ardennes	7.20 0/0
Nord	6 84 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	3.12 0/0
Est	».12 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Midi	».14 0/0
Ouest	».40 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	2.97 0/0
Union Suisse	3.49 0/0
Dauphiné	3.55 0/0
Orléans	8.24 0/0
Bessèges a Alais	12.66 0/0
Lyon-Genève	13.00 0/0
Ouest suisse	23.30 0/0

J.-G. Bondot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	24 février	2 mars	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	67 95	67 95	» »»	»» »»
Rente 4 1/2 0/0	97 65	97 90	» 25	»» »»
Banque de France	2810 »	2810 »»	»» »»	»» »»
Consolidés	95 »»	94 6/8	» »/»	» 2/8
Crédit foncier	740 »»	745 »»	»» »»	» »»
Crédit mobilier	746 25	750 »»	» »»	1 25
Comptoir d'Esc^{te}	640 »»	637 50	» »»	2 50
Orléans	1367 50	1372 50	5 »»	»» »»
Nord	912 50	915 »»	2 50	» »»
Nord nouveau	825 »»	830 »»	5 »»	» »»
Est	636 25	637 50	1 25	» »»
Paris-Méditerran°	885 »»	888 75	3 75	»» »»
Midi	500 »»	496 25	» »»	3 75
Ouest	581 25	586 25	5 »»	»» »»
Genève	492 50	485 »»	» »»	7 50
Dauphiné	395 »»	395 »»	»» »»	» »»
Graissessac-Béziers	155 »»	150 »»	» »»	5 »»
Ardennes ancien.	462 50	462 50	» »»	» »»
Ardennes nouveau	462 50	462 50	» »»	»» »»
Ch. Autrichiens	508 75	501 25	»» »»	7 50
Victor-Emmanuel	397 50	396 25	» »»	1 25
Russes	482 50	482 50	1 25	»» »»
Romains	350 »»	350 »»	» »»	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	546 25	542 50	» »»	3 75
Saragosse	452 50	452 50	»» »»	» »»

EXÉCUTION DU PROGRAMME IMPÉRIAL.

Le *Moniteur* a publié cette semaine deux rapports adressés par S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à l'Empereur, et qui se rattachent, comme les précédents, au programme immense tracé dans la lettre du 5 janvier.

Le premier de ces rapports est un exposé de la situation et des besoins de nos voies de communication intérieure, routes, rivières, canaux, et des travaux publics et améliorations à entreprendre en conformité du programme impérial.

Nous reproduirons entièrement ce document, qui n'occupe pas moins de douze colonnes du Journal officiel, et nous nous bornerons à en donner une analyse rapide.

Le rapport contient sept grandes divisions: Routes de terre, navigation, rivières, canaux, ports maritimes et phares, phares et balises, améliorations agricoles.

Il se termine par un résumé qui propose la répartition de 100 millions à prélever sur le reliquat des fonds disponibles du dernier emprunt, entre les divers travaux projetés, de la manière suivante :

Routes et ponts	15,000,000
Navigation intérieure, rivières et canaux	42,000,000
Ports et phares	35,000,000
Travaux agricoles	8,000,000
Total	100,000,000

Cette allocation serait divisée en trois exercices et augmentée des ressources ordinaires qui s'élèvent annuellement à 20 millions environ.

Ce serait donc pour trois années une somme de 160 millions à employer.

Pour l'exercice 1860, en fixant à 29 millions le crédit supplémentaire qui sera ajouté au budget de la 2e section et en y ajoutant les crédits actuellement inscrits au budget, la somme à répartir entre les diverses sections, routes impériales et ponts, navigation intérieure et maritime, et travaux agricoles, s'élèverait au total à 48,350,000 fr.

Le surplus de l'allocation générale de 100 millions serait réparti ultérieurement entre les exercices 1861 et 1862.

Il n'est pas besoin de faire ressortir les résultats qu'il sera possible d'obtenir à l'aide de ces ressources extraordinaires.

Le second rapport de M. le ministre des travaux publics, qui touche plus directement aux intérêts que représente le *Journal des chemins de fer*, a pour objet l'amélioration et la multiplication des débouchés de nos houillères françaises.

Ce rapport présente le tableau de la situation actuelle de nos bassins houillers, et expose les améliorations que les ingénieurs indiquent dès aujourd'hui comme possibles. Ces améliorations consistent dans la création de nouvelles voies ferrées ou de nouveaux embranchements, dans le complément et le perfectionnement de notre système de canalisation, enfin dans l'exécution de certaines voies de terre pour les bassins les moins importants.

On lira plus loin cet important document, qui établit que si les gisements de combustible minéral sont nombreux en France, il n'y en a malheureusement qu'un petit nombre qui soient susceptibles, soit par leur étendue, soit par la qualité de leurs produits, de se développer sur une large échelle. Ce sont les frais de transport qui ont plus que doublé le prix du combustible consommé. Le but à atteindre est donc de diminuer ces frais au moyen de bonnes routes de terre ou de chemins de fer à bon marché.

Les bassins français qu'il faut mettre au premier rang, soit pour l'abondance, soit pour la qualité des produits, sont les bassins de la Loire, de Valenciennes (Nord et Pas-de-Calais), celui d'Alais (Gard), de Blanzy (Saône-et-Loire), de Commentry (Allier), d'Aubin (Aveyron). Sur une production totale de 79 millions de quintaux métriques extraits en 1857, le bassin de la Loire avait fourni 22,426,000 quintaux ; celui de Valenciennes, 19,600,000 quintaux ; celui d'Alais, 7,540,000 q.; celui de Blanzy, 5,806,000 q.;

celui de Commentry, 4,845,000 q., et celui d'Aubin, 4,635,000 quintaux.

Après avoir passé en revue, pour chacun des bassins désignés dans le rapport, les voies de communication actuellement existantes, et les moyens nouveaux de transport qui faciliteraient l'écoulement du combustible, le ministre arrive à la conclusion pratique qui est celle-ci :

Pour toutes les sources de notre richesse houillère, les besoins peuvent se résumer ainsi :

Construction et amélioration de certaines routes de terre ;

Exécution ou perfectionnement de diverses voies navigables;

Construction de divers embranchements de chemins de fer, destinés à rattacher les mines aux voies principales déjà exécutées ou en cours d'exécution ;

Concession de quelques lignes nouvelles de chemins de fer;

Accélération de l'achèvement des lignes concédées.

Le ministre annonce, en terminant, qu'il espère pouvoir bientôt présenter à l'Empereur des propositions au sujet des voies de communication les plus urgentes à entreprendre dans l'intérêt des exploitations houillères et de l'industrie des forges françaises.

J.-G. Bordot.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 25 FÉVRIER 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 25 février
Paris-Méditerranée	9.164 27	885 »»
Nord	9.109 »»	912 50
Orléans	5.721 68	1367 50
Ouest	5.482 78	581 25
Bességes	5.180 17	640 »»
Est	5.111 43	636 25
Midi	3.602 [illegible]	497 50
Ardennes	2.984 10	462 50
Genève	2.981 79	392 50
Dauphiné	2.421 98	595 »»
Autrichiens	fl.1.816 [illegible] Au [illegible] février.	503 75
Lombards-Vénitiens-Sud.	3.986 30	545 »»
Victor-Emmanuel	3.136 85	395 »»
Madrid à Alicante	3 047 34	452 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

M. Frémy, conseiller d'État, gouverneur du Crédit foncier de France, vient d'être appelé, par décret de l'Empereur, aux fonctions de membre du conseil de l'Algérie et des colonies, en remplacement de M. le vice-amiral de Tinan, appelé au commandement de l'escadre d'évolution.

Cette nomination est un nouveau témoignage de confiance donné par Sa Majesté à M. Frémy. Au moment où les bienfaits de l'institution du Crédit foncier vont être étendus à l'Algérie, on comprend que le gouvernement ait fixé son choix sur le haut fonctionnaire dont il a pu apprécier déjà les éminents services, et dont les lumières et l'expérience seront d'une grande utilité dans le poste important qui lui est confié.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On assure que le conseil d'Etat s'occupe de modifier et d'améliorer les statuts du Crédit foncier de France, et de lui accorder plusieurs autorisations qu'il sollicitait. A l'avenir, le Crédit foncier pourrait prêter aux communes et aux départements. On se plaignait des difficultés que l'on éprouvait lorsqu'on s'adressait à la Caisse des dépôts et consignations ; maintenant le Crédit foncier deviendrait un auxiliaire excellent pour les communes qui, souvent, sont fort embarrassées de réaliser des emprunts occasionnés par les grands travaux d'utilité publique qu'elles entreprennent. La même institution pourrait aussi prêter aux entrepreneurs pour les constructions civiles. On sait les discussions qui eurent lieu au sujet du Sous-Comptoir d'escompte des entrepreneurs, il y a un an; c'est pour empêcher le renouvellement de ces difficultés que le privilége du Crédit foncier serait étendu. Enfin le Crédit foncier pourrait aussi commencer ses opérations avec le Crédit agricole et industriel, et étendre aussi son action de manière à satisfaire à toutes les exigences de la situation économique.

—La *Vigie de Dieppe* annonce que l'établissement d'une seconde voie de Malaunay à Dieppe est terminé. Cette voie a été ouverte entre les gares de Malaunay et de Monville. On espère que, pour la saison prochaine, la double circulation sera établie complétement jusqu'à Dieppe.

— La Compagnie des chemins de l'Ouest annonce des trains de plaisir de Paris au Havre, à Dieppe et à Cherbourg, à l'occasion des grandes marées des 9 et 10 mars courant, et du lancement de la frégate blindée *la Normandie*, qui doit avoir lieu à Cherbourg le 10 mars.

— D'après le *Courrier de la Gironde*, le pont qui doit servir à relier le chemin de fer du Midi à celui d'Orléans serait inauguré au mois de juin prochain.

— On lit dans la *Sentinelle du Jura* :

« 385 ouvriers sont employés au chemin de fer dans l'arrondissement de Poligny.

» Ils sont ainsi répartis :

» Sur la ligne par le pied du Jura, 230 ; sur le franco-suisse, 155.

» La neige et le froid n'ont pas interrompu les travaux. »

— Nous apprenons de Privas que la commission d'enquête relative à l'emplacement des gares du chemin de fer, réunie samedi, a choisi pour celle du chef-lieu de l'Ardèche le quartier de la Récluse.

— On lit dans une correspondance parisienne de l'*Indépendance belge* :

« L'affaire du chemin de ceinture pour les voyageurs et non pour les marchandises seulement, comme aujourd'hui, revient plus que jamais sur l'eau. On va construire sur la Seine, un peu plus loin que les fortifications, un pont qui joindra les deux rives. Il se pourrait bien que ce pont servît au futur chemin de fer qui doit relier Auteuil et Bercy.

» Il en est de même du chemin de Tours à Paris par une autre route que la route actuelle, chemin qui aboutirait à la barrière d'Enfer. Les études en sont presque achevées, et très-prochainement, dit-on, les travaux en vont commencer sur une grande échelle. »

— On nous écrit que les travaux de la deuxième section des chemins de fer de la ligne d'Italie, par le Simplon, sont poussés avec une très-grande activité. La Compagnie fait annoncer, dans un avis aux actionnaires que nous publions plus loin, qu'elle compte être en mesure d'ouvrir cette section dans le courant du mois de mai prochain.

Les travaux préparatoires du chemin de fer de Toulon à Nice, ceux qui ont surtout pour but de faire apprécier d'une manière exacte le prix de revient du mètre courant de tunnel et de déblais à travers des roches porphyriques et granitiques des montagnes de l'Estérel, touchent à leur terme.

Plus de 30 mètres de tunnel sont déjà faits à titre d'expérimentation sur le versant N.-E. de la montagne qui se trouve près le mouillage de Téoule, où il débouchera, après une percée de 800 mètres environ, et déjà la curiosité est excitée par ces travaux, qui attirent des visiteurs.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES (1)

6 mars. — **Houillères et fonderies de l'Aveyron (forges de Decazeville).** — Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100.

12 mars. — **Mines de la Loire.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures précises. Dépôt de 25 actions au moins cinq jours avant la réunion, au siége social, rue de la Victoire, 44.

29 mars. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions au moins, du 1er au 26 mars, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

[illegible] mars. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Lyon, place de la Charité, hôtel de Provence, à 1 heure de relevée. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion : à Lyon, au siége social, rue La-

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer*, du [illegible] février 1860.

font, n° 2, et à Paris, chez MM. Séguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40.

23 mars. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Lyon, place de la Charité, hôtel de Provence, à 10 heures du matin. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion, au siége social, à Lyon, et à Paris, chez MM. Séguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40.

30 mars. — **Compagnie du chemin de fer d'Orléans.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, à l'hôtel de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à 2 heures 1/2. Dépôt de 20 actions au moins du 10 au 27 mars au siége social.

30 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures précises. Dépôt de 20 actions au moins du 5 au 20 mars, au siége social, rue Saint-Georges, 1.

31 mars. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures précises. Dépôt de 10 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, rue Bergère, 12.

4 avril. — **Crédit mobilier autrichien.** — Convocation de l'assemblée générale. Le lieu sera ultérieurement indiqué. Dépôt de 20 actions au moins, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

15 février. — **Caisse du commerce et de l'industrie à Turin.** — Paiement de 4 fr. par action à titre d'intérêts : à Turin, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

(DIVIDENDES.)

1er mars. — **Agence centrale des banques coloniales.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1859, soit 19 fr. 35 c. par action de 500 fr. pour la Martinique, et 20 fr. pour la Guadeloupe, rue Amsterdam, 37.

Service des Obligations.

10 mars. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement du coupon n° 2 sur les obligations. (Voir les détails aux annonces.)

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 10 mars. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du dix-huitième versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces du 18 février.)

Jusqu'au 12 mars. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Dernier délai pour effectuer les 3e et 4e versements en retard de 50 fr. par action, en cours d'exécution depuis le 20 septembre 1859 : à Paris, dans les bureaux de la Compagnie, rue Laffitte, 23. (Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 7 janvier dernier, page 13.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

15 mars. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Tirage au sort à midi de 573 obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunt 1855), au siége de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

F. G.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La septième livraison des **Grandes usines de France**, par M. TURGAN, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle.

Elle contient la suite de l'étude sur l'Imprimerie impériale. Composition, tirage, etc...

La huitième contiendra la fin de l'Imprimerie impériale. Presses, séchage, réglure, etc...

Les suivantes décriront :

L'Usine de bougies de Clichy;
Les Établissements Derosne et Cail;
La Manufacture des tabacs;
La Manutention militaire;
La Monnaie;
La Papeterie d'Essonne, etc.

En envoyant au Directeur de la Librairie-Nouvelle, 15, boulevard des Italiens, 12 francs, soit en un mandat, soit en timbres, on recevra *franco*, par la poste, en France et en Algérie, 20 livraisons formant un magnifique volume.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
EST (1)	Du 19 au 25 février...	1680	1,097,108 20	653 04	1618	1,055,332 75	652 24	0/0 ».12	0/0 ».»
ORLÉANS (1)	19 — 25 — ...	1475	1,014,007 10	707 80	1475	1,137,761 70	771 36	»	8.24
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	19 — 25 — ...	1406	1,597,976 36	1,134 53	1363	1,596,615 88	1,171 40	»	2.97
OUEST (1)	19 — 25 — ...	1195	800,912 10	670 22	1188	799,390 37	672 89	»	».40
NORD (1)	19 — 25 — ...	964	1,099,502 33	1,140 »»	919	982,959 23	1,069 »»	6.64	»
MIDI (1)	19 — 25 — ...	793	352,763 11	444 85	793	353,240 13	445 45	»	».14
LYON A GENEVE (1)	19 — 25 — ...	231	76,014 74	329 06	229	87,522 02	382 19	»	13.90
ARDENNES (1)	19 — 25 — ...	164	60,625 01	369 66	154	53,103 40	344 82	7.20	»
DAUPHINÉ	19 — 25 — ...	134	38,419 39	286 71	134	39,786 17	296 91	»	3.55
BESSÉGES A ALAIS (1)	19 — 25 — ...	33	21,615 45	655 01	33	24,980 30	750 »»	»	12.66
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.......	12 — 18 — ...	1326	764,896 43	576 83	1169	653,892 01	559 36	3.12	»
AUTRICHIENS	19 — 25 — ...	1323	fl. 288,961 »»	218 41	1323	fl. 248,781 »»	188 14	16.15	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante.....	12 — 18 — ...	482	239,926 02	497 78	482	172,046 12	356 94	39.85	»
{ Madrid à Guadalajara..	12 — 18 — ...	57	12,760 11	221 22	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	19 — 25 — ...	275	47,962 49	174 40	265	47,892 49	180 72	».»»	3.49
VICTOR-EMMANUEL	12 — 18 — ...	214	98,818 15	461 76	214	82,141 06	383 83	16.87	»
OUEST SUISSE	17 — 23 — ...	97	23,731 30	244 05	80	25,585 04	319 31	»	23.50

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

ACTES OFFICIELS.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 27 février 1860.

SIRE,

Lorsque, dans sa lettre du 5 janvier 1860, Votre Majesté a tracé à grands traits le programme des améliorations matérielles à entreprendre sur le territoire de l'Empire, elle a placé au premier rang des services à rendre au pays l'ouverture des voies de communication propres à faciliter le transport de la houille sur les lieux de consommation.

La houille est en effet l'agent essentiel de toutes les industries. Lorsque la production en devient plus abondante et que par suite, le prix s'en abaisse, les industries qu'elle fait vivre produisent elles-mêmes à meilleur marché, et leur situation vis-à-vis des industries similaires, indigènes ou étrangères, devient plus favorable.

En France, les gisements de combustible minéral sont nombreux, mais il n'y en a qu'un petit nombre qui soient susceptibles, soit par leur étendue, soit par la qualité de leurs produits, de se développer sur une grande échelle. La plupart de ces bassins sont en outre situés dans des contrées montagneuses, d'accès difficile, où les voies de communication n'ont pénétré que lentement et à grands frais, et cette circonstance explique comment il se fait qu'aujourd'hui encore le prix de vente de la houille sur les lieux de consommation dépasse, dans une très-forte proportion, le prix de vente sur le carreau même de la mine.

En 1853, mon honorable prédécesseur, dans le rapport qu'il avait soumis à Votre Majesté sur la situation de l'industrie minérale en France pendant les années 1847 à 1852, avait établi qu'en 1850 la houille était payée par les consommateurs au prix moyen de 2 fr. le quintal métrique lorsqu'elle n'était vendue sur le lieu de production qu'au prix de 0 fr. 933 c.: dans cette même année la consommation totale avait été de 72,252,700 q. m.; en 1857, le prix moyen de la houille sur le carreau de la mine s'est élevé à 1.253, présentant ainsi sur les prix de 1950 un excédant de prix de 32 c. dont je n'ai pas à rechercher ici les éléments; sur les lieux de consommation, la houille s'est vendue au prix de 2 fr. 536, c'est-à-dire que les frais de transport ont plus que doublé le prix du combustible consommé; et si l'on considère que dans cette même année 1857 la consommation en combustible indigène et étranger tout à la fois a été de 131,494,700 quintaux métriques, on voit de suite que la charge supplémentaire résultant du transport pour le consommateur a dépassé 160,000,000 fr.

Il suffit de citer ce chiffre pour démontrer quel intérêt s'attache au perfectionnement des débouchés par lesquels la houille peut se répandre dans les centres industriels qui la consomment.

Déjà, dès avant la guerre, Votre Majesté avait signalé à mon attention ce grand intérêt, et m'avait prescrit de rechercher les moyens d'y satisfaire; j'ai immédiatement mis la question à l'étude; j'ai invité MM. les ingénieurs des mines, sur tous les points du territoire, à se rendre compte de ce qui avait été fait déjà pour ouvrir aux produits de nos houillères des débouchés économiques, et de ce qui restait à faire encore. Les premiers résultats de cette enquête sont aujourd'hui réunis dans mes mains, et je demande à Votre Majesté la permission de les placer sous ses yeux.

Sur soixante-deux bassins de combustible minéral que la France possède, plus de la moitié ne peuvent prétendre, ainsi que je l'ai dit plus haut, à exporter au loin leurs produits, soit à raison de leur peu d'étendue, soit à raison de l'élévation des prix de revient. Pour ces bassins, de bonnes routes de terre ou des chemins de fer à bon marché, qui les rapprochent des points de consommation, doivent suffire à leur assurer toutes les améliorations dont ils ont besoin: leur vie doit être toute locale, elle n'intéresse à aucun degré le développement de la grande industrie, et je n'aurai point par là même à en entretenir Votre Majesté dans le présent rapport.

Votre Majesté peut d'ailleurs être assurée que les intérêts de ces bassins ne seront pas perdus de vue. Dès que l'utilité de nouveaux chemins locaux à ouvrir pour faciliter l'exportation de leurs produits me sera signalée par les ingénieurs, je ne manquerai pas, à mon tour, de les recommander à l'attention de M. le ministre de l'intérieur, qui avisera aux moyens d'en hâter l'exécution, et ainsi, sur tous les points du territoire, les vues bienveillantes de Votre Majesté pour le développement de l'industrie houillère, à tous les degrés, recevront la réalisation la plus prompte possible.

Parmi les autres bassins, quelques-uns doivent être placés au premier rang, soit par le nombre, l'étendue et la puissance des couches qu'ils renferment, soit par la quantité de leurs produits; ce sont, en premier lieu, le bassin de la Loire, puis celui de Valenciennes (Nord et Pas-de-Calais), et après eux les bassins d'Alais (Gard), de Blanzy (Saône-et-Loire), de Commentry (Allier) et d'Aubin (Aveyron).

Sur une production totale, en 1857, de 79,000,000 quintaux métriques, le bassin de la Loire avait fourni 22,420,000 quint. mét.; celui de Valenciennes, 19,000,000 quint. mét.; celui d'Alais, 7,540,000 q. mét.; de Blanzy, 5,806,000 quint. mét.; de Commentry, 4,845,000 quint. mét., et d'Aubin, 4,635,000 quint. mét.

Onze autres bassins qui produisent chacun moins de 2,000,000 quintaux métriques, et dont le dernier n'en produit même qu'un peu plus de 400,000, envoient néanmoins une partie de leurs charbons au dehors; il est intéressant dès lors de constater les débouchés qui leur sont déjà ouverts et ceux qu'ils réclament encore. J'aurai par là même à en parler ici avec quelques détails; ce sont les bassins d'Épinac (Saône-et-Loire), d'Aix (Bouches-du-Rhône), de Carmeaux (Tarn), de Brassac (Haute-Loire et Puy-de-Dôme), du Maine, de la basse Loire, de Decize (Nièvre), de Graissessac (Hérault), de Ronchamp (Haute-Saône), de Vouvant et Chatonney (Vendée), et de Saint-Eloi (Puy-de-Dôme).

Enfin, parmi les bassins qui n'ont jusqu'ici qu'une importance purement locale, il y en a deux: ceux d'Ahun (Creuse) et de la Sarre (Moselle), qui paraissent appelés à prendre un développement considérable dès que des débouchés leur seront ouverts, et je devrai par là même les comprendre dans cet exposé.

J'entre maintenant, pour chacun des dix-neuf bassins que je viens de désigner, dans les détails propres à en faire apprécier la situation.

Le bassin de la Loire a, ainsi que je l'ai dit déjà, produit en 1857 22 millions 1/2 de quintaux métriques qui se sont répartis entre plus de la moitié des départements de l'Empire; voici par quelles voies ils se sont écoulés:

Je citerai en premier lieu les routes de terre qui environnent Saint-Etienne, et spécialement celle de Saint-Etienne à Lyon, qui traverse le bassin sur toute son étendue; vient ensuite le canal de Givors, dont l'établissement a été autorisé dès l'année 1761 par un arrêt du conseil. A cette époque on avait en vue l'exécution d'un canal de jonction du Rhône à la Loire. La première partie de ce canal, celle de Givors à Rive-de-Gier, fut seule exécutée; plus tard et en vertu d'une ordonnance du 5 décembre 1831, le canal fut prolongé jusqu'à la Grand'Croix, centre important d'exploitation.

Mais les routes de terre et le canal de Givors ne donnaient qu'une satisfaction bien incomplète aux besoins du riche bassin de la Loire; aussi, dès l'année 1823, lorsque le système des voies ferrées commençait à peine encore à être connu, une Compagnie sollicita et obtint la concession du premier chemin de fer qui fut construit en France, d'un chemin de 18 kilomètres de longueur, qui devait, en reliant Saint-Étienne à la Loire, près d'Andrézieux, ouvrir un débouché vers Paris aux houilles du bassin de Saint-Étienne.

Trois ans plus tard, en 1826, fut autorisé le chemin de Saint-Etienne à Lyon; en 1828, celui d'Andrézieux à Roanne, qui devait soustraire le transport des houilles aux dangers et aux obstacles de la navigation dans cette partie de la Loire.

Depuis lors, et par suite de changements successifs qui se sont opérés sous le règne de Votre Majesté, les chemins de fer dont nous venons de parler ont été incorporés dans des concessions d'une plus grande étendue, et ils se trouvent reliés aujourd'hui au système général des grandes lignes de l'Empire.

Les lignes de Paris à Lyon par le Bourbonnais, et celle de Saint-Etienne au Puy, en cours d'exécution ou décrétées, augmenteront nécessairement la sphère d'activité des houilles de la Loire, et enfin, indépendamment des chemins de fer, ces houilles peuvent suivre à l'est et au midi diverses voies navigables, le Rhône, la Saône, et les canaux qui s'y rattachent; au nord et à l'ouest, la Loire et les canaux qui en dépendent.

Voilà, Sire, un ensemble déjà bien imposant de voies de transport ouvertes à la fois à l'exportation des produits du bassin de la Loire, et cependant cet ensemble paraît laisser encore à désirer quelques améliorations nouvelles; les ingénieurs des mines signalent à l'attention du gouvernement l'utilité d'une route de terre entre Rive-de-Gier et Givors, et d'un chemin de fer direct de Saint-Etienne à Saint-Rambert sur le Rhône.

La route de Rive-de-Gier à Givors a été l'objet des votes les plus instants du conseil général de la Loire; elle dégagerait le canal de Givors et le chemin de fer de Rhône-et-Loire d'une partie des transports auxquels ils ne suffisent pas complétement; elle leur ferait une concurrence utile, et, sous ce double rapport, elle rendrait de véritables services aux consommateurs. Cette route figure d'ailleurs parmi les travaux d'utilité publique qui doivent être exécutés sur les fonds du Trésor, et dont j'ai eu l'honneur d'entretenir Votre Majesté dans mon précédent rapport sur les travaux extraordinaires.

Le chemin direct de Saint-Rambert abrégerait, d'après les calculs des ingénieurs, de 40 kilomètres au moins le parcours des houilles destinées au Rhône inférieur et à la Méditerranée. Il réduirait sensiblement le prix du transport et par suite le prix de vente sur les lieux de consommation. Mais d'un autre côté il serait possible qu'à raison du sol tourmenté sur lequel il devrait être établi, la dépense de son exécution dépassât notablement le montant des avantages qu'il réaliserait. Il conviendra donc, avant de prendre aucun parti en ce qui le concerne, de le faire étudier avec le plus grand soin et de le soumettre à des enquêtes approfondies.

Le bassin houiller de Valenciennes est desservi depuis longues années déjà par une série de voies navigables perfectionnées, auxquelles les exploitations de ce bassin sont rattachées, soit par des chemins de fer spéciaux, soit par des routes de terre.

Par l'Escaut, le canal de la Sensée, le canal de Saint-Quentin et la rivière d'Oise canalisée, les houilles de ce bassin se dirigent soit sur Paris, soit sur la Seine-Inférieure.

Par le canal de la Sensée et la Deule, elles se portent sur Lille, et, par le canal de la Sensée et la Scarpe, sur Arras.

Par le canal de Saint-Quentin, le canal de l'Oise, l'Aisne canalisée et le canal de l'Aisne à la Marne, elles peuvent atteindre les départements de la Marne et de la Haute-Marne; enfin, par l'Escaut inférieur, elles peuvent entrer en Belgique et arriver à Tournai.

Les chemins de fer sont venus plus récemment ouvrir aux charbons du Nord un débouché nouveau, qui, restreint d'abord à la ligne principale, s'est complété depuis par la ligne de Saint-Quentin, et plus tard enfin par la ligne directe de Creil à Paris.

A l'aide de ce double réseau de voies d'eau et de chemins de fer, le tonnage en houille qui circule aujourd'hui entre le Nord, Paris et les départements de l'Est, ne peut être évalué à moins de 20 millions de quintaux métriques pour les voies d'eau et de 15 millions de quintaux méttriques pour les chemins de fer.

Votre Majesté se rappelle que des recherches entreprises il y a déjà plusieurs années dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont fait reconnaître que le bassin de Valenciennes se prolongeait à l'ouest de cette ville vers la mer, en conservant sur une longueur de plus de 40 kilomètres et 8 ou 9 kilomètres de largeur une remarquable régularité. Déjà onze concessions nouvelles ont été instituées dans cette partie du territoire, et, pour faciliter l'exportation de leurs produits, Votre Majesté a prescrit que les conventions nouvelles avec la Compagnie du Nord comprendraient l'exécution d'un chemin de fer partant d'Hazebrouk, venant passer à Béthune, au centre desdites exploitations, et se raccordant ensuite par deux branches, d'un côté vers Douai, de l'autre vers Arras, à la ligne

principale. En même temps quelques-unes des exploitations en activité dans cette nouvelle région tendent à se mettre en communication avec les voies anciennes déjà ouvertes, et un décret récent de Votre Majesté vient d'autoriser la Société concessionnaire de Bully-Grenay à construire un embranchement de chemin de fer qui doit rattacher ses exploitations tout à la fois au chemin de fer des houillères et au canal d'Aire à la Bassée.

Pour compléter d'ailleurs les débouchés nécessaires à cette partie si intéressante du bassin houiller de Valenciennes, et qui peuvent d'ici à quelques années, suivant les ingénieurs de la localité, produire plus de 2 millions de tonnes de houille, il conviendrait de mettre les fosses des diverses concessions en communication soit avec le chemin de fer des houillères, soit avec les voies canalisées du pays, spécialement la Lawe supérieure, le canal d'Aire à la Bassée et le canal de la Deule. Les ingénieurs indiquent dans ce but vingt embranchements de chemin de fer dont ils évaluent la dépense ensemble à près de 6,000,000 fr., et quatre canaux d'embranchement dont la dépense totale s'élèverait à 1,200,000 fr.

Ils signalent en outre comme indispensable l'amélioration de diverses routes de terre qui desservent directement certaines fosses, et le pavage de certaines parties de ces routes qui sont simplement empierrées, et qui, aux premières pluies, à raison de la nature du sol sur lequel elles sont établies, deviennent d'un parcours très-difficile: ils demandent aussi que des études soient faites en vue de porter à 2 mètres le tirant d'eau des voies canalisées du Pas-de-Calais, comme on l'a fait déjà sur la grande ligne de Mons à Paris, et enfin ils appellent l'attention du gouvernement sur l'intérêt qu'il y aurait au point de vue du transport des houilles à opérer le rachat du canal d'Aire à la Bassée et du canal de la Sensée.

Ces dernières mesures dont l'utilité en principe n'est pas contestable, mais dont la réalisation doit rencontrer des difficultés de diverses natures, seront de la part de mon administration l'objet du plus sérieux examen.

Quant aux routes de terre qui appellent des améliorations plus ou moins importantes, elles seront, suivant la classe de ces routes, étudiées et poursuivies, soit par le département des travaux publics, soit par celui de l'intérieur.

A l'égard des chemins de fer d'embranchement destinés à rattacher les exploitations aux voies principales de fer ou d'eau, ils devront être exécutés par les concessionnaires de mines eux-mêmes et à leurs frais, et toutes les facilités compatibles avec les lois et règlements leur seront données à cet égard par l'administration. Déjà au surplus huit sociétés houillères, celles d'Auchy-au-Bois, de Bruay, de Lens, de Marles, de Ferfay, de Noux, de Dourges et de Vendin-lez-Béthune ont présenté des demandes en autorisation de construire les embranchements dont elles ont plus spécialement besoin. Ces demandes ont subi déjà les formalités d'instruction locale; le conseil d'Etat en sera incessamment saisi, et dès que ce conseil aura délibéré, je les soumettrai sans délai à l'approbation de Votre Majesté.

Les autres demandes qui se produiront à l'avenir seront accueillies avec la même faveur, et il est dès lors permis d'espérer qu'avant peu toutes les concessions houillères du Pas-de-Calais seront sous ce rapport convenablement desservies.

Enfin, les canaux d'embranchement qui seront reconnus utiles, seront exécutés aux frais du Trésor public pour faire partie des grandes voies de canalisation de cette partie de l'Empire qui appartiennent à l'Etat.

Après les deux bassins de la Loire et de Valenciennes, vient le bassin d'Alais, qui produit aujourd'hui plus de 7 millions de quintaux métriques de houille; ce bassin est circonscrit au nord et à l'ouest par les montagnes des Cévennes qui lui opposent une barrière difficile à franchir. Aussi a-t-on cherché dès l'abord à lui créer un débouché dans la direction du sud-est, par laquelle ses produits pouvaient s'écouler le plus facilement, et c'est ainsi qu'en 1833 a été concédé en premier lieu le chemin de fer d'Alais à Nîmes et à Beaucaire, dont le but principal était d'amener dans la vallée du Rhône, et par suite dans la Méditerranée, les houilles de ce bassin.

Plus tard, en 1836, le chemin a été prolongé jusqu'aux mines; la même année le chemin de Montpellier à Cette fut concédé. En 1840, le chemin de Montpellier à Nîmes, qui forme le prolongement de celui de Cette à Montpellier, fut décrété; enfin, en 1843, le chemin de Marseille à Avignon et à Beaucaire fut autorisé, et dès que ces diverses lignes eurent été achevées, les houilles du Gard purent atteindre la Méditerranée à la fois par Marseille et par Cette. Aujourd'hui, la ligne de la Méditerranée se prolonge jusqu'à Toulon; de plus, le chemin de fer de Cette se continue par la ligne du Midi jusqu'à Toulouse et Bordeaux, ouvrant ainsi un nouveau champ aux houilles d'Alais.

Indépendamment des voies de fer que je viens d'indiquer, les houilles peuvent emprunter pour se rendre dans la Méditerranée, soit le Rhône, soit les canaux de Beaucaire et des Etangs.

Enfin, un chemin de fer éventuellement concédé d'Alais à Brioude devra, si la concession en devient définitive, permettre un jour aux houilles du Gard de venir sur les marchés de l'Auvergne et du Cantal faire concurrence aux houilles d'autres origines.

Mais si, à l'aide des voies de communication qui précèdent, les charbons d'Alais peuvent être conduits dans toutes les directions possibles, il faut bien reconnaître que de certains côtés au moins ils ne peuvent y arriver qu'après des détours plus ou moins considérables qui les chargent de frais inutiles.

Aussi les ingénieurs indiquent-ils la possibilité d'obtenir une diminution de parcours par l'établissement de nouvelles lignes de fer, et ils signalent en outre comme utiles deux embranchements de 18 kilomètres de longueur qui desserviraient quelques mines importantes aujourd'hui sans débouchés, et dont ils évaluent la dépense à environ 6 millions.

Ces embranchements devront, comme je l'ai dit déjà en parlant des mines du Nord, être exécutés directement par les concessionnaires de mines qui y sont spécialement intéressés; mais, quant à des voies de fer nouvelles qui rentreraient dans la classe des grandes voies de communication d'intérêt général, je dois faire remarquer ici que des lignes de cette importance doivent être envisagées non-seulement au point de vue d'un intérêt spécial, mais au point de vue de tous les intérêts publics ou privés qu'ils peuvent affecter: il faut donc, avant de les adopter même en principe, que l'étude en ait été faite de manière à permettre d'en approuver le tracé et la dépense, et qu'elles aient été soumises ensuite à des enquêtes régulières dans lesquelles tous les intérêts puissent se faire entendre.

Le bassin du Creuzot et de Blanzy, dont les produits se sont élevés, en 1857, à 5,800,000 quintaux métriques, est traversé dans presque toute son étendue par l'une des grandes lignes navigables de l'Empire, le canal du Centre, qui le met, d'un côté, en communication avec la Saône et le Rhône, d'un autre côté, avec la Loire et toutes les voies navigables qui s'y rattachent.

Avant peu d'années et grâce aux mesures récemment prises par le gouvernement de Votre Majesté, le bassin de Blanzy sera desservi par un chemin de fer concédé définitivement à la Compagnie de Paris à la Méditerranée, et qui doit le relier directement d'une part à Nevers et Moulins, d'autre part à Chalon-sur-Saône.

On ne voit pas qu'il y ait pour le moment d'autre débouché à ouvrir à ce bassin: quelques travaux d'amélioration sur le canal du Centre, aujourd'hui en cours d'exécution, et l'achèvement le plus rapide possible du chemin de fer de Nevers à Châlons, paraissent devoir suffire à tous ses besoins pendant de longues années.

Le bassin de Commentry, l'un des plus riches du territoire, est à même d'expédier dès à présent ses produits par diverses voies de communication perfectionnées.

Les mines de ce bassin sont à 16 kilomètres à peine du canal de Berry, avec lequel elles sont reliées par un chemin de fer aboutissant à Montluçon: là elles peuvent, en suivant les diverses branches du canal, se porter soit vers Nevers, soit vers Bourges et Tours; là aussi elles trouvent le chemin de fer de Montluçon à Moulins, aujourd'hui terminé, et qui, par son prolongement sur Bourges en cours d'exécution, les mettra en communication avec tout le réseau des voies de fer du nord et de l'ouest de la France.

Deux systèmes de voies nouvelles toutefois sont indiqués par les ingénieurs comme propres à favoriser l'écoulement des houilles du bassin de Commentry. L'une de ces voies serait un chemin de fer de Montluçon à la Souterraine ou à Limoges. Ce chemin est compris dans les concessions éventuelles faites à la Compagnie d'Orléans, et cette concession sera certainement rendue définitive dans les délais légaux; la Compagnie en a fait faire l'étude; le projet résultant de cette étude sera avant peu soumis aux enquêtes publiques, et je me préoccuperai de la possibilité d'assurer une prompte exécution de cette ligne.

L'autre voie consisterait dans l'exécution d'un chemin de fer plus ou moins direct, qui relierait la partie inférieure du bassin de la Loire, à partir de Tours par exemple, au bassin de Commentry, en passant par Montluçon et se prolongeant ensuite jusqu'à la grande ligne de Clermont. Deux combinaisons principales pourraient réaliser cette jonction: en premier lieu le chemin de Tours à Vierzon déjà éventuellement concédé, qui de Vierzon se prolongerait ensuite par le chemin de Vierzon à Bourges exploité depuis longtemps, et celui de Bourges à Montluçon en cours d'exécution; en second lieu, un chemin de Tours à Montluçon par Châteauroux et la Châtre, qui suivrait la vallée de l'Indre sur une grande partie de son cours.

Les avant-projets de l'une et de l'autre de ces directions seront prochainement soumis à des enquêtes publiques dans lesquelles tous les intérêts pourront se faire jour, et l'administration sera ainsi à même, dans un court délai, de se prononcer sur l'utilité de ces deux lignes, et de décider laquelle devra, en définitive, obtenir la préférence.

Dans tous les cas, quelle que soit celle des deux lignes qui doit un jour être exécutée, elle devra favoriser le développement de l'un des bassins houillers les plus importants du territoire de l'Empire, et c'est principalement ce point de vue que je dois signaler en ce moment.

Le bassin d'Aubin, département de l'Aveyron, n'a eu, pour ainsi dire, jusqu'à ces derniers temps, aucune voie économique d'exportation pour ses produits; un seul chemin de fer, celui de Saint-Christophe à Montauban, qui a été récemment livré à la circulation, peut amener les houilles de ce bassin dans la vallée de la Garonne et sur les chemins de fer du Midi.

Ce n'est pas toutefois que le gouvernement n'ait fait depuis longtemps de très-sérieux efforts pour tirer le bassin d'Aubin de l'isolement auquel il paraissait condamné. Ce bassin touche à la rivière du Lot. Dès l'année 1835, un premier crédit était demandé et obtenu des chambres législatives pour améliorer la navigation de cette rivière; depuis lors, des travaux considérables y ont été exécutés pour près de 13 millions de francs. 4 millions au moins restent encore à y dépenser. Votre Majesté a décidé qu'une activité nouvelle serait imprimée à ces travaux, et il est permis d'espérer qu'avant peu d'années les houilles d'Aubin pourront se répandre dans toute la vallée de la Garonne et prendre la place qui leur appartient dans le marché général du pays. Ces houilles trouveront d'ailleurs dans le chemin de fer du Lot à Périgueux, et dans celui du Lot à Brioude, concédés l'un et l'autre à la Compagnie d'Orléans, de nouveaux débouchés vers la vallée de la Dordogne et vers la haute Auvergne. Elles y rencontreront sans doute la concurrence de charbons d'autres origines; mais elles n'en devront pas moins puiser dans les nouvelles voies qui leur seront ouvertes de précieux encouragements. Tout ce qui leur reste à désirer, c'est que ces voies soient terminées dans l'avenir le plus prochain possible, et c'est à obtenir ce résultat que mon administration devra travailler sans relâche.

Le bassin d'Espinac, dont la production n'a pas dépassé jusqu'ici le chiffre de 1,600,000 quintaux métriques, est, depuis l'année 1833, mis en communication avec le canal de Bourgogne par un chemin de fer de 28 kilomètres de longueur; et par la voie de ce canal, ses produits peuvent se répandre d'un côté dans le bassin du Rhône, de l'autre dans le bassin de la Seine. Mais le chemin de fer d'Epinal au canal de Bourgogne, dont la construction remonte à bientôt trente années, est affecté de pentes d'une forte inclinaison. Les ingénieurs des mines font observer qu'il

conviendrait d'y apporter de nombreuses et importantes rectifications, et de le prolonger en outre jusqu'à la rencontre du chemin de fer de Paris à Lyon, sur 37 kilomètres de longueur.

Ces ingénieurs ajoutent qu'il serait utile, dans l'intérêt du bassin d'Epinac, de le mettre en communication avec le canal du Centre, vers Chagny, par un chemin de fer de 27 kilomètres de longueur environ.

Ces divers travaux ont déjà sans doute appelé l'attention de la Compagnie concessionnaire des principales mines du bassin d'Epinac, et il n'est pas douteux que du jour où elle aura reconnu la possibilité de développer ses exploitations, elle ne s'empresse de rechercher les moyens d'assurer à ses produits de nouveaux débouchés. L'administration suivra les efforts de cette Compagnie avec attention et les secondera dans la mesure que lui paraîtra comporter l'intérêt général du pays.

Le bassin d'Aix en Provence, qui produit aujourd'hui 1,620,000 quintaux métriques de lignite, ne communique avec les lieux principaux de consommation, Marseille spécialement, que par des routes de terre ; ces routes, à raison du roulage considérable qu'elles ont à supporter, ne peuvent être maintenues à l'état d'entretien qu'avec de très-grandes difficultés et beaucoup de dépenses. Les charbons n'arrivent euxmêmes sur les lieux d'emploi que grevés de frais assez considérables, et aussi, bien que jusqu'ici les charbons soient en très-grande partie appliqués à des usages purement locaux, les ingénieurs estiment-ils que, pour améliorer la situation des mines du bassin d'Aix, il conviendrait d'établir un embranchement de chemin de fer entre les mines et le chemin de fer de Toulon, aboutissant à Aubagne. Cet embranchement aurait 24 kilomètres de longueur. Les concessionnaires des principales mines du bassin d'Aix pourront peut-être entreprendre de le construire à leurs frais. Mais il serait possible aussi qu'un examen attentif des conditions d'exécution et d'exploitation de l'embranchement dont il s'agit fît reconnaître qu'il serait préférable de le rattacher au réseau des chemins de fer de la Méditerranée, et j'aurais dans ce cas à négocier avec la Compagnie concessionnaire de ce réseau les conditions sous lesquelles elle pourrait s'en charger.

Le bassin de Carmeaux, l'un des plus intéressants du territoire, a été, pendant de longues années, réduit à une simple consommation locale. Aujourd'hui, grâce à un chemin de fer de 15 à 16 kilomètres de longueur qui le rattache à Albi, à la navigation améliorée du Tarn, il peut envoyer ses produits dans le bassin de la Garonne, et, avant peu, il se reliera, par le chemin de Toulouse à Albi, aujourd'hui concédé, avec le chemin de fer du Midi et avec le réseau d'Orléans.

Le bassin de Brassac n'a eu pendant longtemps pour débouché que la rivière d'Allier, dont la navigation intermittente était sujette aux plus sérieuses difficultés, et aussi, jusqu'en 1847, le chiffre de l'extraction ne dépassait-il pas 410,000 quintaux métriques. Mais l'exécution du chemin de fer de Clermont, prolongé jusqu'à Brioude, est venue changer cet état de choses, et en 1857, c'est-à-dire deux ans après que la voie ferrée a eu atteint les mines, leur production s'est élevée à 1,300,000 quintaux métriques environ, et ce mouvement tend encore à se développer. Plus tard d'ailleurs, les lignes du Grand-Central, prolongées de Brioude vers Saint-Etienne, vers Aurillac et vers Alais, ouvriront au bassin de Brassac de nouveaux débouchés d'une grande importance.

Il convient d'ajouter qu'une partie du charbon extrait des mines de Brassac est consommé dans les usines de la localité, entre autres dans des verreries auxquelles il est conduit par des routes de terre. Ces routes suffisent, au moins jusqu'ici, aux transports qu'elles ont à recevoir.

Le bassin du Maine, qui fournit annuellement environ 900,000 quintaux métriques de houille, entièrement consommée dans les fours à chaux du pays, trouverait à sa portée, s'il pouvait envoyer ses produits au loin, la Sarthe canalisée et la Loire, puis, dans un avenir prochain, le chemin de fer d'Angers au Mans, et les lignes avec lesquelles ce chemin se raccordera.

Le bassin de la Loire-Inférieure, qui produit, comme celui du Maine, environ 900,000 quintaux métriques, touche par son extrémité occidentale à la rivière de l'Erdre, qui le met de ce côté en communication facile avec Nantes et le canal de Nantes à Brest. Dans son centre, il est traversé par la Loire et par le chemin de fer de Tours à Nantes, et enfin à son extrémité orientale, il sera traversé par le chemin de fer d'Angers à Niort, qui lui ouvrira de nouveaux débouchés.

Le bassin de Decize, dont le produit ne dépasse pas 900,000 quintaux métriques, est rattaché au canal du Nivernais par un chemin de fer de 9 kilomètres de longueur, et par ce canal avec le réseau de toutes les voies navigables du centre de la France ; il se rattachera facilement au chemin de fer du Bourbonnais, aujourd'hui en cours d'exécution, et au chemin de Nevers à Châlons, qui a été concédé en 1859 à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le bassin de Graissessac, qui renferme des couches de houille nombreuses et puissantes, n'a produit jusqu'ici que 500,000 quintaux métriques au plus de combustible. Le chemin de fer de Graissessac à Béziers, qui est aujourd'hui livré à l'exploitation, devra changer cette situation. Les concessionnaires de mines font toutefois remarquer que le tarif du chemin de fer est bien élevé, et que, s'il n'est pas notablement réduit, il est à craindre qu'ils ne puissent pas y trouver un large moyen d'écoulement pour leurs charbons.

D'un autre côté, le chemin de fer étant surtout un chemin de fer houiller, la Compagnie qui l'exploite ne pourrait, sans compromettre gravement ses intérêts, apporter de très-fortes réductions dans ses tarifs qu'autant qu'elle serait assurée de recevoir des transports considérables. Il y a là un problème assez difficile à résoudre. Mon administration s'y appliquera avec persévérance, et elle ne négligera rien pour y parvenir.

Les ingénieurs des mines font observer, d'ailleurs, qu'il serait utile de réunir au chemin principal, par des embranchements, les mines les plus importantes du bassin, et ils indiquent, spécialement pour les mines de Castanet et de Saint-Geniès de Varansal, un embranchement de 12 kilomètres dont la dépense devrait s'élever à 2,500,000 fr. Les Compagnies concessionnaires de ces mines ont déjà manifesté l'intention de se charger de cet embranchement. L'administration procèdera sans retard aux formalités d'enquête prescrites par la loi sur la demande de la Compagnie dès qu'elle lui sera soumise.

Le bassin de Ronchamp (Haute-Saône) dont les produits ont jusqu'ici servi presque exclusivement à alimenter les usines de Mulhouse et de la partie du département du Haut-Rhin voisine de cette ville, n'a pu pendant très-longtemps expédier ses charbons que par des routes de terre ; plus tard ces routes se sont raccordées soit au canal du Rhône au Rhin, soit au chemin de fer de Mulhouse à Thann; mais aujourd'hui la situation du bassin de Ronchamp est devenue beaucoup plus favorable : le chemin de fer de Paris à Mulhouse le traverse directement et lui permettra désormais d'envoyer ses produits sur le marché de cette dernière ville dans des conditions de plus facile concurrence contre les charbons de Sarrebruck.

Le bassin de Saint-Eloi, situé à l'extrémité septentrionale du département du Puy-de-Dôme, et qui produit annuellement 450,000 quintaux métriques environ, n'a, dans l'état actuel des choses, d'autres débouchés que la Limagne pour la plus forte part, et Montluçon pour le surplus; il n'a que des routes de terre pour exporter ses charbons, et aussi, pour en développer l'exploitation, les concessionnaires ont-ils dû songer à établir un embranchement qui relierait leurs mines au réseau des chemins de fer du centre de la France, et dont la dépense est évaluée à 3 ou 4 millions. Cet embranchement deviendrait d'ailleurs inutile dans le cas où un des chemins de fer à grande section, dont l'étude se poursuit en ce moment dans le centre de la France, viendrait à être exécuté.

Enfin, le bassin de Vouvant et Chatonney, situé dans les départements des Deux-Sèvres et de la Vendée, qui ne produit, malgré sa richesse en charbon, qu'un peu plus de 400,000 quintaux métriques de houille par année, manque complétement de voies économiques de transport : les ingénieurs font remarquer qu'on pourrait dès à présent développer ce bassin en ouvrant un bon chemin qui mettrait les mines en communication d'un côté avec la route de Fontenay à la Châtaigneraie, de l'autre avec la route de Niort à Bressuire. Ils font observer en outre que le chemin de fer d'Angers à Niort, éventuellement concédé à la Compagnie d'Orléans, pourra être très-utile au bassin de Vouvant, surtout si on en détermine le tracé de manière à le bien desservir ; je ne manquerai pas d'inviter les ingénieurs qui seront chargés de l'étude du chemin de fer d'Angers à Niort à prendre en grande considération les observations ci-dessus, et j'y donnerai moi-même une sérieuse attention lorsque j'aurai à soumettre à Votre Majesté des propositions sur le tracé dudit chemin.

Le chemin de terre qui, provisoirement, devrait être donné au bassin de Vouvant, aurait 40 kilomètres de longueur, et on en évalue la dépense à 400,000 francs. J'aurai soin d'en signaler l'urgence à M. le ministre de l'intérieur.

J'ai dit, dans la première partie de ce rapport, qu'indépendamment des bassins qui précèdent, et qu'on peut considérer comme étant en voie d'exploitation commerciale, il y en avait deux, celui d'Ahun, et celui de la Sarre française, qui ne produisaient pour ainsi dire rien encore aujourd'hui, mais qui, du jour où des débouchés leur seraient donnés, devraient, à raison de la qualité de leurs charbons, prendre une place utile dans la consommation générale.

Le bassin d'Ahun, situé dans le département de la Creuse, a pour principal débouché la ville de Limoges ; mais, pour arriver à cette ville, les charbons de ce bassin, avant d'atteindre le chemin de fer du Centre, entre la Souterraine et Limoges, doivent parcourir 65 kilomètres sur des routes de terre très-accidentées. Cette situation paraît devoir s'améliorer dans un avenir prochain. Les concessions éventuelles faites à la Compagnie d'Orléans comprennent, comme je l'ai dit déjà, un chemin de fer de Limoges à Montluçon, et d'après les études que la Compagnie vient de faire, elle paraît devoir s'arrêter à un tracé qui passerait à proximité du bassin d'Ahun. Ces études vont être prochainement soumises aux enquêtes publiques, et si le résultat de ces enquêtes leur est favorable, il est permis d'espérer que le bassin d'Ahun se trouvera, dans un petit nombre d'années, en possession d'un débouché éminemment favorable à son développement.

Quant au bassin de la Sarre française, les produits de ce bassin doivent se trouver en concurrence avec les houilles provenant du bassin prussien de Sarrebruck ; les nombreuses concessions instituées en France depuis quelques années ne sont encore que dans la période d'expérimentation, mais il faut dès à présent s'occuper de leur préparer les voies par lesquelles leurs charbons pourront pénétrer dans l'intérieur du pays. Deux voies ont été indiquées dans ce but : l'une, un canal latéral à la Sarre, qui, en se rattachant au canal de la Marne au Rhin, offrira aux houilles françaises comme aux houilles prussiennes une voie économique tout à la fois sur l'Alsace et sur les départements de la Marne et de la Haute-Marne ; l'autre, un chemin de fer de Cokeren à Ockange et de Cokeren à Sarrebourg, avec embranchement sur Sarreguemines et sur Dieuze. Votre Majesté a pensé que de ces deux voies le canal de la Sarre était celle qui méritait la préférence dans l'intérêt général, et, par ses ordres, un projet de loi a été déjà présenté l'année dernière au Corps législatif pour en autoriser l'exécution ; il y a lieu d'espérer que la délibération sur ce projet pourra être reprise cette année dès l'ouverture de la session, et que les travaux du canal de la Sarre, dont les études de détail se poursuivent avec activité, pourront être entrepris dans le courant de cette année.

J'ai parcouru, Sire, la série des principaux bassins houillers de l'Empire, et j'ai fait connaître à Votre Majesté les travaux que, d'après un premier examen, MM. les ingénieurs des mines ont indiqués comme utiles dans l'intérêt de nos exploitations.

Il peut se faire sans doute que des études ultérieures révèlent de nouveaux besoins, que dans l'avenir même des faits nouveaux surgissent qui démontrent la nécessité de communications nouvelles sur des points où elles seraient superflues aujourd'hui ; mon administration suivra avec le soin le plus attentif les circonstances qui se rattachent à l'exploitation de la houille, et dès que sur un point quelconque du territoire quelque mesure nouvelle sera reconnue

utile, je la mettrai immédiatement à l'étude, et je rechercherai les moyens de la réaliser, si les informations dont elle sera l'objet démontrent qu'en effet elle doit produire les avantages qu'on en espérait.

Quant à présent, Sire, et pour résumer les faits que je viens d'avoir l'honneur d'exposer à Votre Majesté, il résulte des indications fournies par MM. les ingénieurs des mines que pour assurer aux exploitations houillères des diverses parties de l'Empire, à l'aide du perfectionnement des voies de communication intérieure, les développements dont elles sont susceptibles, il y aurait à prendre des mesures de divers ordres, ainsi qu'il suit :

Construire et améliorer certaines routes de terre ;

Exécuter ou perfectionner diverses voies navigables ;

Construire divers embranchements de chemins de fer destinés à rattacher les mines aux voies principales déjà exécutées ou en cours d'exécution ;

Concéder quelques lignes nouvelles de chemins de fer sur divers points du territoire ;

Enfin, accélérer l'achèvement des lignes de fer déjà concédées.

Pour ce qui concerne les routes de terre, la dépense doit en rester à la charge de l'Etat, des départements ou des communes, suivant la catégorie dans laquelle ces routes peuvent être rangées : pour celles dont l'Etat devra faire les frais, elles seront comprises dans le tableau des voies de communication à entreprendre sur les fonds du Trésor dans un avenir prochain, que j'ai placé récemment sous les yeux de Votre Majesté ; pour les autres routes, elles seront signalées à l'attention de M. le ministre de l'intérieur, et, de concert avec lui, je rechercherai les moyens d'en réaliser l'exécution le plus promptement possible.

A l'égard des voies navigables, c'est à l'Etat qu'il appartient d'en faire la dépense, et tous les travaux qui les concernent figurent dans le programme de ceux que je propose à Votre Majesté d'entreprendre immédiatement.

Quant aux chemins de fer d'embranchement destinés à relier les exploitations soit aux grandes voies navigables, soit aux lignes principales de chemins de fer, c'est, ainsi que je l'ai dit dans le cours de ce rapport, aux concessionnaires de mines à les entreprendre. Déjà plusieurs d'entre eux sont entrés dans cette voie, les autres ne tarderont sans doute pas à les y suivre. L'administration, de son côté, les y encouragera de tout son pouvoir et leur facilitera, autant qu'il dépendra d'elle, l'accomplissement d'une œuvre qui doit, en favorisant leurs intérêts personnels, concourir en même temps au développement de la richesse publique.

Quelques chemins de fer nouveaux de grande circulation doivent être ultérieurement concédés. Pour un certain nombre d'entre eux, des études ont pu être déjà faites ; pour d'autres elles sont à faire : il faut d'abord s'occuper de compléter ces études, puis en soumettre le résultat à des enquêtes, comparer entre eux les divers tracés propres à réaliser à un plus ou moins haut degré les mêmes avantages. Des mesures immédiates vont être prises à cet égard, et l'exécution en sera poursuivie avec toute la célérité que comporte une œuvre de cette nature.

Enfin pour quelques-uns des chemins de fer déjà concédés, il s'agit de faire en sorte qu'ils soient le plus promptement possibles livrés à la circulation. Les dernières conventions passées avec les compagnies ont, pour quelques lignes, et surtout pour celles qui ne sont qu'éventuellement concédées, fixé des délais d'exécution qui ne répondent pas suffisamment aux intérêts des producteurs et des consommateurs de houille. Il est vivement à désirer que ces délais puissent être abrogés, et je m'occuperai avec la plus vive sollicitude de cette importante question dans le cours des négociations que j'ai dû ouvrir avec les compagnies, d'après l'ordre de Votre Majesté, pour obtenir d'elles des réductions sur les prix de leurs tarifs, en ce qui concerne certaines natures de transports.

Par l'ensemble de ces mesures, j'en ai la confiance, Votre Majesté assurera aux exploitations françaises non-seulement le maintien mais l'extension de leurs débouchés actuels ; elle amènera tout à la fois au profit du producteur comme à celui du consommateur un accroissement notable dans la consommation, et elle donnera ainsi à tous les intérêts la satisfaction qu'ils peuvent légitimement réclamer.

J'aurais désiré, Sire, pouvoir présenter immédiatement à Votre Majesté dans le présent rapport le résultat des recherches que j'ai prescrites d'après ses ordres, à l'effet de constater les mesures qu'il y aurait à prendre pour faciliter l'approvisionnement des hauts-fourneaux de l'Empire, soit en minerai, soit en combustible ; mais quelques renseignements me manquent encore. J'ai lieu de penser qu'ils ne se feront plus longtemps attendre, et je m'empresserai alors de placer sous les yeux de Votre Majesté l'état des voies de communication qui seraient jugées les plus nécessaires à entreprendre dans l'intérêt de l'industrie des forges françaises dont Votre Majesté est incessamment préoccupée.

J'ai l'honneur d'être avec respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant serviteur et fidèle sujet.

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 25 février 1860.

Sire,

Votre Majesté a annoncé l'intention de soumettre au Corps législatif une proposition tendant à appliquer aux grands travaux publics la somme qui reste disponible sur le montant du dernier emprunt. « Cette ressource extraordinaire facilitera le prompt achèvement des chemins de fer, des canaux, des voies de navigation, des routes, des ports. » Vous recommandez particulièrement, Sire, au ministre des travaux publics de faire exécuter le plus promptement possible les voies de communication, canaux, routes et chemins de fer qui auront surtout pour but d'amener la houille sur les lieux où les besoins de la production la réclament.

Cette dernière question sera traitée dans un rapport spécial, qui fera connaître les moyens actuels de transport des produits de nos houillères, et les nouveaux débouchés qu'il peut être utile de leur ouvrir.

Je viens aujourd'hui exposer à Votre Majesté la situation et les besoins des voies de communication intérieure, considérées au point de vue des intérêts généraux du commerce et de l'industrie. Je me réserve toutefois d'examiner dans un rapport ultérieur la question des chemins de fer, qui doit être l'objet d'un examen particulier.

ROUTES DE TERRE.

Les routes impériales, les seules dont j'aie à m'occuper ici, ont une longueur totale de 36,150 kilomètres ; mais, sur cette longueur, diverses sections, situées dans les parties les plus montagneuses de la France ou dans la zone frontière, sont encore à l'état de lacune. Ces lacunes, dont la longueur est de 360 kilom., s'étendent sur dix-huit départements, dont les principaux sont les Hautes et Basses-Alpes, l'Ardèche, l'Ariége, l'Isère, la Lozère, les Hautes et Basses-Pyrénées, les Pyrénées-Orientales.

Je citerai notamment, parmi les routes dont il importe de hâter l'achèvement, celles qui, dans les Pyrénées et les Alpes, doivent compléter nos communications internationales avec l'Espagne et le Piémont.

D'autres parties de routes établies à une époque où l'art de l'ingénieur n'était pas encore né, présentent des tracés très-défectueux et surtout des pentes excessives. On ne peut évaluer à moins de 1,200 kilomètres la longueur des sections dont la rectification est reconnue nécessaire.

On serait porté à croire, au premier coup d'œil, que la création des chemins de fer a enlevé aux routes impériales toute leur importance, et que l'amélioration de ces voies de communication est aujourd'hui sans intérêt. Il n'en est rien cependant. Les relevés de la circulation des routes, effectués à un intervalle de cinq années, en 1852 et 1857, ont constaté que cette circulation s'était déplacée sans doute, mais qu'en abandonnant les routes parallèles aux chemins de fer, elle s'était reportée sur les routes perpendiculaires, et qu'en définitive, elle n'avait subi aucune modification sensible. L'accroissement de la circulation générale pendant ces cinq années, conséquence nécessaire du développement de la richesse publique, est représenté par le trafic des chemins de fer.

Sur les routes impériales, la circulation moyenne était, en 1852, de 244 colliers par jour, et, en 1857 de 246 colliers.

Ce dernier chiffre, appliqué à l'année entière et à la longueur totale des routes impériales, ne représente pas moins de 3 milliards 200 millions de colliers, ou environ 1,600 millions de tonnes utiles ayant parcouru 1 kilomètre. On peut juger par là de toute l'utilité que présente le bon état des routes, puisque la réduction d'un seul centime dans le prix de transport obtenu par l'amélioration de la viabilité, représente pour le commerce et l'agriculture une économie annuelle de 16 millions. Il importe donc de compléter des travaux qui n'ont rien perdu de leur intérêt.

Je dois faire une mention spéciale des routes de la Corse. Ce département, privé, par la configuration de son territoire, du bienfait des chemins de fer, ne peut attendre le progrès de son agriculture et de son industrie que du développement de ses routes de terre. Un système de routes forestières entrepris en vertu du décret du 28 mars 1852, et dont la construction touche à son terme, est venu créer d'utiles communications entre les parties montagneuses de l'île et son littoral. Mais les routes impériales sont encore loin d'être terminées, et leur achèvement se ferait encore longtemps attendre, si l'on n'y affectait une allocation extraordinaire. Il est de toute justice de hâter l'exécution d'un travail qui peut être considéré moins comme une amélioration que comme une condition d'existence pour la Corse.

La reconstruction des grands ponts se rattache intimement au service des routes ; mais l'importance de ce genre de travaux les a toujours fait ranger dans un chapitre spécial. Les ponts construits à Paris dans ces dernières années, les ponts d'Austerlitz, des Invalides, de Saint-Michel, de l'Alma, de Solferino, les travaux en cours d'exécution pour la reconstruction du pont au Change permettent d'apprécier l'importance de ces ouvrages.

Des travaux non moins considérables s'exécutent dans les départements : à Brest sur la Penfeld, à Vernon sur la Seine ; d'autres se préparent en ce moment : tels sont le pont de Pirmil à Nantes, les ponts d'Albi sur le Tarn, de Perpignan sur le Tet, de Redon sur la Vilaine. Tous ces ouvrages, par leur nature, exigent une exécution rapide.

L'ensemble des dépenses extraordinaires du service des routes peut être évalué, à partir du 1er janvier 1860, à 60 millions de francs environ. Le crédit annuel destiné à ces travaux s'élève à 5,900,000 fr., soit pour trois années 17,700,000 fr. Si l'on ajoute à ce crédit une somme de 15 millions prélevée sur le reliquat de l'emprunt et répartie en trois exercices, on pourra exécuter, dans cette période de temps, plus de la moitié des ouvrages projetés, et réaliser ainsi dans un bref délai les améliorations dont la nécessité se sera fait le plus vivement sentir.

NAVIGATION.

La navigation naturelle et la navigation artificielle de la France se lient intimement l'une à l'autre, et forment par leur réunion ces grandes artères navigables qui s'étendent d'une extrémité à l'autre du territoire. Privées du secours des canaux, les rivières ne peuvent desservir que la vallée que chacune d'elles arrose, et sont réduites au rôle de voie de transport local. Les canaux, en reliant entre eux les bassins des différents fleuves, ont réellement créé la navigation intérieure.

C'est ainsi que, par la Seine, l'Oise, le canal Saint-Quentin, l'Escaut et par les nombreux canaux qui se rattachent à cette ligne principale, Paris est mis en communication, d'une part, avec la mer au Havre, de l'autre avec les houillères de la Belgique et de la

Flandre française ainsi qu'avec nos ports du littoral du Nord.

Le canal des Ardennes unit le bassin de la Meuse avec l'Aisne, et, par cette dernière rivière, avec Paris et tout le réseau de la navigation de la Flandre.

La Marne et le canal de la Marne au Rhin établissent entre Paris et l'Alsace une voie navigable qui acquerra une haute importance, dès que la navigation de la Marne aura reçu les améliorations qu'elle réclame. Cette ligne se rattache au système des canaux du Nord par le canal de l'Aisne à la Marne, qui répandra dans la Champagne les houilles du Nord et de la Belgique, si précieuses pour l'industrie.

A Strasbourg, le canal de la Marne au Rhin se relie à celui du Rhône au Rhin; ce dernier, après avoir suivi la plaine de l'Alsace jusqu'à Mulhouse, franchit le faîte séparatif des vallées du Rhin et de la Saône, vient aboutir à cette dernière rivière, et forme le nœud de la grande artère qui, par la Saône et le Rhône, met l'Alsace et la Suisse en communication avec les houillères du bassin de Rive-de-Gier et avec la Méditerranée.

Cette même ligne fluviale du Rhône et de la Saône est reliée avec Paris par le canal de Bourgogne, et par l'Yonne et la Seine.

Le canal du Centre unit la Saône à la Loire, et sert de débouché aux exploitations houillères de Blanzy. Dans la vallée de la Loire, ce canal vient se joindre, à Digoin, au canal latéral qui, de Roanne à Briare, supplée à l'imperfection de la navigation du fleuve.

A Briare et plus bas, au-dessus d'Orléans, prennent leur origine les deux canaux de Briare et d'Orléans, qui, réunis près de Montargis, empruntent le cours du Loing canalisé, et viennent aboutir dans la Seine, à Moret.

A Decize commence le canal du Nivernais qui, après avoir franchi les montagnes du Morvan, si riches en forêts, vient déboucher dans l'Yonne, à Auxerre, et forme ainsi une seconde voie de communication navigable entre la Loire et la Seine.

Au-dessous de Nevers, le canal du Berri se rattache au canal latéral à la Loire, et, après avoir remonté jusqu'à Montluçon, descend, par les vallées de l'Auron et du Cher jusqu'à Tours, en coupant le vaste triangle que forme entre Nevers et Tours le cours de la Loire.

Les houillères de Saint-Etienne, celles de Commentry et les forges de Montluçon trouvent dans cet ensemble de voies navigables leur principal débouché vers Paris et vers la basse Loire.

A Nantes commence le réseau des canaux de Bretagne, qui mettent toute cette contrée en communication avec la Loire, et, par la Loire, avec le centre de la France. Le plus important de ces canaux, celui de Nantes à Brest, traverse les villes de Redon, Napoléonville, Châteaulin. A Redon, il se joint à la Vilaine canalisée qui, d'un côté se jette à la mer au-dessous de la Roche-Bernard, de l'autre remonte jusqu'à Rennes, et par le canal d'Ille-et-Rance aboutit à la Manche, près de Saint-Malo. A Napoléonville le canal de Nantes à Brest communique avec la rivière canalisée du Blavet, qui vient se jeter dans la rade de Lorient. C'est ainsi que deux de nos grands arsenaux maritimes, Brest et Lorient, se trouvent desservis par un système complet de voies navigables.

Si l'on porte les yeux vers le midi de la France, on y trouve la ligne de communication des deux mers, l'une des plus grandes œuvres du siècle de Louis XIV. Le canal du Midi, ouvert entre Cette et Toulouse, a été complété par le canal latéral à la Garonne de Toulouse à Castets, qui remédie à l'irrégularité du cours du fleuve.

Enfin, à partir de Cette, la navigation se continue jusqu'au Rhône par les canaux des Etangs et le canal de Beaucaire.

L'esquisse rapide que je viens de présenter ne comprend que les artères principales de la navigation de l'Empire, celles que forment nos grands fleuves et les canaux qui les unissent. Mais chaque bassin comprend, en outre, un grand nombre de rivières navigables ou de canaux secondaires qui sont appelés à jouer un rôle souvent important dans le système général de la navigation intérieure. Je mentionnerai les principales de ces diverses voies de communication en examinant les travaux à entreprendre pour l'amélioration des rivières et des canaux.

RIVIÈRES.

Le développement total des parties navigables des rivières est d'environ 9,500 kilomètres. Mais sur cette longueur, plus de 1,500 kilomètres ne sont, en fait, le siége d'aucun mouvement de marchandises, et n'ont, en quelque sorte, qu'un caractère purement nominal de navigabilité. Les 8,000 kilomètres qui forment le surplus des rivières navigables, présentent d'ailleurs entre eux des différences très-notables, au point de vue de l'importance du tonnage.

Ainsi, sur la masse totale des marchandises transportées par eau, près des trois quarts se concentrent sur 1,800 kilomètres environ, c'est-à-dire sur le cinquième de la longueur des rivières. Cette partie de la navigation intérieure est celle qui mérite de fixer le plus particulièrement l'attention du gouvernement.

Je ne crois pas devoir mentionner en détail les diverses améliorations dont une étude attentive a démontré la nécessité. Je me bornerai à indiquer celles qui présentent le plus d'importance.

Dans le bassin de la Seine, la Marne, qui fait partie de la grande ligne de Paris à Strasbourg, attend depuis longtemps l'achèvement de travaux d'amélioration d'une extrême urgence. Déjà près de 100 millions ont été consacrés à l'exécution du canal de la Marne au Rhin, entre Strasbourg et Vitry, d'un canal latéral à la rivière entre Vitry et Epernay, d'un canal de dérivation entre Meaux et Chalifert, enfin du canal de Saint-Maur, près Paris. Moins de 10 millions sont nécessaires pour rendre fructueux ces énormes sacrifices, en complétant la canalisation entre Epernay et Paris; l'on ne saurait trop tôt pourvoir à ces utiles travaux, dont le projet est actuellement soumis à l'examen du conseil d'Etat.

L'Yonne et la haute Seine qui servent de débouchés aux canaux du Nivernais et de Bourgogne, n'offrent à la batellerie qu'une navigation intermittente, alimentée par les éclusées qui, deux fois chaque semaine, sont fournies par la haute Yonne et ses affluents supérieurs. Cette navigation devra, par des travaux successifs, être transformée en navigation permanente.

La Seine entre Paris et Rouen et la Seine maritime, qui ont déjà été l'objet d'importantes améliorations, exigent encore des travaux complémentaires.

Enfin la rivière d'Eure, entre la Seine et Louviers, devra être mise en état de satisfaire aux besoins de l'importante industrie de cette ville.

Dans le bassin de la Loire, la canalisation de la Mayenne et de la Sarthe se poursuit, conformément aux dispositions de la loi du 31 mai 1846.

La Loire est suppléée par des canaux dans la partie supérieure de son cours; mais, entre Briare et Nantes, comme aussi dans sa partie maritime, elle devra recevoir des améliorations qui déjà sont en voie d'exécution en aval de Nantes.

L'Allier, par son régime torrentiel, par la rapidité de son cours et la mobilité de son lit, offrirait de graves obstacles à l'établissement d'une navigation régulière. Mais il sera très-utile, dans l'intérêt, à la fois, de la navigation et de la propriété riveraine, d'entreprendre, avec le concours des intéressés, des travaux de défense des rives.

Le bassin de la Garonne comprend des cours d'eau d'une grande importance.

Ainsi, le Lot et le Tarn, qui forment le débouché des bassins houillers de l'Aveyron et de Carmaux, ont déjà été l'objet de travaux considérables, mais insuffisants pour créer une navigation continue. Ces travaux devront être complétés.

La Dordogne, entre Souillac et Libourne, et son principal affluent, l'Isle, entre Périgueux et Libourne, présentent également des imperfections qu'il est utile de faire disparaître.

Quant à la Garonne, elle est remplacée, depuis Toulouse jusqu'à Castets, par le canal latéral, qui fait suite au canal du Midi. Mais, au-dessous de Castets, il est nécessaire d'entreprendre la construction de digues longitudinales submersibles, pour obtenir un mouillage égal à celui du canal latéral.

En aval de Bordeaux commence la navigation maritime, qui a pris une nouvelle importance par la création du service des transatlantiques, dont Bordeaux est le point de départ. Déjà de premiers travaux ont été entrepris pour améliorer les passes où la navigation rencontre les plus graves difficultés. Des travaux complémentaires ont été récemment autorisés par un décret impérial, et devront être poursuivis avec la plus grande activité.

La navigation de la Charente, entre Angoulême et la mer, dessert une riche contrée dont elle forme le principal débouché. Cette navigation est fluviale entre Angoulême et Saintes, fluviale et maritime entre Saintes et Tonnay-Charente, et entièrement maritime de ce dernier point à la mer. Les passages les plus difficiles de la partie fluviale seront améliorés. La Boutonne, affluent de la Charente, réclame des travaux analogues.

(*La suite au prochain numéro.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 26 février :

La persistance de la stagnation des affaires ne nous permet pas de publier de cours.

La fonte est offerte à 127 50.

Les fers sont soutenus nominalement à 285 et 290 fr. les laminés, 320 fr. les battus.

La pointe n'a pas de tarif ferme ; on fait des bonifications qui varient selon les demandes.

Pour les moulages, la demande est également nulle.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 21 février :

Cours de la fonte : warrants numéros mélangés, fr. 74 à 74 35 ; Gartsherrie n° 1, 76 25 ; Calder n° 1, 76 50 ; Glengarnock n° 1, 76 25.

Fers marchands, marques ordinaires, 175 fr. ; bonne qualité, 190 ; cornières, 190 à 200 ; demi-feuillards, 225 ; feuillards, 250.

Fret pour la France : Abbeville, 16 25 à 16 50 ; Bordeaux, 16 25 à 16 50 ; Boulogne, 14 à 14 35 ; Brest, 15 ; Calais, 14 à 14 35 ; Charente, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, 14 à 14 35 ; Havre, 14 35 à 15 ; Rouen, 16 85 à 17.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 10 février :

MÉTALLURGIE. — Il s'est traité un marché d'un demi-million de fonte affinage entre un établissement français et une usine de notre bassin au prix de 5 fr. les 100 kil.

Fonte moulage n° 1, fr. 11 ; n° 2, fr. 10 75 ; n° 3, fr. 10 25 ; n° 4, fr. 9 75 ; n° 5, fr. 9 25.

Fonte au bois, fr. 15.

Laminés, à fr. 16 50, 18 50 et 20 50 nominalement, car les réductions sont faites sur les deux dernières classes.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1180 kilomètres.
1859 — 1048 —

12e année. — 8e semaine.

Du 19 au 25 février 1860.

143.266 Voyageurs	337 788 91
Bagages, Marchandises, etc.	759.319 29
Total	1.097.108 20
Recettes antérieures	7.390.962 58
Total	8.497.070 78
8e semaine de 1860	1.097.108 20
Semaine correspondante de 1859	1.055.332 75
Différence	41.775 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.497.070 78
— — 1859	8.217.573 51
Différence	279.497 27

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.473 kil. — En 1859, 1.473 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.473 kil. — En 1859, 1.473 kil.

Du 19 au 25 février 1860.

87.753 Voyageurs	350.802 56
Bagages, Marchandises, etc.	693.204 54
Total	1.044.007 10
Semaine correspondante de 1859	1.137.761 70
Différence	93.754 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.425.756 42
— — 1859	8.706.493 90
Différence	280.737 48

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Janvier 1860.

Voir le numéro du 18 février.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1404 kilomètres.
1859. — 1313 —

Du 19 au 25 février 1860.

143.826 Voyageurs	493.771 65
Bagages et Marchandises	1.104.202 71
Total	1.597.974 36
Semaine correspondante de 1859	1.596.615 88
Différence	1.358 48
Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.884.863 93
— — 1859	12.833.724 58
Différence	51.139 35

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1859. — 457 —

Du 19 au 25 février 1860.

29.938 Voyageurs	61.078 85
Bagages et Marchandises	203.023 50
Total	264.102 35
Semaine correspondante de 1859	257.783 30
Différence	6.319 05
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.337.418 30
— — 1859	2.094.701 40
Différence	242.716 90

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1105 kilomètres
1859. — 1100 —

Du 19 au 25 février 1860.

209.366 Voyageurs	333.083 95
Marchandises, etc. — Grande vitesse	46.317 75
— — Petite vitesse	421.510 40
Total	800.912 10
Semaine correspondante en 1859	799.390 37
Différence	1.521 73
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	6.551.910 95
— — 1859	6.068.026 83
Différence	483.884 12

NORD.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — [illegible] —

Du 19 au 25 février 1860.

127.538 Voyageurs	297.630 10
Bagages, Marchandises, etc.	801.872 23
Total	1.099.502 33
Semaine correspondante de 1859	982.959 33
Différence	116.543 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.793.560 55
— — 1859	8.192.548 [illegible]
Différence	591.012 02

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 19 au 25 février 1860

CHEMIN DE FER.

38.792 Voyageurs	119.924 34
Bagages, Marchandises, etc.	232.838 77
Total	352.763 11
Canal latéral et canal du Midi	21.712 62
Total	374.475 73
8e semaine 1859. Chemin de fer	353.240 13
— — Canal	53.804 84
Total	407.044 97
Chemin de fer, différence sur 1859	477 02
Canal, — —	32.092 22
Total	32.569 24

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.175.449 85
— — 1859	2.980.802 64
Différence	194.647 21

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 230 —

Du 19 au 25 février 1860

11.447 Voyageurs	31.166 11
Bagages et Marchandises	44.848 63
Total	76.014 74
Semaine correspondante de 1859	87.522 02
Recettes depuis le 1er janvier 1860	688.334 94
— — 1859	665.973 67

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan,* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 104 —

Du 19 au 25 février 1860.

12.836 voyageurs	19.073 31
Bagages, Marchandises, etc.	41.551 70
Total	60.625 01
Semaine correspondante de 1859	53.103 40
Différence	7.521 61
Recettes depuis le 1er janvier 1860	489.435 53
— — 1859	425.804 99
Différence	63.630 54

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 19 au 25 février 1860

10.527 Voyageurs	17.892 70
Bagages, Marchandises, etc.	20.526 69
Total	38.419 39
Semaine correspondante de 1859	39.786 17
Différence	1.366 78
Recettes depuis le 1er janvier 1860	325.550 56
— — 1859	291.689 02
Différence	33.861 54

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1860.

Voyageurs	1.751 80
Bagages, Marchandises, etc.	19 863 85
Total	21.615 45
Semaine correspondante de 1859	24.980 30
Différence	3.364 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	171.243 15
— — 1859	193 715 05
Différence	22.471 90

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 12 au 18 février 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. / — — 1859, 956 kil.

48.292 Voyageurs	140.832 15
Bagages et Marchandises	482.434 17
Transports militaires	26.319 45
Total	649.585 77
Semaine correspondante de 1859	573.072 22
Différence	76.513 55

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. / — — 1859, 211 kil.

29.007 Voyageurs	58.813 »»
Bagages et Marchandises	50.378 65
Transports militaires	6.109 »»
Total	115.300 65
Semaine correspondante de 1859	80.219 82
Différence	35.080 83

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. / — 1859, 1160 kil.

En 1860	764.866 42
En 1859	653.892 04
Différence	110.994 38

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. / — 1859, 1160 kil.

En 1860	5.285.820 18
En 1859	4.898.139 53
Différence	387.680 75

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 19 au 25 février 1860

31.900 Voyageurs ....En florins	86.518 »»
770.560 »» quintaux Marchandises	202.443 »»
Total.........	288.961 »»
Semaine correspondante de 1859....	248.781 »»
Différence.........	40.180 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.504.544 »»
— — 1859..	1.984.850 »»
Différence.........	519.694 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 265 —

Du 19 au 25 février 1860.

26.222 Voyageurs....................	24.386 09
Marchandises et Bagages.............	23.576 40
Total..........	47.962 49
Période correspondante de 1859.....	47.892 49
Différence.........	70 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	357.308 56
— — 1859..	293.722 50
Différence.........	63.586 06

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1859. — 206 —

Du 19 au 25 février 1860

19.841 Voyageurs	31.089 10
Bagages, Marchandises................	46.121 42
Total..............	77.210 52
Semaine correspondante de 1859......	69.993 50
Différence.........	7.217 02
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	599.968 50
— — 1859..	516.137 91
Différence.........	83.830 59

A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 12 au 18 février 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 461 —

10.636 Voyageurs......................	65.991 93
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.116 18
— (petite vitesse)	162.818 52
Total de la semaine.....	239.926 63

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.318 voyageurs.......	8.003 80	12.780 11
Bagages, March. (gr.vit.)	1.817 17	
Marchandises(petite vit.)	2.959 14	

Total des deux lignes réunies.....	252.706 74
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................	1.315.162 10
Total..........	1.567.868 85

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 12 au 18 février 1860.

22.706 Voyageurs......................	43.027 15
Bagages, Marchandises, etc..........	30.349 52
Recettes diverses	2.446 »»
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	22.995 48
Total..	98.818 15
Recettes correspondantes de 1859...	82.141 06
Différence.........	16 677 09
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	671.200 38
— — 1859..	549.862 36
Différence.........	121.338 02

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 17 au 23 février 1860.

9.394 Voyageurs	12.828 75
Bagages, Marchandises, etc.........	10.902 55
Total..........	23.731 30
Semaine correspondante de 1859....	25.585 04
Différence.........	1.853 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	196.158 95
— — 1859...	160.007 59
Différence.........	36.151 36

TARRAGONE A REUS

1re quinzaine de février 1860........	7.706 30
— — 1859........	6.422 63
Différence.........	1.283 67

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Janvier..	168.660 95	136.257 57	32.403 38	23.78

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1859.	0/0.
Janvier..	1,996,718 37	1,930,281 44	66,436 93	3.44

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle et extraordinaire* pour le vendredi 30 mars prochain, à deux heures et demie, dans l'hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'inscription nominative, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, *avant le 27 mars*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative. Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 10 mars, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs ; ceux-ci, qui doivent être eux-mêmes actionnaires de la Compagnie, auront à déposer, en même temps que les titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est, dès à présent, délivré au bureau des titres du service central.

Il sera soumis dans cette réunion à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le *cinquième* du fonds social, soit *soixante mille actions* ; ils sont donc instamment priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

Le directeur,

C. Didion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le jeudi 29 mars 1860, à trois heures et demie précises de l'après-midi, rue de la Victoire, 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires, porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres au porteur et leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, du 1er au 26 mars prochain, au siége de la Compagnie (bureau des titres), rue Saint-Lazare, 124, à Paris, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant le dépôt des actions de la Compagnie à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou à la Société générale de Crédit mobilier.

Il sera remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION NORD DU RÉSEAU,

7, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les porteurs d'obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sont prévenus que le jeudi 15 mars 1860, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans la salle du conseil d'administration, au tirage au sort de 573 obligations de l'emprunt de 1855.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort sera remboursé, à raison de 500 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er avril 1860.

CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 31 mars prochain, à deux heures précises, rue Richelieu, 100, salle Lemardelay.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions au moins, déposées au siége de la Société, rue Bergère, 12, à Paris, quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

AVIS AUX PORTEURS D'OBLIGATIONS.

Le coupon (n° 3) d'intérêts des obligations de l'emprunt de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, échéant le 10 mars prochain, est payable, sans frais, savoir :

A Neufchâtel, à la caisse du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7;

A Bâle, à la caisse du chemin de fer Central-Suisse ;

A Genève, à la caisse du chemin de fer de l'Ouest-Suisse, 3, quai du Mont-Blanc ;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Berne, chez M. L.-F. Schmid, banquier ;

A Soleure, à la Banque cantonale ;

A Zurich, à la caisse du chemin de fer Nord-Est-Suisse ;

A Lucerne, chez MM. S. Crivelli et Ce, banquiers ;

A Francfort-sur-le-Mein et à Stuttgard.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires en retard des 3e et 4e versements, à effectuer ces versements d'ici au 12 mars 1860, conformément à l'avis inséré dans les journaux le 17 décembre 1859,

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 78, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threadneedle street ;

A Genève, maison Laya, quai du Rhône.

Passé ce délai, les numéros des actions en retard seront publiés, et, quinze jours après cette publication, les actions seront vendues sur *duplicata* à la Bourse de Paris, en exécution de l'article 11 des statuts.

NOTA. — Le conseil d'administration a l'honneur d'informer en outre MM. les actionnaires que l'ouverture de la deuxième section de la ligne comprise entre Martigny et Sion est fixée au 10 mai prochain.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

MM. les actionnaires de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le vendredi 30 mars prochain, à trois heures très-précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée aura à délibérer sur les pouvoirs à donner au conseil d'administration pour traiter avec la ville de Paris de la fourniture de gaz dans la zone annexée, modifier, s'il y a lieu, les anciennes conventions, et arrêter les voies et moyens.

Les actionnaires, propriétaires de vingt actions au porteur, qui voudront assister à cette assemblée, devront, conformément à l'article 35 des statuts, déposer leurs titres au siége de la Société, rue Saint-Georges, 1, depuis le 5 jusqu'au 20 mars courant, de onze heures à trois heures.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Les cartes d'admission pour les actionnaires dont les titres sont nominatifs seront à leur disposition, à partir du 15 mars.

CRÉDIT MOBILIER AUTRICHIEN

AVIS.

La quatrième assemblée générale des actionnaires de la Banque I. R. P. autrichienne de Crédit pour le commerce et l'industrie aura lieu le mercredi 4 avril prochain, à neuf heures du matin.

Le lieu de l'assemblée sera postérieurement indiqué.

Les délibérations auront pour objet :

1° Rapport annuel du conseil d'administration ;

2° Rapport du comité de révision sur les comptes de l'exercice de 1859 et vote de ce rapport ;

3° Fixation du dividende pour 1859 ;

4° Vote sur la proposition émise à la précédente assemblée générale relativement à la réduction du nombre des conseillers d'administration ;

5° Elections du comité de révision pour 1860.

MM. les actionnaires qui voudront prendre part à cette assemblée, devront déposer leurs actions jusqu'au 7 mars prochain, au plus tard :

A Vienne, au *siége de la Société* ;

A Paris, chez *MM. de Rothschild frères*.

Il est rappelé, à cet effet, à MM. les actionnaires que, conformément au § 24 des statuts, il faut au moins vingt actions pour donner droit à une voix. Il en faut cinquante pour deux voix, cent pour trois voix, deux cents pour quatre voix, quatre cents pour cinq voix. Chaque nouvelle quantité de deux cents actions donne droit à une voix de plus.

Vienne, le 21 février 1860.

COMMISSION DES FINANCES D'ESPAGNE

A Paris.

Il a été inséré dans la *Gazette de Madrid* du 13 courant l'annonce suivante :

Junte de la dette publique.

En conséquence de ce qui a été formellement établi par l'article 2 de la loi du 9 mars 1855, les actions de carreteras et de chemins de fer qui se trouvent en circulation, émises en vertu de décrets royaux et sans l'autorisation des cortès, doivent devenir *sans force ni valeur aucune*, à dater des mêmes jour et mois de l'année actuelle ; mais comme, malgré les avis publiés dans les gazettes du gouvernement des 24 janvier, 17 février, 8 avril 1857 et 17 juin 1858, et dans les journaux d'annonces des 23 janvier, 16 février, 6 avril 1857, et 13 juin 1858, pour engager les porteurs de ces actions et des certificats provisoires des mêmes actions à en opérer l'échange, il existe encore, sans être convertis, 538 actions du chemin de fer de Madrid à Aranjuez, 5,461 actions de celui d'Aranjuez à Almansa, et 73 certificats provisoires de celui de Cadix à Séville, ainsi que 76 actions de carreteras de l'émission de 20 millions faite en vertu du décret royal du 13 août 1852, pour garantie du chemin de fer de Madrid à Aranjuez, on rappelle aux porteurs de tous ces titres qu'ils doivent les présenter à l'échange contre obligations de chemins de fer, conformément à la loi du 22 mai 1859, à Madrid, dans les bureaux de la Direction générale de la dette publique, en les accompagnant de bordereaux en triple expédition, selon la forme ordinairement établie pour tous les autres documents à convertir, et on leur fait savoir que, faute par eux d'opérer cet échange avant le 9 mars prochain, date de l'échéance du terme fixé à cet effet par la première des lois précitées, ils encourront la peine édictée par cette même loi contre les retardataires.

Madrid, 10 février 1860.

Le secrétaire,
ANGEL F. DE HEREDIA.

Approuvé :
Le directeur général président,
SANCHO.

La junte, en même temps qu'elle a publié cet avis, désirant donner aux intéressés toutes les facilités possibles pour réaliser l'échange des actions dont il s'agit, a autorisé la commission des finances d'Espagne à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n° 58, à recevoir, dans le délai que fixe la loi, celles qui peuvent encore exister à l'étranger, et à délivrer aux personnes qui feraient la remise des anciens titres les récépissés nécessaires pour pouvoir, à l'aide de ces récépissés, obtenir la livraison des nouveaux titres dans les bureaux de la direction générale de la dette à Madrid.

Paris, 25 février 1860.

ON DEMANDE un associé commanditaire pour une entreprise en pleine activité, forcée de s'agrandir par le fait de l'annexion de la banlieue à Paris. — Beaux bénéfices. — Jamais de pertes. — Apport, 25,000 fr. — S'adresser, rue Jean-Robert, 5, à M. Lepage, à la Chapelle (Paris).

BANQUE DE TURQUIE

Echange des récépissés constatant les versements faits jusqu'à ce jour contre des actions provisoires de la Banque :

Chez M. P. Rodocanachi, 30, rue Basse-du-Rempart.

SOCIÉTÉ J. PIC ET CE

Aux termes des statuts de la Société Jules Pic et Ce, banquiers (Caisse industrielle de Paris), les titulaires de dix actions au moins sont convoqués en assemblée générale et annuelle, au siége de la Société, rue Laffitte, 29, le samedi 17 mars, à trois heures précises.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à [illegible] heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 25 février 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 4 mars.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 4 mars. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 26 février 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibralla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, reprendra son cours dans le courant du mois de mars.

Trébizonde par Inoboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE :
ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN par Alicante. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente a eu peu de variations jusque vers les derniers jours du mois. Tous les efforts des baissiers ne sont pas parvenus à entraîner les cours au-dessous de 67 60, et leurs ventes successives ne faisaient, au contraire, qu'aggraver leur position pour le moment de la liquidation. Ils avaient surtout un très-grand intérêt à peser sur les cours pour faire répondre les primes aux plus bas prix possibles ; car au-dessous de 68 fr., il y avait une grande quantité de primes qui devenaient du ferme, et qui devaient constituer un gros découvert pour la liquidation. Aussi une lutte très-vive a été engagée pendant les derniers jours du mois. On a pu croire un moment que les vendeurs de primes allaient l'emporter. La rente paraissait lourde, de 67 75 à 67 65; mais tout à coup les prix se sont relevés brusquement au-dessus de 68, et tous les efforts n'ont pas pu parvenir ensuite à entamer ce cours. On est parvenu ainsi à faire répondre les primes à 68 10. La partie était dès lors gagnée par les acheteurs.

Cependant le mouvement de hausse a été un peu contrarié en liquidation par les débats du parlement anglais sur la motion de M. Kinglake relativement à la Savoie, mais le report s'est complétement annulé, il est tombé au pair. La rente, après avoir monté à 68 30, est revenue pour la clôture à 68 10 pour fin mars. Le découvert, qui était considérable en liquidation, a évidemment maintenu sa position, en sorte qu'à la moindre nouvelle favorable qui élèverait les cours, les vendeurs prendraient facilement peur et contribueraient eux-mêmes à provoquer une nouvelle hausse. Il paraît que l'on a levé beaucoup de rentes en liquidation, aussi les inscriptions étaient fort rares sur le marché, et le comptant du 3 0/0 est resté à 68 35, tandis que l'on tombait à 68 10 pour fin mars. Si cet état de choses devait continuer pendant plusieurs jours, il aurait inévitablement pour effet d'amener une série d'escomptes et de forcer beaucoup de vendeurs à chercher des inscriptions pour répondre aux demandes des capitaux.

La semaine a été assez bonne pour le marché des chemins de fer. Il n'y a pas eu beaucoup d'affaires sur ces valeurs; mais leurs cours ont conservé une grande fermeté, elles avaient même une tendance marquée à la hausse. On commence à escompter les dividendes de l'exercice 1859 qui seront annoncés aux assemblées générales de mars et d'avril. On parle, en outre, de quelques nouveaux avantages qui seraient accordés aux Compagnies, comme compensation pour les réductions de tarifs que le gouvernement voudrait obtenir sur certaines marchandises spéciales telles que la houille et les fers.

Le mouvement de reprise a été, comme à l'ordinaire, plus facile sur l'Orléans que sur les autres chemins, à cause du petit nombre des titres flottants de cette ligne. Les actions de Lyon ont été relativement plus lourdes, et les offres recommençaient toutes les fois que l'on se rapprochait du cours de 900 que l'on n'a pas même pu parvenir à faire coter.

Les cours sont en quelque sorte stéréotypés sur l'Est et sur l'Ouest, mais ils sont tenus avec plus de fermeté sur la dernière de ces deux lignes.

Les actions du Nord ont été recherchées. On commence à entamer quelques opérations en vue du premier tirage des actions nouvelles qui aura lieu le mois prochain.

On a fait peu de variations sur les valeurs autrichiennes, mais les prix ont été mieux tenus sur les chemins autrichiens que sur les chemins lombards.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 26 février jusqu'à celle du 1er mars :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 20 à 67 60; elle est restée à 68 35. Elle a varié à terme de 68 15 à 67 55; elle est restée à 68 10.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 97 80 à 97 35; il est resté à 97 95.

La Banque a varié de 2,800 à 2,810.

Le Crédit foncier s'est tenu de 735 à 740.

Le Crédit mobilier a monté de 753 75 à 760; il est resté à 748 75.

L'Orléans a monté de 1,377 50 à 1,385; il est resté à 1,380.

Le Nord ancien a monté de 917 50 à 925; il est resté à 917 50. Le Nord nouveau a varié de 837 50 à 832 50.

L'Est a monté de 637 50 à 640; il est resté à 636 25.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 892 50 à 898 75; il est resté à 888 75.

Le Midi a varié de 502 50 à 492 50; il est resté à 500.

L'Ouest a fléchi de 585 à 580; il a repris à 585.

Le Genève a varié de 500 à 490; il est resté à 500.

Le Dauphiné a fléchi de 600 à 595.

Les Autrichiens ont fléchi de 507 50 à 502 50; ils ont repris à 505.

Les Lombards ont varié de 547 50 à 542 50; ils sont restés à 545.

Les Saragosse ont varié de 455 à 452 50 ; les Romains, de 355 à 350 ; le Victor-Emmanuel, de 397 50 à 390.

Samedi. — Le début de la Bourse était en hausse et toutes les valeurs étaient vivement recherchées; mais ce mouvement s'est arrêté presque aussitôt, et les derniers cours étaient en baisse. Les chemins de fer ont également fléchi sur leurs premiers cours. La rente 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 68 15 à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 97 75 à 97 50; la Banque, de 2,810 à 2,800; le Crédit mobilier, de 752 50 à 743 75; l'Orléans, de 1,375 à 1,367 50; le Nord ancien, de 917 50 à 912 50; le Nord nouveau, de 832 50 à 827 50; l'Est, de 636 25 à 635; le Lyon, de 892 50 à 885; le Midi, de 500 à 495; l'Ouest, de 582 50 à 580; le Genève, de 495 à 490; les Autrichiens, de 508 75 à 503 75; les Lombards, de 547 50 à 543 75. Les Saragosse se sont tenus à 455; les Victor-Emmanuel, à 390; les Romains, à 350; le Nord de l'Espagne, à 440.

Lundi. — La baisse a fait de nouveaux progrès jusqu'à une heure et demie, mais les cours ont repris avec une certaine vivacité pour le moment de la clôture. La rente 3 0/0 a fait au comptant 67 60; elle est restée à 67 80; elle a varié à terme de 67 55 à 67 80. Le 4 1/2 0/0 a varié de 97 35 à 97 45. La Banque a repris de 5 à 2,805. Le Crédit mobilier a varié de 735 à 745; l'Orléans, de 1,360 à 1,372 50. Le Nord ancien a été coté à 912 50; le nouveau, à 825; l'Est, de 632 50 à 635; le Lyon, de 881 25 à 888 75; le Midi, de 490 à 495; l'Ouest, de 580 à 582 50; le Genève, à 590; les Autrichiens, de 497 50 à 503 75; les Lombards, de 540 à 545; les Saragosse, de 450 à 455; les Victor-Emmanuel, de 390 à 392 50; les Russes, à 483 75; les Romains, de 352 50 à 350.

Mardi. — Les premiers cours étaient encore incertains, mais un vif mouvement de hausse a eu lieu à la fin de la Bourse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 68 30, et à terme de 35 c. à 68 15; le 4 1/2 0/0, de 55 c. à 98. La Banque a fléchi de 5 à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 750; l'Orléans, de 7 50 à 1,380; l'Est, de 2 50 à 637 50; le Lyon, de 6 25 à 895; le Midi, de 5 à 500; l'Ouest, de 2 50 à 585. Le Nord ancien s'est tenu à 912 50; le Genève, à 490. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 505; les Lombards, de 2 50 à 545; les Saragosse, de 1 25 à 452 50; les Russes non libérés, de 2 50 à 485. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 395; les Romains, à 350; le Nord de l'Espagne, à 440.

Mercredi. — La Bourse a été excessivement agitée; la réponse des primes a donné lieu à une lutte acharnée. Les cours avaient d'abord éprouvé une nouvelle hausse; mais ils ont ensuite rétrogradé. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 30 à 68 45, et à terme de 68 35 à 68 10; le 4 1/2 0/0, de 98 à 97 95; la Banque, de 2,805 à 2,800; le Crédit mobilier, de 760 à 750; l'Orléans, de 1,383 75 à 1,380; le Nord ancien, de 918 75 à 922 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 832 50; l'Est, de 640 à 637 50; le Lyon-Méditerranée, de 896 25 à 891 25; le Midi, de 508 75 à 500; l'Ouest, de 585 à 582 50; le Genève, de 492 50 à 490; le Dauphiné, à 595; les Autrichiens, de 508 75 à 506 25; les Lombards, de 547 50 à 545; les Saragosse, de 455 à 452 50; les Romains, de 352 50 à 355; les Russes non libérés, de 482 50 à 483 75.

Jeudi. — On est resté, pendant la plus grande partie de la Bourse, dans l'attente du discours impérial; mais il y avait des besoins de rentes en liquidation, et le report est tombé au pair. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 05 à 68 35, et à terme de 67 95 à 68 15 ; le 4 1/2 0/0, de 98 à 97 95. La Banque s'est tenue à 2,810 ; le Crédit mobilier, de 751 25 à 748 75; l'Orléans, de 1,382 50 à 1,380; le Nord ancien, de 915 à 917 50; l'Est, de 638 75 à 637 50; le Lyon-Méditerranée, de 891 25 à 888 75; le Midi, de 503 75 à 500. Le Genève a fait 500; l'Ouest, 585; le Nord nouveau, 832 50; le Dauphiné, 595; les Autrichiens, de 507 50 à 505; les Lombards, de 546 25 à 545; les Victor-Emmanuel, 395; les Saragosse, de 453 75 à 452 50; les Romains, de 355 à 350.

Vendredi. — Les cours étaient un peu en baisse sur les cours de la veille. Cependant la liquidation des chemins de fer s'est faite dans d'excellentes conditions. Le report était nul, et il y avait même du déport sur quelques valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 68, et de 20 c. à terme à 67 95; le 4 1/2 0/0, de 5 c. à 97 90. Le Crédit mobilier a varié de 735 à 746 25 avec 3 fr. de déport ; l'Orléans, de 1,367 50 à 1,372 50 avec 1 fr. de déport ; le Lyon-Méditerranée, de 882 50 à 886 75 ; le Nord ancien, de 912 50 à 915. Le Midi s'est tenu à 495; l'Est, à 635; le Genève, à 485. L'Ouest a varié de 582 50 à 585 ; les Autrichiens, de 497 50 à 500; les Saragosse, de 450 à 451 25; les Lombards, de 540 à 542 50; le Victor-Emmanuel, de 397 50 à 395; les Romains, de 355 à 350; le Mobilier autrichien, de 367 50 à 370.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	25 »	jan.av.juil.	215 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	4.000	500	»	35 30	....	695 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »	janv. juill.	415 »
Comptoir V.C Bonnard et Ce	C	6.000	100	»	5 »	février	66 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 »	avril	»
Sécurité	A	300	5.000	/5	»	....	25 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	210 »	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février	»
Mélusine	A	400	5.000	4/5	302 »	mars	18 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »	....	31 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »	février	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4040	270 »	février	21 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »	février	»
Comptoir	A	60	5.000	4000	»	....	pair
Sphère	A	2.100	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	260 »	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	636 »	mars	155 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril	65 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	845 »	avril	»
France	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril	65 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	225 »	avril	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	600	3000	200 »	avril	»
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	5 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »	avril	»
Générale........ *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2173 »	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	»
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	»
Phénix	A	400	5.000	4000	130 »	t. les 2 ans.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	10 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juill.	870 »
— act. de jouissance	A	»	1/34000	»	33	juin	» »
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	90	Néant	....	53 75
Omnibus de Londres	C	60.000	100	»	8 »	....	42 50
Omnibus des ch. de fer	C	3 200	300	»	10 »	janv. jl.	125 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	42 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1290 »
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	8 20	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	972 50
— act. de jouiss.	A	37.200	1/37200	»	12 50	1er juin	140 »
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	140 »
2 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	930 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	305 »	févr. août	1145 »
Sambre à l'Oise	A	11.350	1.000	»	60 »	....	680 »
Scarpe inférieure	C	4.200	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1250 »
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct.	440 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	....	150 »
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	C	2.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	230 »
Darin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	235 »
Marc-Fraissinet et Ce	C	»	»	»	»	....	830 »
Messager. imp. Serv. marit.	A	80.000	500		30 »	janv. juill.	500 »
Ce générale maritime	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	275 »
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	»	» »	....	100 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	213 75
Armements Barbey et Ce	C	20.000	500	»	32 50	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	3.200	500	»	néant	avril oct.	» »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin	C	6.800	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai	345 »
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.500	1.000	»	35 »	avril	400 »
Bonneux-Saint-Étienne	Civ.	2.500	500	»	» »	....	» »
Blanzy	C	20.000	500	»	36 »	févr. août	» »
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	136 75
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	110 »
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	139 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	221 25
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	731 50
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	20 »
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	80 »
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	405 »
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	20.400	500	»	35 »	....	447 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	5.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	(7 5)	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »

DÉNOMINATION	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	6 »
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander	C	10.000	500	»	37 25	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov.	390 75
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »	....	845 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 »	octobre	» »
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre	» »
Corphalie zinc	A	5.300	1.000	»	40 »	janv. juill.	510 »
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	» »
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	170 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	530 »
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	»	Néant	juin, déc.	2000 »
Alais (Gard)	A	15.000	1/15000	»	28 »	juin déc.	550 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500		70 »	juin déc.	825 »
Allevard	»	»	1.000	»	» »	....	1040 »
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	112 50
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	....	540 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	420 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »	....	115 »
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	44 »	mai, nov.	415 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »	mai, novem	» »
Méditerranée (L et chant.)	A	6.000	1/6000	»	60 »	....	640 »
Firminy		»	250	»	» »	....	103 75
Pont-Levêque (Vienne)	C	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »	avril, oct.	710 »
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	»	7 »	septembre	1325 »
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	» »
J.-F. Cail et Ce........ *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	890 »
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	» »
Chameroy	C	4.000	500	»	»	juin, déc.	» »
Gandillot	C	2.399	255	»	50	....	» »
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immobilier*	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	325 »
Ce immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	30	janv. juill.	100 »
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	100 »
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	825 »
Union des Gaz	C	32.000	250	»	» »	janvier	55 »
Marseille (Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril, oct.	115 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	97 »	....	» »
Versailles	C	500	500	»	35 »	mars sept.	» »
Amiens	C	1.200	500	»	35 »	janv. juill.	450 »
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	» »
Lyon	A	7.000	1/7000	»	125 »	janv. juill.	2240 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1571 50
Wazemmes	C	2.100	410	»	12 50	1er octobre	» »
Malaga	»	»	»	»	» »	....	» »
Ce centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	45 »	août	370 »
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »	30 avril	» »
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	120 »	....	» »
Journaux réunis (*Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire*)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	» »
Droit	C	100	2.300	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.600	1/3600	»	» »	....	» »
Montluçon	C	21.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique	A	12.000	500	»	30 10	septembre	410 »
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	» »
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	» »
Richer et Ce Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	» »
Caoutchouc souple	C	50.000	00	»	12 »	31 mars	» »
Chollet et Ce	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Ce générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »	....	210 »
2 Cirques (E. Dejean et Ce)	C	8.750	200	»	10 »	5 fév. juill.	» »
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels		
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Ce imp. des Voitures de Paris	80	77.000	125	56	5 »	....	» »
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	495 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	501 25
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1135 »
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	1000 »
Carmaux (charbonnages)	370	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1856-57	500	8.000	600	60	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »	avril octob.	251 50
Chatillon et Commentry	250	10.000	500	25	5 »	mai novemb	212 50
Horme anc.	475	2.410	512 50	30	25 »	30 juin déc.	460 »
— nouv.	285	7.000	300	30	15 »	31 mars sept	272 50
J.-F. Cail et Ce	80	8.000	450	11	20 »	janv. juill.	400 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	530 »
Gaz de Paris	410	23.390	500	45	25 »	janv. juillet	450 »
Union des gaz	240	23.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 25 FÉVRIER AU 2 MARS

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 1 Compt.	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt.	Vendredi 2 Terme
1475	3626	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1372 50	1367 50	1371 50	1372 50	1362 50	1370 ..	1360 ..	1360 ..	1360 ..	1370 ..	1377 50	1372 50
910	1565	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	915 ..	912 50	915 ..	912 50	917 50	912 50	921 50	917 50	918 75	917 50	918 75	915 ..
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	827 50	827 50	830 ..	825 ..	832 50	...	831 50	...	832 50	...	825 ..	830 ..
1849	1930	99	500.000	500	»	49 46 pour 1858	mai 1859	Est	637 50	635 ..	633 75	635 ..	640 ..	637 50	640 ..	638 75	638 75	...	638 75	...
1363	2039	»	600.000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	895 25	895 ..	895 ..	898 75	895 ..	895 ..	900 ..	901 25	900 75	901 25	900 ..	898 75
750	1033	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	500 ..	495 ..	495 ..	495 ..	500 ..	500 ..	502 50	500 ..	500 ..	501 25	494 75	495 25
1166	2304	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	582 50	582 50	582 50	577 50	585 ..	585 ..	584 50	585 ..	580 ..	586 25	585 ..	...
229	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	460 ..	460 ..	460 ..	463 ..	...	470 ..	460 ..	490 ..	460 ..	...	465 ..	465 ..
32	52	99	38.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	125 ..	...	123 ..	...	155 ..	...	157 50	...	157 50	...	...	...
134	209	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	565 ..	...	...	590 ..	...	587 50	585 ..	...	...	587 50	...	585 ..
134	480	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»		»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	...	...	463 ..	...	...	...
33		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1323	1341	99	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	560 75	561 75	565 ..	563 75	566 25	565 ..	566 25	565 ..	565 ..	565 25	560 ..	561 25
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	380 ..	387 50	390 ..	385 ..	387 50	385 ..	387 50	387 50	385 ..	380 75	385 ..	396 25
»	4103	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1858	Russes (150 fr. payés)	...	...	485 75	482 50	485 ..	...	485 75	...	...	...	490 ..	...
	»			»	»	»	»	id. (tout payé)	458 75	...	...	...	490 ..	...	...	...	490 ..	...	...	...
90	175	99	80.000	500	400	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	270 ..	»	275 ..	»	...	»	275 ..	»	275 ..	»	...	»
201	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	...	»	441 25	»	441 25	»	...	»
442	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	455 ..	452 50	456 ..	458 50	455 ..	450 50	455 75	458 50	453 50	...	453 50	453 50
1306	3133	99	312.500	500	300	...	oct. à avril	Lomb.-Vénit.-Sud-Lomb.	540 25	543 75	546 25	545 ..	547 50	545 ..	545 ..	545 ..	547 50	545 ..	545 ..	543 50
»	649	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	350 ..	...	350 ..	...	350 ..	...	355 ..	...	350 ..	...	350 ..	...
»	721	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	440 ..	...	...	»	440 ..	...	...	...	...	...	...	...
14	14	99	7.933	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	»	...	...	...	...	...	»
»	133	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	38.000	500	330	6 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»
»	»	90	58.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	90	58.400	500	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	357 50	...	...	»	...	...	...	...	...	...	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	25	27	28	29	1	2
1848	5.000	1926	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1921	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	...	975 ..	...	...	...	...
1843	2.775	1891	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.006	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	1027 50	1027 50	1027 50	...	...
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	990 ..	1000 ..	...	990 ..	...	...
1843	6.400	1883	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1850-1854	24.536	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	975 ..	975 ..	975 ..	975 ..	...	975 ..
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	Dº.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	960 ..	950 ..	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1150	»	1.250	septembre	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1020 ..	1027 50	1027 50	1027 50	...
1847-1854	26.750	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	960 ..	...	...	...	...	...
1852	24.000	1905	500	»	625	mars	25 ..	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	460 ..	...	...	...	470 ..	485 ..
1854	162.614	1902	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	490 ..	...
1855	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	Dº.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	...	510 ..	511 50	513 ..	515 ..	515 ..
1852	385.[illegible]	1932	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	475 ..	425 ..	455 ..	480 75	450 25	480 25
»	5.[illegible]	1885	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.400	1865	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1940	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 67	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1858	131.407	1952	»	»	540	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	290 ..	...	291 25	...	291 25	...
1855	255.000	1908	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	290 ..	291 25	291 25	...	290 50	291 25
1853	63.643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0... gar.	...	...	...	293 75	...	293 75
1855	264.560	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0... gar.	291 25	302 50	303 50	302 50	302 50	302 50
1852-1857	1162.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	293 75	295 ..	295 ..	291 75	290 ..	295 25
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	297 50	297 50	300 ..	300 75	299 75	297 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes)... gar.	291 50	291 75	295 ..	...	...	292 50
1857	51.345	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	291 50	291 25	291 25	291 25	292 50	291 75
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	302 50	302 50	301 50	301 25	...
»	1.250 00	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0... gar.	292 50	291 25	292 50	292 50	292 50	291 25
»	211.000	1953	295	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	292 50	294 50	292 50	295 ..	295 ..	292 50
»	249.788	1957	293	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi... gar.	291 25	291 25	291 25	290 ..	291 25	290 ..
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 ..	Dº.	Bességes à Alais	282 50	290 ..	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..
1857	598.547	1949	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	291 25	292 50	292 50	292 50	292 [illegible]	291 75
»	28.277	1955	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	290 75	290 ..	290 75	290 ..	290 ..	290 75
»	98.060	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné... gar.	290 75	290 ..	290 ..	290 75	290 ..	290 ..
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	292 50	292 50	291 25	292 50	293 75	293 50
»	583.136	1946	275	»	500	»	15 ..	Dº.	Chemins autrichiens... gar.	254 75	250 ..	254 75	255 75	251 25	251 25
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens... gar.	252 50	252 50	251 50	252 50	251 25	251 25
1858	»	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains... gar.	230 25	230 25	226 25	226 25	223 ..	225 ..
1858	100.000	19[illegible]3	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ..	251 25	252 50	252 50	252 50	252 50
1859	24.576	1957	300	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	246 25	247 50	247 50	247 50	247 50	...
1859	»	1906	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Jérès	247 50	245 ..	245 ..	245 ..	245 75	242 50
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	109.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120 ..	120 ..	120 ..	121 25	120 ..	121 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 1 Comptant	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Comptant	Vendredi 2 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	67 85	67 85	67 80	67 80	68 30	68 35	68 15	68 10	68 35	68 10	68 ..	67 95
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	.. ..	68 05	.. ..	67 70	.. ..	68 ..	68 25	68 30	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	97 50	97 75	97 45	97 45	98 ..	97 50	97 25	97 90	97 50	.. ..	97 90	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2900 ..	»	2905 ..	»	2900 ..	»	2910 ..	»	2910 ..	»	.... ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640 ..	»	640 ..	...	...	»	635 ..	»	640 ..	»	637 50	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	740 ..	...	740 ..	...	740 ..	...	740 ..	...	...	...	740 ..	740 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	473 75	»	475 ..	...	475 ..	...	475 ..	...	475 ..	...	473 75	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	443 75	»	442 25	...	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	...	445 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	95 ..	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	...	»	1000 ..	»	...	»	1000 ..	»	...	»	1000 ..	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	745 ..	743 75	741 25	745 ..	734 25	750 ..	753 50	750 ..	752 50	748 75	749 75	745 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115 ..	»	1115 ..	»	1115 ..	»	.... ..	»	1115 ..	»	1115 ..	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	475 ..	»	475 ..	»	454 50	»	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	230 ..	»	231 25	»	227 50	»	231 25	...	231 25	»	231 25	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	.... ..	»	.... ..	»	.... ..	»	»	»	.... ..	»	.... ..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 ..	»	94 7/8	»	94 7/8	»	94 7/8	»	95 ..	»	94 5/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	80 ..	.. ..	80 25	»	80 25	.. ..	80 25	.. ..	80 ..	»	79 75	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	.. ..	»	51 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	51 50	»	.. ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	77 1/2	»	.. ..	»	.. ..	»	78 ..	»	78 ..	»	78 ..	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	80 ..	»	80 ..	»	86 ..	»	80 ..	»	80 ..	»	80 ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	375 ..	...	370 ..	...	380 75	...	370 ..	...	...	370 ..	...
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	461 50	...	457 50	...	460 ..	457 50	462 50	...	462 50	...	462 50	...
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	.. ..	.. ..	33 1/2	.. ..	33 1/4	.. ..	33 1/4	.. ..	.. ..	.. ..	33 1/4	.. ..
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	45 ..	»	45 ..	»	44 1/2	»	44 5/8	»	.. ..	»	45 ..	»
Dº Dº 1851, jouissance janvier 1860	44 ..	.. ..	43 7/8	.. ..	44 7/8	.. ..	44 ..	.. ..	44 1/4	.. ..	44 1/4	.. ..
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	43 ..	.. ..	43 ..	43 ..	43 1/4	.. ..	43 ..	43 ..	43 1/4	43 ..	43 3/8	43 3/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 1018 19e ANNÉE — N° 10 SAMEDI 10 MARS 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

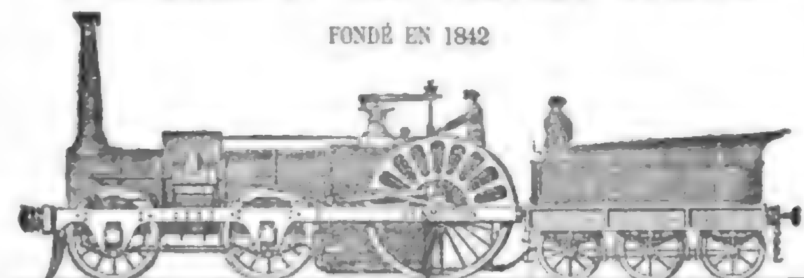
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements......... 12 —
Étranger.............. 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Il est de bon goût de reprocher aux journaux financiers de parler politique. Le moyen de faire autrement, alors que la Bourse et les affaires se préoccupent presque exclusivement des débats du parlement anglais ou des circulaires de M. le comte de Cavour? On peut assurément s'abstenir dans un bulletin financier d'établir des théories et des solutions politiques, mais il n'est pas possible de laisser complétement de côté l'élément principal qui domine aujourd'hui le marché, et auquel on doit attribuer le peu d'activité des transactions.

Cette semaine, malgré la discussion interminable du parlement, malgré la réponse du cabinet sarde, les cours n'ont pas subi de fortes fluctuations, et l'on pourrait à bon droit s'étonner que les grandes questions qui s'agitent en ce moment en Europe n'aient pas provoqué des variations plus importantes. La fermeté de la rente et des chemins de fer est la preuve la plus évidente que la situation du pays est excellente au fond, et que sans la passion de certaines luttes parlementaires, cette fermeté deviendrait de la hausse. Il suffit pour s'en convaincre de suivre avec attention la tenue du comptant surtout pour la rente.

Nous approchons d'ailleurs de l'époque où les Compagnies de chemins de fer font connaître à leurs actionnaires les résultats de l'exercice, et l'attente du dividende a pour conséquence de suspendre et de restreindre les opérations sur les actions de chemins de fer.

Quant au marché des valeurs industrielles, il est toujours peu animé, et cela se comprend ; c'est le marché qui a surtout besoin de calme, car il représente l'industrie et l'esprit d'entreprise qui se ressentent plus particulièrement du manque d'activité des transactions.

Cependant, malgré les causes spéciales qui s'opposent encore à une reprise sérieuse, on peut affirmer que la confiance est générale en France, et que si les nouvelles extérieures n'exerçaient pas chaque jour leur influence sur les esprits, les bonnes dispositions n'auraient pas de peine à prendre le dessus.

On a détaché cette semaine le coupon de la rente 4 1/2 p. 0/0.

Le bilan de la Banque ne marque pas une grande activité dans les affaires commerciales. Le portefeuille a diminué de 28 millions, et les comptes courants des particuliers se sont accrus de 21 millions ; ce qui porte à 216 millions le chiffre de ces comptes courants.

Le compte courant du Trésor est descendu de 239 millions à 221. La circulation des billets a diminué de 29 millions, somme sensiblement égale à la diminution du portefeuille.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 95, ferme à 67 75.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 98 fr., ferme à 95 fr., coupon détaché.

L'emprunt est coté 68 fr.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur		Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants	
			effets publics. — Millions.	chemins de fer. — Millions.			du Trésor. — Millions.	particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	535	44	85	65	748	268	488
Au 9 Février.....	540	517	42	85	40	739	239	495
Au 8 **Mars**......	**544**	**488**	**41**	**84**	**40**	**710**	**221**	**216**
Augmentation...	4	»	1	»	»	»	»	21
Diminution.....	»	29	»	1	»	29	18	»

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemirs de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	46.33 0/0
Victor-Emmanuel	30.18 0/0
Midi	20.37 0/0
Autrichiens	12.70 0/0
Ardennes	4.12 0/0
Ouest	3.15 0/0
Dauphiné	2.80 0/0
Bessèges à Alais	2.45 0/0
Ouest suisse	1.94 0/0
Nord	1.36 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	3.53 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	4.12 0/0
Lyon-Genève	5.21 0/0
Orléans	6.97 0/0
Union Suisse	9.18 0/0
Est	12.79 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	2 mars	9 mars	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	67 95	67 75	» »»	»» 20
Rente 4 1/2 0/0	97 90	95 »»	» »»	» 65ex
Banque de France	2810 »»	2810 »	» »»	»» »»
Consolidés	94 0/8	94 0/8	» »/»	» »»
Crédit foncier	745 »»	740 »»	»» »»	5 »»
Crédit mobilier	740 »»	740 »»	» »»	» »»
Comptoir d'Esc^te	637 50	640 »»	2 50	» »»
Orléans	1372 50	1373 75	1 25	»» »»
Nord	915 »»	915 »»	» »»	» »»
Nord nouveau	830 »»	823 50	» »»	7 50
Est	637 50	635 »»	» »»	2 50
Paris-Méditerran^e	888 75	883 75	» »»	5 »»
Midi	496 25	495 »»	» »»	1 25
Ouest	586 25	575 »»	» »»	11 25
Genève	485 »»	460 »»	» »»	25 »»
Dauphiné	595 »»	592 50	»» »»	2 50
Graissessac-Béziers	150 »»	155 »»	5 »»	» »»
Ardennes ancien	462 50	462 50	» »»	» »»
Ardennes nouveau	462 50	460 »»	» »»	2 50
Ch. Autrichiens	501 25	495 »»	»» »»	6 25
Victor-Emmanuel	396 25	392 50	» »»	3 75
Russes	482 50	485 »»	2 50	»» »»
Romains	330 »»	335 »»	5 »»	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	542 50	528 75	» »»	13 75
Saragosse	452 50	452 75	»» »»	1 25

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Dans sa séance de ce jour, le Conseil d'administration a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires, qui se réunira le 30 mars courant, de fixer à 97 fr. le revenu total de l'exercice 1859.

Paris, le 9 mars 1860.

Le directeur, C. Didion.

La lettre suivante a été adressée au *Journal des Débats* :

« Monsieur le rédacteur en chef,

» Les questions d'association jouent un si grand rôle dans les sociétés modernes, qu'on ne peut passer sous silence ce qui est de nature à les affecter ou à les favoriser : ainsi le *Journal des Débats*, dans son numéro du 6 courant, laisse échapper une remarque qui a attiré mon attention et qui, au point de vue de l'intérêt public, mérite d'être approfondie.

» Le *Journal des Débats* a rappelé « qu'anciennement, il suffisait de proposer une souscription pour disposer des millions qu'elle comportait, et cela, sans engager d'autre garantie que sa confiance en son propre jugement. »

» Ce mot de *garantie* indique tout un nouvel ordre d'idées, et nous reporte tout d'un bond à la législation qui, en Angleterre, a si longtemps régi l'association commerciale et industrielle. D'après cette législation, tous les associés étaient engagés, non-seulement pour le montant de leurs actions, mais aussi pour leur fortune, et, de plus, ils étaient solidaires entre eux. Il y a très-peu d'années que les lois anglaises ont admis le principe de la garantie limitée, comme en France, au chiffre des actions souscrites.

» Certainement, le principe de la responsabilité illimitée était fâcheux en ce sens qu'il entravait le développement des sociétés commerciales et industrielles ; mais, sous un autre rapport, on doit convenir qu'il donnait aux sociétés fondées sous l'empire de cette législation une force et une puissance qui n'ont pas été étrangères au développement de la richesse nationale de l'Angleterre, en créant la foi dans l'association.

» En France, l'application d'un tel principe eût été un empêchement radical à toute société. Néanmoins, il serait fâcheux que l'association, cette puissance qui seule permet, en agglomérant les capitaux, de féconder par le travail la richesse de la France, fût, pour ainsi dire annulée ; il serait, disons-nous, regrettable qu'il ne fût plus possible de créer en France une société de capitaux, parce que l'expérience de ces dernières années a amené quelques mécomptes.

» Le découragement qui s'en est suivi, et que signale le *Journal des Débats*, est, à notre avis, exagéré et disproportionné aux causes qui l'ont fait naître ; mais enfin il existe, et la preuve en est que, dans ce moment, on ne peut obtenir aucun concours pour les entreprises les meilleures, et qui paraissent les plus solides.

» Evidemment, cet état des esprits se maintiendra tant que le public ne trouvera pour garantie, comme le dit le *Journal des Débats*, que la confiance des fondateurs en leur propre jugement.

» Oui, pour fonder des entreprises qui inspirent une confiance absolue, il faut rassurer les actionnaires contre les déceptions dont ils ont été si souvent victimes ; et si l'on ne peut garantir le cours des actions contre les variations qu'enfanteraient l'état du marché ou les événements politiques, on devrait au moins chercher le moyen de garantir les actionnaires contre la perte de leur capital, cette perte qui n'a pu survenir que par l'absence de revenus.

» Les fondateurs et les banquiers doivent désormais se préoccuper de donner aux souscripteurs autre chose que leur garantie morale ; car, on l'a vu trop souvent, cette garantie n'a pas suffi pour éviter des sinistres qui ont affecté la fortune publique.

» Il est, en effet, certain que si les fondateurs et les banquiers répondaient du succès des entreprises, non pas au point de vue du cours de la Bourse, ce qui est hors de leur pouvoir, mais quant à la garantie d'un revenu raisonnable, les désastres dont nous avons été témoins ne se seraient pas produits ; car s'il est toujours possible de prévoir et de garantir le revenu de certaines entreprises, comme les chemins de fer, par exemple, et les entreprises de transports en général, les compagnies d'éclairage au gaz, etc., qui tirent leurs bénéfices d'une exploitation régulière dont le *minimum* peut être facilement établi, il est, en revanche, d'autres affaires purement commerciales ou purement financières, soumises à toutes les chances aléatoires qui résultent de la hausse ou de la baisse des marchandises et des valeurs, et qui, par conséquent, sont soumises à des alternatives telles que, sans imprudence aucune de la part des fondateurs ou des directeurs, elles peuvent donner, selon le temps, d'immenses bénéfices ou des pertes énormes.

» Quelques exemples éclairciront ma pensée :

» Ainsi, lorsque la Société du Crédit mobilier français a créé la Compagnie parisienne du gaz, la Compagnie générale des omnibus, la Société des chemins autrichiens, elle n'aurait sans doute pas hésité, si cela eût été nécessaire, à garantir que les actions de ces entreprises étaient assurées d'un revenu raisonnable, car il y avait certitude de produits, fondés sur une exploitation normale et permanente ; mais cette Société n'aurait pas donné une assurance de ce genre pour telle autre entreprise dont les opérations, malgré de grandes probabilités de profit, présentaient des chances inconnues et aléatoires qui ne permettaient pas d'établir une base de revenu.

» Si, du Crédit mobilier, nous passons à M. de Rothschild, le même ordre de faits se présente ; certainement, cette grande maison, et les banquiers qui ont formé un syndicat avec elle n'auraient pas reculé devant l'assurance d'un revenu sur les actions des chemins lombards-vénitiens, mais elle n'aurait pas pris d'engagement semblable pour une société purement de crédit, qui, malgré d'heureuses perspectives qu'autorisait la situation financière, aurait été soumise à toutes les alterna-

tives de la spéculation et à toutes les fluctuations du marché des fonds publics.

» Nous ne disconvenons pas que des garanties de cette nature données aux actionnaires auraient réduit le nombre des affaires offertes au public; mais celles qui se seraient faites sous l'empire de ces garanties auraient présenté un caractère tel qu'elles auraient commandé la confiance, et créé, comme en Angleterre, la foi dans l'association. Le pays aurait ainsi échappé à des déceptions cruelles qui ont nui au crédit public, moins par le chiffre même des pertes subies, que par le découragement qui en est résulté.

» On trouvera peut-être que le fondateur de tant de sociétés est mal venu à tenir ce langage. Je répondrai, pour mes amis comme pour mes ennemis, que toutes les sociétés que j'ai fondées présentent un caractère complet de sécurité; que si le cours des actions de ces sociétés est plus ou moins affecté, les entreprises elles-mêmes sont foncièrement bonnes, et que, si elles ne donnent pas encore tous les résultats auxquels on peut prétendre, c'est qu'elles sont ou dans la période de construction ou au début de l'exploitation; aussi ai-je le droit de m'expliquer, comme je le fais, dans le but de provoquer des bases nouvelles d'associations, bases qui donneraient aux actionnaires des garanties effectives contre le retour des déceptions qui ont eu lieu, et qui contribuent encore à restreindre le développement des richesses industrielles et commerciales de la France.

» On conviendra, en effet, qu'il est probable qu'à l'avenir les actionnaires hésiteront à donner leur concours à des entreprises dont l'étude leur échappe, et qu'ils ne s'y associeront plus, comme dans le passé, par la seule confiance dans le nom qui les patronne. Ils craindront que les fondateurs ne profitent d'un moment de faveur pour vendre ou céder l'intérêt qu'ils peuvent avoir dans l'entreprise.

» Les actionnaires perdent ainsi leur unique garantie, la garantie morale qui, seule, a déterminé les souscriptions. C'est malheureusement l'état de choses qui existe depuis longtemps, et contre lequel des garanties doivent être données. Ces garanties, quelles seront-elles? Telle est la question que le temps devra résoudre.

» Si vous croyez utile, Monsieur le rédacteur, de publier ma lettre, recevez d'avance tous mes remercîments.

» Agréez, Monsieur le rédacteur, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

» J. Mirès.

La plupart des journaux ont reproduit la lettre adressée par M. Mirès au *Journal des Débats*. Cette lettre a été l'objet de quelques critiques; mais, il faut le reconnaître, l'immense majorité a admis le principe de la responsabilité des fondateurs. En effet, comment le public se détermine-t-il à entrer dans une affaire? C'est qu'il la voit patronnée par des hommes qui lui inspirent toute confiance. Cependant il a pu arriver que ces hommes, après avoir fait tourner à leur profit l'entreprise qu'ils avaient proposée au public, se soient retirés en réalisant de gros bénéfices, et soient devenus ainsi étrangers à l'affaire qu'ils avaient patronnée, et dont les actions avaient été par eux vendues avec une prime qui s'est quelquefois élevée de 50 0/0 à 100 0/0. Ainsi disparaît, en cas d'insuccès ultérieur, la garantie que les actionnaires avaient cru s'assurer en s'intéressant à une entreprise qui se présentait sous l'influence d'un grand nom financier. Est-il juste, est-il légitime que les fondateurs puissent ainsi se soustraire à l'engagement moral qu'ils avaient contracté, qui seul a déterminé leur concours, et qui, pour n'être pas un engagement explicite et écrit, n'en devrait pas avoir moins de force?

Que deviendrait le principe de l'association si les hommes les plus considérables et les plus fiers de leur prépondérance financière avaient le droit de faire un tel usage de leur influence, et d'abandonner ceux qui ne se sont engagés dans une affaire qu'à leur suite et parce que le nom du fondateur était considéré non-seulement comme un présage de succès, mais aussi comme une sauvegarde en cas de péril?

Certainement les affaires ne répondent pas toujours aux espérances de ceux qui les ont créées; elles sont sujettes à des déceptions comme toutes les choses de ce monde; mais il nous paraît naturel que les fondateurs qui ont involontairement entraîné les actionnaires dans une affaire malheureuse les suivent dans la mauvaise comme dans la bonne fortune; une entreprise qui périclite est comme le navire en perdition; le fondateur et le capitaine doivent rester au gouvernail pour sauver l'entreprise ou le navire sous peine de forfaire à l'honneur.

Il serait injuste de ne pas reconnaître qu'en général ces principes ont été respectés. Dans le petit nombre d'affaires qui, dans ces dernières années, n'ont pas répondu aux espérances qu'elles avaient fait concevoir, on a vu presque toujours les fondateurs se dévouer courageusement aux intérêts qui leur étaient confiés et s'efforcer de les préserver d'un désastre complet. Mais tout le monde n'a pas compris de même ce devoir impérieux.

C'est contre de telles défaillances, si nuisibles aux affaires et au crédit public, que M. Mirès invoque des garanties positives, afin de ramener la confiance dans l'esprit des capitalistes.

Quelles seront ces garanties? Tel est le problème à résoudre.

Garantira-t-on le revenu? Cette garantie ne saurait être d'une durée suffisante, car les sociétés sont presque toutes constituées pour un temps qui dépasse la moyenne de la vie humaine. Enfin la garantie d'un revenu ne pourrait s'appliquer qu'à une seule nature d'entreprises : celles qui sont investies d'un monopole, et qui par conséquent échappent à toute concurrence, à toute éventualité fâcheuse.

Si c'est le capital qu'on garantit, il faudra certainement que l'entreprise soit bien sûre pour qu'une pareille garantie soit donnée; et encore serait-elle illusoire si les fondateurs ne possédaient pas une situation financière qui répondît elle-même de la garantie donnée.

Il est vrai que l'importance des affaires peut être si grande, qu'aucune garantie n'y puisse suffire réellement; mais c'est à la raison publique à faire justice des exagérations de cette nature, si elles venaient à se produire.

En résumé, il résultera du principe posé par M. Mirès, s'il est admis, que désormais l'association aura une base qui donnera à tous les intérêts une sécurité absolue, et qui rapprochera les sociétés françaises des garanties que présentaient les sociétés anglaises, quand elles se fondaient sur le principe de la responsabilité illimitée rappelée dans la lettre de M. Mirès.

J.-G. Bordot.

EXÉCUTION DU PROGRAMME IMPÉRIAL.

Le *Moniteur* du lundi 5 mars contient un rapport adressé par M. le ministre des finances à l'Empereur, sur l'amélioration du domaine foncier de l'Etat. Ce rapport propose de consacrer une somme de 5 millions pour exécuter les travaux de routes les plus utiles et les plus urgents dans la partie jusqu'ici négligée des forêts domaniales. Ces ressources extraordinaires seraient applicables à cinq exercices, à raison de 1 million par an, et seraient employées, pour partie, à l'exécution des routes forestières proprement dites, et, pour le surplus, en subventions aux départements et aux communes pour l'exécution de routes départementales ou de chemins vicinaux traversant les forêts domaniales et pouvant servir à leur exploitation.

Afin de ne pas imposer de nouvelles charges au budget, la somme de 5 millions serait réalisée au moyen d'aliénations partielles de bois qui auront lieu dans un délai de cinq années. Accomplies dans de pareilles conditions, dit le rapport, les aliénations proposées ne présentent aucun inconvénient, au point de vue forestier, et offrent au contraire, au point de vue économique et administratif comme au point de vue financier, de très-sérieux avantages.

Ce projet a été renvoyé au conseil d'Etat.

Deux décrets insérés au *Moniteur* du 7 mars déclarent d'utilité publique les travaux destinés à compléter la défense de la ville de Moulins contre les inondations de l'Allier, et ceux nécessaires à l'amélioration des passes du Bec-d'Ambès et de Bassens, dans la Basse-Garonne.

La part contributive de la ville de Moulins dans les travaux évalués à 84,750 fr. sera de 30,000 fr., plus les indemnités de toute nature auxquelles l'exécution du plan pourra donner lieu.

Quant à la dépense pour l'amélioration des passes du Bec-d'Ambès et de Bassens évaluée à 1,900,000 fr., elle sera imputée sur le chapitre 37 de la 2e section du budget.

Un autre décret inséré au *Moniteur* du même jour propose des mesures importantes pour le desséchement et l'assainissement de la Brenne, département de l'Indre.

La Brenne est une vaste étendue de territoire ne comprenant pas moins de 105,000 hectares sur lesquels on en compte environ 21,000 de landes et 6,000 couverts d'étangs; la Brenne doit à ce voisinage insalubre de voir sa population ne pas dépasser dix-neuf habitants par kilomètre carré, tandis que celle du département de l'Indre est en moyenne de trente-neuf, et de soixante-huit pour la France entière. La vie moyenne, qui est dans tout l'Empire de trente-trois ans, s'y trouve réduite à vingt-cinq années.

Ce qui manque aux terres de la Brenne, c'est l'élément calcaire. Il fallait donc, pour y introduire cet indispensable amendement, mettre cette contrée en communication avec les lieux où la marne se trouve en abondance et avec les stations de chemins de fer où elle peut être facilement transportée. Le projet relatif aux routes agricoles dans la Brenne jugé le plus propre à favoriser cette introduction, consiste dans l'établissement d'un réseau complet de douze routes offrant un développement total de 225 kilomètres environ et reliant entre eux les points suivants :

1° Vandœuvres et Scoury; 2° Mézières et la station de Luant; 3° Saint-Michel et la station de Lothiers; 4° Lureuil et la station de Luant; 5° Martizay et Rosnay; 6° Douadic et Paulnay; 7° Ciron et Mézières; 8° Rosnay et Subtray; 9° Ruffec et Rosnay; 10° Nuret et Vandœuvres; 11° Nuret et Nuellay; 12° enfin la route départementale n° 7 et Lothiers.

Parallèlement à ces routes, et de chaque côté, courront de larges fossés destinés à faciliter l'écoulement des eaux et qui viendront se déverser dans les cours d'eaux déjà existants. On est en droit d'espérer de l'établissement de ces routes les meilleurs résultats.

La dépense des constructions des routes dont il s'agit est évaluée à 1 million; de plus leur entretien restera à la charge de l'Etat pendant cinq ans. Quant aux terrains nécessaires à leur établissement, ils seront fournis par les communes intéressées.

Telles sont les principales dispositions de ce décret important qui sera prochainement mis à exécution, et qui nous paraît constituer, avec la suppression des étangs, en ce moment à l'étude, le meilleur moyen de faire cesser l'insalubrité proverbiale de la Brenne.

F. GRIMAUD.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Nous avons déjà annoncé que le conseil d'Etat était saisi d'un projet de loi qui substituait le Crédit foncier de France au Comptoir d'escompte pour toutes les opérations de ce Comptoir avec le Sous-Comptoir des entrepreneurs.

Le *Moniteur* vient de publier le projet de loi et l'exposé des motifs. Nous publierons dans notre prochain numéro l'exposé des motifs que l'abondance des matières ne nous permet pas de donner aujourd'hui. Quant au projet de loi, qui est en ce moment soumis aux délibérations du Corps législatif, en voici le texte :

Art. 1er. La société du Crédit foncier de France est substituée au Comptoir d'escompte de Paris pour toutes les opérations qu'il a été autorisé à effectuer avec le Sous-Comptoir des entrepreneurs de bâtiments, par les décrets des 24 mars et 4 juillet 1848.

Art. 2. La société du Crédit foncier jouira à cet effet des priviléges et garanties accordés au Comptoir d'escompte par décrets des 24 mars, 4 juillet et 23 août 1848, et par la loi du 6 juin 1857.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 28 janvier 1860.

Le président du conseil d'Etat,
Signé : J. BAROCHE.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 3 MARS 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 3 mars
Paris-Méditerranée	10.332 15	891 25
Nord	10.225 »»	922 50
Orléans	6.455 12	1375 »»
Ouest	6.191 35	583 »»
Bességes	5.005 83	440 »»
Est	5.747 99	638 75
Midi	4.115 81	492 50
Genève	3.334 60	387 50
Ardennes	3.351 48	462 50
Dauphiné	2.730 52	595 »»
Autrichiens	fl.2.053 44 Au 25 février.	505 »»
Lombards-Vénitiens-Sud	4.556 18	563 75
Victor-Emmanuel	3.093 57	397 50
Madrid à Alicante	3 511 11	452 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE BELGE POUR L'ENCOURAGEMENT DE L'INDUSTRIE NATIONALE

Nous avons eu plusieurs fois l'occasion, dans ce journal, notamment lors de la création de la nouvelle institution de crédit connue aujourd'hui sous le titre de *Société du Crédit industriel et commercial*, de parler d'un établissement qui fonctionne depuis de longues années en Belgique, et dont le but principal est d'aider à fonder et de patronner des entreprises industrielles.

La *Société générale belge pour l'encouragement de l'industrie* fut fondée, à une époque où la Belgique faisait encore partie du royaume des Pays-Bas, par le roi Guillaume III. Ce prince, dont les idées en matière de finances et d'industrie étaient très-progressives, avait personnellement concouru à la création de la Société générale. Il n'était pas encore question de chemins de fer, et tout se bornait alors au développement et à l'amélioration de la canalisation des Pays-Bas et à la mise en valeur des richesses houillères et minières du pays. On sait quel fut ce développement et comment les Pays-Bas se trouvèrent bientôt sillonnés de canaux fournissant à l'industrie des moyens de transports faciles et peu coûteux, on sait quelle activité fut apportée pour l'exploitation des mines, houillères et carrières de la Belgique; mais ce qu'on sait moins c'est qu'une circonstance particulière avait puissamment aidé à ce grand mouvement industriel; la Société générale qui prit une grande part à la fondation des sociétés diverses créées à cette époque, avait donné à l'industrie la plus vive impulsion en garantissant sur son capital social un revenu aux affaires qu'elle créait ou qu'elle patronnait. Au bout d'un certain temps, la confiance dans la Société générale était telle, que la garantie devint inutile, et que le patronage seul de la Société suffit au succès des opérations commanditées par elle.

La *Société générale belge pour l'encouragement de l'industrie* participe à la formation de Sociétés anonymes, en souscrivant une partie de leur capital et en leur ouvrant des crédits en comptes courants. Pour se procurer les capitaux nécessaires à ses opérations, la Société générale, indépendamment de son capital social supérieur à 30 millions, reçoit des capitaux en comptes courants et émet des obligations au porteur, productives d'intérêts à 3 1/2 ou 4 p. 0/0, suivant que le remboursement doit s'effectuer au bout de deux ou de quatre années.

Cette Société vient de rendre compte à ses actionnaires des opérations accomplies dans le cours de l'année 1859, et nous avons pensé qu'il ne serait pas sans intérêt d'extraire de son bilan les chiffres principaux qui peuvent donner une idée de la nature et de l'importance de ces opérations.

Bilan au 31 décembre 1859.

A. De la Société envers elle-même.

Passif.		Francs.
Capital		32.804.232 60
Fonds de réserve au 31 décembre 1849		31.000.000 »
Nouveau fonds de réserve		4.280.075 87
Intérêts et dividendes dus aux actionnaires		879.830 36
Solde en bénéfice du compte de profits et pertes		4.009.125 40
Total		72.973.264 43

B. De la Société envers des tiers.

Billets	279.350 »	
Caisse d'épargne et institution de prévoyance	19.630.206 50	
Obligations et promesses	27.838.000 »	
Comptes courants	9.946.669 18	
Divers	1.598.921 10	59.293.146 78
Total du passif		132.266.411 21

Actif.	
Caisse	9.588.216 46
Portefeuille	13.036.361 56
Valeurs immobilières	4.005.193 69
Fonds publics	1.808.485 15
Prêts et reports	1.697.534 68
Obligations de Sociétés	8.700.949 18
Actions de Sociétés	71.496.254 52
Liquidations	1.058.826 72
Comptes courants	18.836.502 59
Divers	1.138.086 66
Total de l'actif	132.266.411 21

Compte de profits et pertes.

Débit.	
Frais d'administration	276.483 57
Intérêts sur 31,000 actions de la Société générale	1.540.211 64
Intérêts aux agents pour leurs cautionnements	952 38
Intérêts à la caisse de réserve des employés	10.279 22
Intérêts aux porteurs de promesses de la Société	3.659 »
Intérêts aux porteurs d'obligations de la Société	932.158 18
Intérêts aux porteurs de livrets de la Caisse d'épargne	536.929 63
Intérêts en comptes courants *des sociétés financières*	191.317 74
Intérêts en comptes courants avec correspondants	2.123 56
Patente de 1858	97.492 18
Solde en bénéfice	4.009.125 40
Total	7.705.733 »

Crédit.	
Solde du compte de profits et pertes de 1858	1.050 04
Intérêts des prêts sur effets publics	36.454 38
Intérêts des prêts sur hypothèques	3.135 44
Intérêts des prêts sur marchandises	5.407 11
Intérêts sur fonds nationaux	104.768 33
Intérêts et dividendes sur actions	3.384.927 50
Intérêts sur obligations	402.331 07
Intérêts sur reports	46.097 26
Intérêts en comptes courants avec sociétés industrielles	486.904 07
Intérêts en comptes courants avec correspondants	24.604 83
Bénéfice sur les opérations de change, commission, etc.	606.160 67
Bénéfice sur réalisations	528.928 05
Rentrées sur créances portées en perte	7.500 93
Produits des domaines et des forêts	66.864 32
Total	7.705.733 »

Si on compare le chiffre d'affaires faites par la Compagnie, dans le cours de l'année 1859, au chiffre des affaires de l'année précédente, on trouve qu'il y a accroissement pour le dernier exercice, puisque le total du bilan de 1859 est de... 132,266,411 »»
Et qu'il n'était en 1858 que de............. 128,485,728 »»

Soit en plus, pour 1859. 3,780,683 »»

Cet accroissement a particulièrement porté sur les comptes courants et le portefeuille d'actions, qui, de 67,979,458 fr. en 1858, s'est élevé, pour 1859, à 71,496,254 fr. 52 c.

On voit par le compte profits et pertes, que les intérêts et dividendes reçus sur les actions, se sont élevés à 5,384,927 fr., qui représentent un revenu de 7.5 0/0 sur le capital d'estimation, la Société ne prenant pas pour base, et cela avec raison, les cours de la Bourse qui peuvent présenter des variations importantes, et qui, par conséquent, ne sauraient constituer une évaluation sérieuse.

Le même calcul fait pour l'exercice précédent donnait un revenu de 7.3 0/0 seulement.

Le solde en bénéfice des comptes profits et pertes, déduction faite des intérêts à 5 0/0 du capital, s'élève à 4,009,125 fr. 40 c.

Le bénéfice total, intérêts compris, est en conséquence de 5,649,337 fr. 04 c. Il dépasse de 162,472 fr. 30 c. la moyenne des cinq années antérieures.

Sur ce bénéfice, il a été prélevé un dividende de 100 fr. par action ; le cinquième, soit 801,825 fr. 08 c., a été porté au fonds de réserve, qui atteint maintenant 5,081,900 fr. 95 c., indépendamment d'une réserve de 31 millions capitalisés en 1849.

Quant au mouvement général des affaires de la Compagnie, il se décompose ainsi :

Trésor et caisse des agents	265,509,782 »»
Portefeuille, opérations de change, négociations...	334,465,647 »»
Comptes courants	214,172,082 »»
Divers	447,714,120 »»
Soit au total	1,261,861,631 »»

Ainsi que nous le disions le 25 décembre 1858, en signalant l'utilité de la Société de Crédit belge et en la présentant comme un exemple, le rôle de cette Société ne s'est pas amoindri par suite des embarras qui pèsent sur tous les marchés de l'Europe ; au contraire, ce rôle a grandi. Distributrice du crédit industriel, la Société belge, dirigeant tour à tour ses ressources sur les divers points où elles étaient le plus utiles, patronnant et commanditant tour à tour, ou simultanément, plusieurs branches d'industrie, a vu ses efforts couronnés par le succès, et on peut affirmer que la Belgique lui doit, en grande partie, le développement incessant de sa prospérité industrielle.

J.-G. Robdot.

COMPAGNIE D'ARMEMENTS MARITIMES

I.-T. BARBEY ET Cie.

Assemblée générale du 3 mars.

Samedi 3 mars a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie d'armements maritimes, désignée sous la raison sociale I.-T. Barbey et Cie.

M. Casimir Noël, président du conseil de surveillance, a donné lecture d'un rapport où sont exposées avec netteté et concision les affaires de la Compagnie qui sortent de leurs dernières épreuves pour entrer dans une période d'amélioration progressive ; le bilan arrêté au 31 décembre 1859, et qui se solde par un bénéfice de 156,663 fr. 76 c., vient à l'appui de cette déclaration, et les produits connus en janvier et en février, font espérer des bénéfices beaucoup plus considérables pour l'exercice courant.

L'assemblée a donc décidé qu'un dividende de 5 fr. par action de 500 fr. serait distribué à partir du 15 mars.

Ce résultat, après les crises qu'ont subi les affaires maritimes depuis 1856, a été accueilli avec satisfaction par la majorité de l'assemblée. Nous renvoyons nos lecteurs à l'extrait du rapport qui nous a été communiqué par la Compagnie, et que nous publions plus loin. On y trouvera la liste des 200 obligations sorties au tirage opéré en assemblée générale, et qui seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à partir du 1er juin prochain.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

M. le directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest avait présenté, l'année dernière, une demande à l'administration supérieure à l'effet d'obtenir l'autorisation de supprimer le système atmosphérique employé jusqu'à ce jour sur la rampe de Saint-Germain, et de substituer à ce système celui de locomotives ordinaires de poids et de force suffisants pour ce service. Une enquête vient d'être ordonnée par M. le préfet de Versailles sur le projet de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

— On assure, dit *le Progrès de Lyon*, que les travaux du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse, c'est-à-dire de la zone inférieure de Lyon au plateau sur lequel repose la grande cité ouvrière, commenceront demain.

La Compagnie à laquelle l'administration municipale a cédé, sur le Jardin des Plantes, une partie du terrain nécessaire à l'établissement de la voie, a fait l'acquisition d'autres terrains indispensables à sa complète installation.

L'entrée de l'embarcadère sera placée en face de la rue Termes, prolongement de la place Neuve-des-Carmes, au bas des chemins à lacets que l'on s'occupe à établir au travers de l'ancien Jardin des Plantes.

— On embarque depuis plusieurs mois dans nos ports, dit la *Gazette du Midi*, un impor-

tant matériel de chemin de fer que S. A. le vice-roi d'Egypte a fait exécuter dans les principales usines de France. Ces jours derniers, on plaçait successivement à bord des navires nolisés tout exprès, et au moyen de grues, des wagons-citernes, des wagons-écuries et des locomotives. Les wagons-citernes sont destinés à transporter l'eau du Nil du Caire à Suez pour l'alimentation des habitants de cette nouvelle Venise que baigne la mer Rouge, et qu'attend un brillant avenir, grâce à la colossale entreprise conçue par M. de Lesseps.

—D'après le journal de Charleroi (Belgique), pendant la dernière quinzaine de février dernier, il aurait été exporté chaque jour pour la France, par le chemin de fer, mille tonnes de charbon de plus comparativement à la même quinzaine du mois correspondant de l'année 1859.

— On lit dans le *Courrier du Bas-Rhin* :

« Diverses difficultés ont empêché jusqu'à ce jour l'organisation d'un service régulier de grande vitesse sur les chemins de fer de la rive gauche du Rhin, de Cologne à Bâle, et quoique la ligne entière soit ouverte à la circulation depuis plusieurs semaines, les convois directs n'y ont pas encore été établis.

» Ce retard provient surtout de ce que le chemin de fer de la rive gauche traverse plusieurs Etats, la Prusse rhénane, la Hesse rhénane, la Bavière rhénane, la France, pour aboutir à la Suisse, et qu'ainsi il fallait des négociations assez compliquées pour concilier les intérêts et les convenances de ces nationalités multiples.

» La *Gazette d'Augsbourg* nous annonce que ces négociations ont enfin abouti à un résultat, et que les administrations des chemins de fer de la rive gauche du Rhin sont arrivées à s'entendre pour l'ouverture d'un service direct de Bâle à Cologne.

» C'est le 14 mars que ce service doit être inauguré. A dater de ce jour, les voyageurs pourront monter en wagon dans l'une de ces deux villes, et arriver, sans changer de convoi, dans l'espace de treize heures, d'une extrémité de la ligne à l'autre.

» Les voyageurs qui voudront simplement traverser la France par ces convois directs seront dispensés de la visite de leurs bagages aux bureaux de douane de la frontière française, à Wissembourg et à Saint-Louis.

» Le correspondant de la *Gazette d'Augsbourg* qui transmet ces informations ajoute que la Compagnie française de l'Est a obtenu du gouvernement français que les voyageurs qui prendront ces convois directs fussent exempts de toute formalité gênante au sujet de leurs passe-ports, et que tout se bornât à un simple visa qu'y apposeront les commissaires spéciaux qui seront attachés à cet effet aux gares de Saint-Louis et de Wissembourg. »

— La ligne de Séville à Xérès a été ouverte au public le 1er mars courant; cette ouverture a été pour la *Gazette du chemin de fer de Madrid* l'occasion d'un long article, dans lequel elle examine avec quelques détails les divers éléments de trafics qui assurent à cette voie des résultats importants, alors surtout que sera terminé le tronçon de Puerto-Réal à Cadix qui se trouvera ainsi directement relié à Séville.

Après avoir mis en lumière tous les avantages qui doivent résulter pour cette ligne de la richesse des contrées desservies, de leur nombreuse population et de l'activité de leur commerce, la *Gazette* ajoute qu'à tous ces avantages vient encore se joindre une autre source de revenu, sur laquelle nous croyons devoir appeler l'attention de nos lecteurs.

Il s'agirait d'un excédant de 83,250 mètres de terrain qui resteraient à la Compagnie autour de la station de Cadix, après la construction de ces gares et de quatre-vingt-huit magasins qu'elle louerait au commerce. La valeur de ces 83,250 mètres ne serait pas moindre d'environ fr. 4,000,000, d'après l'estimation qui en aurait été faite par un homme des plus compétents, le chef des travaux de l'école de San-Fernando.

— Le conseil d'administration de la ligne d'Italie annonce qu'il ouvrira la deuxième section de la ligne comprise entre Martigny et Sion le 10 mai prochain. La première section comprise entre Bouveret et Martigny est en exploitation depuis le 14 juillet dernier. La ligne d'Italie appelée à continuer le chemin de Paris à Lyon et à Genève jusqu'à Arona fait partie essentielle de la grande ligne de Paris à Milan par le Simplon qui, à si juste titre, au point de vue industriel et au point de vue politique, préoccupe si vivement aujourd'hui l'attention publique.

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 8 mars 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	176,465,003 60
Numéraire dans les succursales	307,954,449 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	461,637 60
Portefeuille de Paris, dont 80,665,906 fr. 31 c. provenant des succursales	237,859,051 20
Portefeuille des succursales, effets sur place	350,736,990 »
Avances sur lingots et monnaies	718,000 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	402,800 »
Avances sur effets publics français	27,376,800 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	13,328,300 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	52,498,300 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	32,151,830 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	738,400 »
Avances sur obligations dans les succursales	338,050 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	40,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	53,708,861 43
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,398,216 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	203,117 41
Divers	3,075,740 44
	1,392,662,378 82

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 63
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	760,630,675 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	6,092,261 34
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	8,572,670 »
Compte courant du Trésor, créditeur	220,691,589 92
Comptes courants de Paris	178,408,571 67
Comptes courants dans les succursales	37,388,912 »
Dividendes à payer	1,166,337 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	1,544,872 97
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	4,789,092 45
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,465,758 17
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	16,772 61
Divers	2,700,381 15
	1,382,662,378 82

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 29 février 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	3,032,436 80	5,609,874 07
Espèces à la Banque	2,577,437 27	
Portefeuille :		
Paris	35,806,023 22	52,791,468 86
Province	13,234,837 31	
Etranger	3,732,608 33	
Immeubles		439,296 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		6,207,128 44
Correspondants :		
De province	8,424,658 39	11,773,858 59
Etrangers	3,349,200 10	
Crédits sur connaissements et nantissements		2,930,108 25
Frais généraux		127,533 07
Effets en souffrance. — Exercice courant		4,332 21
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		2,128,620 08
		102,012,222 44

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs		4,072,174 05
Réserve		4,057,088 99
Comptes courants d'espèces		30,430,641 58
Acceptations à payer		3,745,392 66
Dividendes à payer		123,743 07
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	7,589,833 [illegible]	7,677,520 20
Par faillites du Tribunal de commerce	87,686 37	
Correspondants :		
De province	10,157,926 94	10,591,136 74
Etrangers	433,209 80	
Profits et pertes		379,534 26
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		4,607 39
Divers		940,293 50
		102,012,222 44

Risques en cours au 29 février 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	52,791,468 86
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	9,334,687 59
	62,126,156 45

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

PINARD.

COMPAGNIE D'ARMEMENTS MARITIMES

I.-T. BARBEY ET Cᵉ.

MM. les actionnaires de la Compagnie d'Armements maritimes I.-T. Barbey et Cᵉ se sont réunis le 3 mars courant, en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, sous la présidence de M. CASIMIR NOEL, président du Conseil de surveillance.

L'exposé des gérants et le rapport du Conseil de surveillance ont présenté la situation de la Société comme devant donner aux actionnaires toute sécurité.

Malgré la crise prolongée qui a pesé sur toutes les industries et particulièrement sur les affaires maritimes, jusque vers la fin de 1859, le capital social est dans son intégralité.

Le bénéfice net du compte d'assurances a, par son importance, couvert toutes les pertes et les avaries, et permis de fournir un dividende de **cinq francs** par action.

La reprise générale des affaires laisse espérer que l'exercice de 1860 produira des résultats satisfaisants.

La loi du 17 juillet 1856 ayant interdit, d'après l'interprétation de la jurisprudence, toute distribution de bénéfices avant l'inventaire et son approbation par l'assemblée générale, les intérêts et dividende, s'il y a lieu, seront payés désormais, *en une seule fois, le 15 mars* de chaque année.

Le dividende de **cinq francs** sera payé à dater du 15 mars courant, au siége de la Compagnie, rue de Provence, nº 46, sur la représentation des *deux* coupons nºˢ 6 et 7 de l'exercice 1858, lesquels seront rendus au porteur après avoir été estampillés.

Deux cents obligations ont été tirées au sort pour être remboursées à partir du 1ᵉʳ juin prochain.

Les numéros sortis sont les suivants :

Série		Nºˢ			
Série	2	Nºˢ	11	à	20
»	16	»	151	à	160
»	39	»	381	à	390
»	74	»	731	à	740
»	77	»	761	à	770
»	89	»	881	à	890
»	93	»	921	à	930
»	102	»	1011	à	1020
»	127	»	1261	à	1270
»	130	»	1291	à	1300
»	135	»	1341	à	1350
»	167	»	1661	à	1670
Série	180	Nºˢ	1791	à	1800
»	199	»	1981	à	1990
»	205	»	2041	à	2050
»	209	»	2081	à	2090
»	211	»	2101	à	2110
»	230	»	2291	à	2300
»	273	»	2721	à	2730
»	301	»	3001	à	3010

Paris, le 6 mars 1860.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE

Autorisé par la loi du 31 mai 1859, approuvé par arrêté ministériel du 8 février 1860.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE.

Cet emprunt est divisé en 175,000 obligations de *cent* francs chacune, portant intérêt annuel de 3 0/0, et remboursables au pair en quarante-deux années, à l'aide de deux tirages par an, dont le premier aura lieu le 1ᵉʳ septembre 1860.

Ces tirages donnent droit aux primes suivantes :

Pour chacun des 16 premiers tirages semestriels. — 1 obligation à rembourser par 25,000 fr.; 3 par 10,000 fr.; 1 par 4,000 fr.; 10 par 1,000 fr.; 12 par 500 fr.; 15 par 400 fr.; 15 par 200 fr.

Pour chacun des 67 tirages semestriels suivants. — 1 obligation à rembourser par 25,000 fr.; 1 par 10,000 fr.; 7 par 1,000 fr.; 10 par 500 fr.; 15 par 400 fr.; 20 par 200 fr.

Enfin le dernier tirage donnera droit à : — 1 obligation à rembourser par 50,000 fr.; 1 par 25,000 fr.; 1 par 10,000 fr.; 10 par 1,000 fr.; 20 par 500 fr.; 29 par 400 fr.; 74 par 200 fr.

Le paiement des obligations sorties et des coupons d'intérêt se fera à *Lille* et à *Paris.*

Les obligations, avec jouissance d'intérêt à partir du 1ᵉʳ avril 1860, sont émises au cours de **91** fr. chacune ; cette somme est payable comme suit : 20 fr. en souscrivant,
25 fr. le 15 mai 1860,
25 fr. le 15 juin 1860,
21 fr. le 15 juillet 1860.

En cas de retard de paiement d'un terme, le porteur sera passible des intérêts à raison de 5 0/0 l'an, à partir du huitième jour après l'échéance de ce terme, sans qu'il soit besoin d'un avis préalable. A défaut de paiement d'un terme échu dans le délai d'un mois à partir de l'échéance, le montant de l'obligation sera exigible en totalité, et elle pourra être vendue jusqu'à due concurrence.

Après délivrance des titres provisoires, les porteurs auront la faculté d'anticiper, mais seulement en bloc, tous les termes de paiement restant à échoir, avec bonification de l'intérêt en leur faveur à 3 0/0 l'an.

La souscription demeurera ouverte du 8 mars courant au 15 du même mois :

A Lille, à l'*Hôtel de ville ;*

A Paris, chez *M. Léopold-S. Konigswarter*, banquier, 84, rue de Provence. (Un bureau spécial est établi à cet effet, 15, rue de la Victoire.)

Si les demandes dépassaient le nombre des obligations à émettre, un avis ultérieur fera connaître le plus promptement possible la proportion dans laquelle chaque souscription devra être réduite.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

12 mars. — **Mines de la Loire.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures précises. Dépôt de 25 actions au moins cinq jours avant la réunion, au siége social, rue de la Victoire, 44.

23 mars. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Lyon, place de la Charité, hôtel de Provence, à 10 heures du matin. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion, au siége social, à Lyon, et à Paris, chez MM. Séguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40.

23 mars. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Lyon, place de la Charité, hôtel de Provence, à 1 heure de relevée. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion : à Lyon, au siége social, rue Lafont, nº 2, et à Paris, chez MM. Séguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40.

23 mars. — **Société anonyme des houillères de Saint-Etienne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Lyon, place de la Charité, hôtel de Provence, à 3 heures de relevée. Dépôt des titres cinq jours avant la réunion, au siége social, à Lyon, rue impériale, 36, et à Paris, chez MM. Séguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40.

26 mars. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Beethoven, passage de l'Opéra, à 1 heure de relevée. — Dépôt de 20 actions au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

29 mars. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions au moins, du 1ᵉʳ au 26 mars, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

30 mars. — **Compagnie du chemin de fer d'Orléans.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, à l'hôtel de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à 2 heures 1/2. Dépôt de 20 actions au moins du 10 au 27 mars, au siége social.

30 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures précises. Dépôt de 20 actions au moins du 5 au 20 mars, au siége social, rue Saint-Georges, 1.

31 mars. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures précises. Dépôt de 10 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, rue Bergère, 12.

31 mars. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures de relevée. Dépôt de 20 actions à Paris, chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

4 avril. — **Crédit mobilier autrichien.** — Convocation de l'assemblée générale. Le lieu sera

ultérieurement indiqué. Dépôt de 20 actions au moins, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

16 avril. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8, à 1 heure de relevée. Dépôt de 15 actions au moins dix jours avant la réunion : à Bruxelles, au siége social, rue du Commerce, 1 ; à Gand, à la Banque de Flandre, et à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid, et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

15 mai. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion au siége de la Compagnie, place Vendôme, 12.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

15 février. — **Caisse du commerce et de l'industrie à Turin.** — Paiement de 4 fr. par action à titre d'intérêts : à Turin, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

(DIVIDENDES.)

1er mars. — **Agence centrale des banques coloniales.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1859, soit 19 fr. 35 c. par action de 500 fr. pour la Martinique, et 20 fr. pour la Guadeloupe, rue Amsterdam, 37.

15 mars. — **Chemin de fer d'Anvers à Gand.** — Paiement de 21 fr. par action formant le dividende de 1859. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

15 mars. — **Compagnie d'armements maritimes** (I. T. Barbey et Cie). — Paiement de 5 fr. par action à titre de dividende, sur la présentation de deux coupons 6 et 7 de l'exercice 1858, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 46.

2 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859 (16e coupon des actions), à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Service des Obligations.

10 mars. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement du coupon n° 2 sur les obligations. (Voir les détails aux annonces.)

1er avril. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852-1855). (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 19 mars. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Dernier délai pour effectuer les 3e et 4e versements en retard de 50 fr. par action, en cours d'exécution depuis le 20 septembre 1859 : à Paris, dans les bureaux de la Compagnie, rue Laffitte, 28. (Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 7 janvier dernier, page 13.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

8 au 15 mars. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Émission de 175,000 obligations de 100 fr. chacune, avec intérêt de 3 0/0. Ces obligations, remboursables au pair en quarante-deux années, sont émises au cours de 91 fr. chacune. (Voir l'avis que nous publions ci-dessus, page 167.)

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1er juin. — **Compagnie d'armements maritimes.** — Remboursement de 200 obligations sorties au tirage qui a eu lieu en assemblée générale le 3 mars, et dont on trouvera la liste officielle dans l'avis que nous publions ci-dessus, page 167, d'après une communication de la Compagnie.

1er juin, 1er juillet, 1er octobre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage public du 11 février 1860, et dont on trouvera la liste officielle, communiquée par la Compagnie, à nos annonces du 18 février page 124.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

15 mars. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Tirage au sort à midi de 573 obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunt 1855), au siége de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

22 mars. — **Crédit foncier de France.** — Septième tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.		DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1859	
			Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins.
									0/0	0/0
EST (1)		Du 26 février au 3 mars...	1080	1,069,425 60	636 56	1618	1,050,667 40	649 35	».»»	12.79
ORLÉANS (1)		26 — 3 — ...	1475	1,081,823 46	733 44	1475	1,162,866 36	788 36	»	6.97
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)		26 — 3 — ...	1406	1,642,038 08	1,167 88	1363	1 660,218 12	1,218 06	»	4.12
OUEST (1)		26 — 3 — ...	1195	846,741 35	708 50	1188	816,057 36	686 92	3.15	»
NORD (1)		26 — 3 — ..	964	1,070,215 05	1,116 »»	919	1,012,131 53	1,101 »»	1.36	»
MIDI (1)		26 — 3 — ...	793	407,109 98	513 38	793	338,200 94	426 49	20.37	»
LYON A GENEVE (1)		26 — 3 — ...	231	86,141 14	372 90	229	90,090 77	393 40	»	5.21
ARDENNES (1)		26 — 3 — ...	164	60,231 10	367 38	154	54,240 08	352 21	4.12	»
DAUPHINÉ		26 — 3 — ...	134	42,560 95	317 54	134	41,353 86	308 61	2.89	»
BESSÉGES A ALAIS (1)		26 — 3 — ...	33	23,651 50	716 71	33	23,071 05	699 12	2.45	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE	Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	19 — 25 février ...	1326	755,068 50	569 58	1169	700,003 26	590 76	»	3.53
AUTRICHIENS		26 — 3 mars ...	1323	fl. 313,560 »»	237 01	1323	fl. 278,235 »»	210 31	12.70	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE	Madrid à Alicante	19 — 25 février ...	682	223,537 35	363 77	682	153,290 30	318 01	46.23	»
	Madrid à Guadalajara	19 — 25 — ...	57	14,729 27	258 41	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES		26 — 3 mars ...	275	44,825 19	163 »»	266	48,041 70	180 60	».»»	9.18
VICTOR-EMMANUEL		19 — 25 février ...	214	110,245 45	557 22	214	87,562 39	409 17	30.18	»
OUEST SUISSE		24 — 1er mars ...	97	30,628 88	315 76	80	44,760 63	300 75	1.94	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

TRANSPORTS A PRIX RÉDUITS DES MILITAIRES ET MARINS.

Un arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, relatif aux transports à prix réduit des militaires et marins sur les chemins de fer, et pris avec l'assentiment du maréchal ministre de la guerre et de l'amiral ministre de la marine, règle d'une manière définitive les diverses questions jusqu'ici controversées à ce sujet. Cet arrêté contient les dispositions suivantes, en ce qui concerne spécialement les militaires et marins voyageant *isolement* :

Sera transporté au prix réduit fixé par les cahiers des charges tout militaire ou marin qui présentera une feuille de route régulière. Cette feuille de route devra servir pour un voyage (aller et retour).

Lorsque la feuille de route aura déjà servi pour un premier voyage (aller et retour), chaque visa délivré ultérieurement par l'autorité compétente (fonctionnaires de l'intendance ou du commissariat de la marine, chef de corps ou de détachement, commandants de place, sous-préfets, maires) constituera une feuille de route nouvelle donnant droit à un nouveau voyage (également aller et retour).

La feuille de route ainsi que les visas successifs indiqueront la direction que le titulaire devra prendre.

La feuille de route pourra être suppléée par les saufs-conduits, congés, permissions ou ordres de service délivrés par l'autorité compétente, et ce qui est applicable à la feuille de route, le sera également à ces différents titres.

Des cartes personnelles, destinées à remplacer la feuille de route, seront délivrées par les Compagnies de chemins de fer,

Pour le service de la guerre : aux maréchaux de France placés à la tête des commandements supérieurs, aux officiers généraux commandant une division ou une subdivision militaire, aux intendants, sous-intendants et adjoints à l'intendance, aux officiers de gendarmerie ;

Pour le service de la marine : aux préfets maritimes et chefs du service maritime dans les ports secondaires, aux majors généraux de la marine et aux commissaires de l'inscription maritime.

Ces cartes donneront à chacun des officiers ou fonctionnaires auxquels elles seront délivrées, la faculté de voyager au prix réduit du cahier des charges, dans la circonscription de son commandement et de ses attributions.

Les sous-officiers et commandants de brigade de gendarmerie seront admis au bénéfice de la réduction accordée par le cahier des charges, sur leur déclaration écrite qu'ils voyagent pour cause de service.

Les gendarmes seront transportés à prix réduit en présentant un des titres énoncés plus haut pour les militaires et marins.

Le bénéfice du prix réduit ne pourra être refusé par les Compagnies aux militaires ou marins porteurs d'un titre périmé, lorsque ce titre n'aura pas été utilisé pour le parcours qu'il indique.

Les Compagnies sont autorisées à demander en route aux porteurs de billets militaires, l'exhibition de leur feuille de route, lorsque ceux-ci ne sont pas en uniforme.

Il est interdit aux Compagnies d'exiger en route cette exhibition, lorsque les porteurs de billets militaires sont en uniforme.

Les sous-officiers et soldats des armées de terre et de mer, ainsi que les agents de même rang *en uniforme*, ne seront admis à voyager à prix réduit que dans les voitures de 2ᵉ et 3ᵉ classe, à moins que des raisons de service, constatées par l'autorité compétente sur la feuille de route ou sur le titre qui la supplée, ne les obligent à voyager par un train express, qui n'aurait que des voitures de 1ʳᵉ classe. L'autorité compétente reste d'ailleurs seule juge des raisons de service qui justifient l'exception et n'est pas tenue de les développer.

Les officiers seuls et assimilés seront admis à voyager dans les voitures de 1ʳᵉ classe.

Sauf l'exception qui vient d'être indiquée, les Compagnies seront tenues de refuser des billets de 1ʳᵉ classe aux sous-officiers et soldats, marins et agents de même rang en uniforme, quand bien même ceux-ci les réclameraient, en offrant de payer place entière; mais elles devront satisfaire aux demandes de billets de 1ʳᵉ classe à prix réduit qui leur seraient adressées par des sous-officiers, soldats, marins et agents de même rang, en *habit bourgeois*.

Les officiers et assimilés, soit en uniforme, soit en habit bourgeois, peuvent occuper, si bon leur semble, des places autres que celles de 1ʳᵉ classe.

Les excédants de bagages dont le transport doit être effectué au prix réduit du cahier des charges, sont limités, indépendamment des 30 kilogrammes gratuits, à :

70 kilogrammes pour les sous-officiers des armées de terre et de mer, soldats, marins et agents de même rang ;

200 kilogrammes pour les officiers jusqu'au grade de capitaine ou de lieutenant de vaisseau, et pour les assimilés ;

300 kilogrammes pour les officiers supérieurs et les officiers généraux, et pour les assimilés.

Aucune limite n'est assignée aux officiers généraux et autres du corps de la marine, allant prendre un commandement à la mer, pourvu que leur situation soit constatée sur la feuille de route ou sur le titre qui la supplée.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 20 mai 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Malheureusement l'emploi des ciments est très-coûteux et fort difficile, et exige le concours d'ouvriers spéciaux que l'on ne trouve pas toujours : aussi rien n'est plus fréquent que la prompte destruction des maçonneries de ciment qui, au début, avaient donné les meilleures espérances, alors même que ces maçonneries avaient été construites au-dessous de la surface du sol, au contact de l'eau et à l'abri de toutes les intempéries. A plus forte raison, le mal est-il plus fréquent et plus irréparable lorsqu'il s'est agi de constructions élevées à la surface du sol et exposées aux alternances des gelées et des chaleurs, du sec et de l'humide ; sous cette influence le ciment subit des retraits, il se désagrége, sauf de rares exceptions.

Ces inconvénients ont été si multipliés, que, de guerre lasse, les praticiens ont abandonné l'emploi à l'air des bétons de ciments, de même qu'ils avaient abandonné ceux à base de chaux.

En effet, sauf quelques spécimens d'une importance insignifiante, on ne rencontre nulle part des maçonneries monolithes composées de bétons à base de chaux ou de ciment, exposées directement, sans abri, sans parements, aux intempéries.

Depuis plusieurs années mes travaux ont eu pour but de prouver, de démontrer que des bétons à base de chaux, et même de chaux de la plus médiocre qualité, pouvaient être composés, préparés et employés de manière à donner une maçonnerie beaucoup plus économique que toute autre, et capable de résister à l'air, à toutes les causes de destruction. Ce résultat aujourd'hui est complétement atteint.

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 18 février 1860.

En effet, avec toutes les chaux, tous les sables siliceux quelconques, je puis à volonté, d'une manière certaine et régulière, obtenir en tous lieux une maçonnerie dure, dense, compacte, imperméable ; en un mot les bétons à base de chaux convenablement préparés constituent une véritable pâte de pierre, acquérant avec rapidité une dureté considérable, qui va croissant toujours avec le temps, pâte de pierre infiniment économique, capable de recevoir par le moulage toutes les formes voulues, et qui, par la faculté de pouvoir être sans limite augmentée de volume, permet de construire à l'état monolithe toute espèce de construction, tant grande soit-elle.

Ce résultat, je l'attribue tout entier à l'application systématique du *principe de l'agglomération*.

Jusqu'à ce jour et sans exception, les bétons ont été coulés et non agglomérés ; ils ont été constamment employés à l'état de pâte molle, de bouillie plus ou moins liquide, destinée à se durcir à la longue dans des moules ou sur le sol par la simple prise moléculaire de la chaux. A cet état de pâte molle, les bétons à base de chaux ou de ciment contiennent un *excès d'eau* qui éloigne les molécules de la chaux et arrête la rapidité de la prise.

HOSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite prochainement.)

FORGES.

Saint-Dizier, 3 mars :

La fonte affinage est offerte à 125 fr. à Saint-Dizier, sans acheteurs.

La fonte pour deuxième fusion s'est encore soutenue, grâce à la hausse des fontes d'Ecosse, de 150 à 152 50.

La pointe se raisonne de 39 à 40 fr. le nº 18, à Paris, avec ou sans bonification.

Le droit de 70 fr. fixe sans décime, applicable aux fers actuellement soumis au droit de 100 fr., décimes non compris, porte sur les fers des dimensions suivantes :

Barres plates de 458 millim. et plus, la largeur multipliée par l'épaisseur.

Barres carrées de 22 millim. et plus sur chaque face.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 28 février :

Voici la cote de ce jour : warrants numéros mélangés, fr. 74 65 ; Gartsherrie nº 1 et Calder nº 1, 76 25 ; Glengarnock nº 1, 76 25 ; Blair, Eglington et autres bonnes marques nº 1, 75 ; Gartsherrie nº 3, 74 35 ; autres bonnes marques nº 3, 73 60 à 73 75, à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 25 février :

MÉTALLURGIE. — Il s'est traité cette semaine passablement de petits marchés d'affinage à fr. 8 25 les 100 kil., et de moulage nº 5 à fr. 9 25. Les autres numéros de moulage se tiennent par continuation à fr. 9 75, nº 4 ; 10 25, nº 3 ; 10 75, nº 2 ; 11, nº 1.

Les laminés se cotent toujours nominalement à fr. 16 50, 18 50, 20 50.

CHARBONS. — Les premiers marchés pour charbon propre aux briqueteries se traitent assez facilement et à bon prix.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1680 kilomètres.
1859. — 1615 —

12ᵉ année. — 9ᵉ semaine.

Du 26 février au 3 mars 1860.

126.813 Voyageurs	294 083 34
Bagages, Marchandises, etc.	755.342 55
Total	1.069.425 89
Recettes antérieures	8.497.070 78
Total	9.566.496 67
9ᵉ semaine de 1860	1.069.425 89
Semaine correspondante de 1859	1.050.667 40
Différence	18.758 49
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	9.566.496 67
— — 1859	9.268.240 91
Différence	298.255 76

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1ᵉʳ janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 26 février au 3 mars 1860.

81.502 Voyageurs	325.767 13
Bagages, Marchandises, etc.	756.056 33
Total	1.081.823 46
Semaine correspondante de 1859	1.162.866 36
Différence	81.042 90
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	9.507.579 88
— — 1859	9.869.360 26
Différence	361.780 38

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1ᵉʳ ÉTABLISSEMENT

Février 1860.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

9.663 Voyageurs	23.931 45
Bagages, Marchandises, etc.	32.701 61
Total	56.633 06
Mois correspondant de 1859	42.555 49
Différence	14.077 57
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	108.794 28
— — 1859	86.306 63
Différence	22.487 65

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

13.083 Voyageurs	27.858 06
Marchandises, etc.	115.521 67
Total	143.369 73
Mois correspondant de 1859	102.074 04
Différence	41.315 69
Recette totale depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	268.484 45
— — 1859	193.149 36
Différence	75.335 09

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

48.805 Voyageurs	28.732 04
Bagages, Marchandises, etc	1.004 03
Total	29.736 07
Mois correspondant de 1859	29.028 19
Différence	707 88
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	66.218 41
— — 1859	63.490 »»
Différence	2.728 41

Ligne de Moulins à Montluçon.

Longueur légale exploitée : 66 kilomètres.

5.424 Voyageurs	13.526 12
Bagages, Marchandises, etc.	46.630 62
Total	60.156 74
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	122.217 70

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1400 kilomètres.
1859. — 1343 —

Du 26 février au 3 mars 1860.

136.668 Voyageurs	483.882 35
Bagages et Marchandises	1.158.155 73
Total	1.642.038 08
Semaine correspondante de 1859	1.660.218 12
Différence	18.180 04
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	14.526.902 01
— — 1859	14.493.942 70
Différence	32.959 31

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1859. — 457 —

Du 26 février au 3 mars 1860.

35.227 Voyageurs	69.470 95
Bagages et Marchandises	225.019 85
Total	294.490 80
Semaine correspondante de 1859	275.423 40
Différence	19.067 40
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.631.909 10
— — 1859	2.370.124 80
Différence	261.784 30

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1196 kilomètres
1859. — 1196 —

Du 26 février au 3 mars 1860.

183.307 Voyageurs	326.080 »»
Marchandises, etc. — Grande vitesse	52.924 85
— — Petite vitesse	467.736 50
Total	846.741 35
Semaine correspondante en 1859	816.057 36
Différence	30.683 99
Recette totale depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	7.398.652 30
— — 1859	6.884.084 19
Différence	514.568 11

NORD.

1860. Longueur exploitée : 934 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 26 février au 3 mars 1860.

105.221 Voyageurs	275.401 96
Bagages, Marchandises, etc.	800.813 09
Total	1.076.215 05
Semaine correspondante de 1859	1.012.131 53
Différence	64.083 52
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	9.859.775 60
— — 1859	9.204.680 06
Différence	655.095 54

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 26 février au 3 mars 1860

12.547 Voyageurs	32.072 18
Bagages et Marchandises	54.069 96
Total	86.141 14
Semaine correspondante de 1859	90.089 77
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	774.476 08
— — 1859	736.083 44

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 260 —

Du 26 février au 3 mars 1860

CHEMIN DE FER.

38.304 Voyageurs	109.584 96
Bagages, Marchandises, etc.	297.525 02
Total	407.109 98
Canal latéral et canal du Midi	51.048 59
Total	458.158 57
9ᵉ semaine 1859. Chemin de fer	338.209 94
— — Canal	50.535 79
Total	388.745 73
Chemin de fer, différence sur 1859	68.900 04
Canal, — —	512 80
Total	69.412 84

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	3.633.608 42
— — 1859	3.369.548 37
Différence	264.060 05

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 26 février au 3 mars 1860.

10.686 voyageurs	17.244 24
Bagages, Marchandises, etc.	43.006 86
Total	60.251 10
Semaine correspondante de 1859	54.240 68
Différence	6 010 42
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	549 686 63
— — 1859	480.045 67
Différence	69.640 96

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 26 février au 3 mars 1860

10.323 Voyageurs	19.058 75
Bagages, Marchandises, etc.	23.492 20
Total	42.550 95
Semaine correspondante de 1859	41 353 86
Différence	1.197 09
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	368.101 51
— — 1859	333.042 88
Différence	35 058 63

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 26 février au 3 mars 1860.

Voyageurs	1.860 25
Bagages, Marchandises, etc.	21 791 25
Total	23.651 50
Semaine correspondante de 1859	23.071 85
Différence	5[illegible]0 65
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	194.895 65
— — 1859	216 786 10
Différence	21.891 65

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 19 au 25 février 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil.
— — 1859, 955 kil

53.854 Voyageurs	140.638 77
Bagages et Marchandises	465.359 78
Transports militaires	25.427 50
Total	631.626 05
Semaine correspondante de 1859	617.567 67
Différence	14.058 38

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil.
— — 1859, 214 kil.

32.307 Voyageurs	72.135 70
Bagages et Marchandises	44.794 75
Transports militaires	7.112 »»
Total	124.042 45
Semaine correspondante de 1859	83.035 59
Différence	41.006 86

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	755.668 50
En 1859	700.603 26
Différence	55.065 24

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	6.041.488 68
En 1859	5.598.742 69
Différence	442.745 99

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 26 février au 3 mars 1860

33.602 Voyageurs ....En florins	93.046 »»
942.128 »» quintaux Marchandises	220.514 »»
Total	313.560 »»
Semaine correspondante de 1859	278.235 »»
Différence	35.235 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.718.104 »»
— — 1859	2.263.085 »»
Différence	455.019 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 19 au 25 février 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 452 kilomètres.
1859. — ...... 452 —

11.012 Voyageurs	59.902 41
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	21.812 54
— (petite vitesse)	142.822 40
Total de la semaine	223.537 35

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.595 voyageurs	9.340 95	14.729 17
Bagages, March. (gr.vit.)	2.048 95	
Marchandises (petite vit.)	3.339 27	
Total des deux lignes réunies		238.266 52
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		1.567.868 84
Total		1.806.135 36

TARRAGONE A REUS

2e quinzaine de février 1860	5.821 57
— — 1859	5.082 86
Différence	738 71

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 19 au 25 février 1860.

28.967 Voyageurs	64.553 65
Bagages, Marchandises, etc	29.348 88
Recettes diverses	163 15
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	25.170 77
Total	119.245 45
Recettes correspondantes de 1859	87.562 39
Différence	31.683 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860	790.445 83
— — 1859	637.424 75
Différence	153.021 08

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 266 —

Du 26 février au 3 mars 1860.

22.651 Voyageurs	22.560 45
Marchandises et Bagages	22.264 74
Total	44.825 19
Période correspondante de 1859	48.041 70
Différence	3.216 51
Recettes depuis le 1er janvier 1860	402.133 75
— — 1859	341.765 20
Différence	60.367 55

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 226 kilomètres.
1859. — 201 —

Du 26 février au 3 mars 1860

21.379 Voyageurs	34.020 95
Bagages, Marchandises	45.038 29
Total	79.059 24
Semaine correspondante de 1859	73.136 54
Différence	5.922 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	679.027 74
— — 1859	589.264 45
Différence	89.763 29

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 24 février au 1er mars 1860.

12.835 Voyageurs	16.088 80
Bagages, Marchandises, etc	14.540 08
Total	30.628 88
Semaine correspondante de 1859	24.780 63
Différence	5.848 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	226.787 83
— — 1859	184.788 22
Différence	41.999 61

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de janvier 1860	143.204 30

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1860. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.079 Voyageurs	1.900 50
Bagages, Marchandises, etc	15.111 85
Total	17.012 35

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 97 kilomètres.

Février 1860.	12.340 75	2 1ers mois 1860	27.906 15
Février 1859.	11.962 08	Id. 1859	26.170 89
Différence	378 67		1.735 26

ANVERS A GAND.

Février 1860	58.185 77	2 1ers mois 1860	120.484 80
Février 1859	49.884 47	Id. 1859	104.189 04
Différence	8.301 30		15.295 76

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1860

6e semaine	21.839 »»
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	33.654 80
Recettes antérieures	181.236 50
Total des recettes depuis le 1er janvier.	214.891 30

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Janvier	169.060 95	136.257 57	32.403 38	23.78

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1859.	0/0.
Janvier	1,996,718 37	1,930,281 44	66,436 93	3.44

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en janvier 1860	60.610
Becs éclairés en janvier 1859	56.708
Augmentation janvier 1860	3.902 becs
Recettes du gaz. — Janvier 1860	308.585 14
Recettes du gaz. — Janvier 1859	272.787 78
Augmentation en janvier 1860	35.797 36
Recettes de l'exercice 1859-60 (7 mois)	1.565.025 07
— 1858-59 —	1 407.722 50
Augmentation pour l'exercice courant	157.302 57

OMNIBUS DE PARIS

Du 26 février au 3 mars 1860.

		Par journée d'Omnibus de Paris.	Par journée d'Omnibus de Banlieue
Recettes	260.920 70	75 19	39 04
Semaine correspondante de 1859	202.589 73	83 57	48 47
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	2.244.362 70	77 47	42 23
Période correspondante de 1859	2.295.880 50	80 78	48 50
Différence	51.517 80	3 31	6 27

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION NORD DU RÉSEAU,

7, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852 et 1855), sont prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er avril prochain, seront payés à la caisse centrale, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit de 0 fr. 06 c. par coupon d'obligation (emprunt 1852, 5 0/0), et 0 fr. 20 c. par coupon d'obligation (emprunt 1855, 3 0/0).

MM. les porteurs d'obligations d'Andrézieux à Roanne (1er et 2e ordre) de l'ancienne Société du Bourbonnais sont également prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er avril prochain, seront payés à la même caisse, sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 fr. 25 c. par coupon du 1er ordre, et de 0 fr. 24 c. par coupon du 2e ordre.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus à partir du lundi 19 mars, de dix heures à deux heures.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION NORD DU RÉSEAU,

7, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les porteurs d'obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sont prévenus que le jeudi 15 mars 1860, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans la salle du conseil d'administration, au tirage au sort de 573 obligations de l'emprunt de 1855.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort sera remboursé, à raison de 500 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er avril 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle et extraordinaire* pour le vendredi 30 mars prochain, à deux heures et demie, dans l'hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'inscription nominative, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, *avant le 27 mars*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative. Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Ces titres ou pièces peuvent être déposés, à partir du 10 mars, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où des cartes personnelles d'admission sont remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs ; ceux-ci, qui doivent être eux-mêmes actionnaires de la Compagnie, doivent déposer, en même temps que les titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est, dès à présent, délivré au bureau des titres du service central.

Il sera soumis dans cette réunion à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le *cinquième* du fonds social, soit *soixante mille actions* ; ils sont donc instamment priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

Le directeur,

C. DIDION.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

(ACTIONS).

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie que le solde du dividende de l'exercice 1859 (16e coupon des actions, échéance du 1er avril 1860) sera payé à la caisse centrale de la Compagnie, à partir du 2 avril prochain.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription d'actions nominatives seront reçus dès le 15 mars courant, de dix heures à deux heures, dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Il en sera délivré aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Paris, le 9 mars 1860.

Le directeur,

C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le jeudi 29 mars 1860, à trois heures et demie précises de l'après-midi, rue de la Victoire, 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires, porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, doivent déposer leurs titres au porteur et leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, du 1er au 26 mars courant, au siége de la Compagnie (bureau des titres), rue Saint-Lazare, 124, à Paris, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant le dépôt des actions de la Compagnie à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou à la Société générale de Crédit mobilier.

Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 31 mars prochain, à deux heures précises, rue Richelieu, 100, salle Lemardelay.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions au moins, déposées au siége de la Société, rue Bergère, 12, à Paris, quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

AVIS AUX PORTEURS D'OBLIGATIONS.

Le coupon (n° 2) d'intérêts des obligations de l'emprunt de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, échéant le 10 mars prochain, est payable, sans frais, savoir :

A Neufchâtel, à la caisse du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7;

A Bâle, à la caisse du chemin de fer Central-Suisse ;

A Genève, à la caisse du chemin de fer de l'Ouest-Suisse, 3, quai du Mont-Blanc ;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Berne, chez M. L.-F. Schmid, banquier ;

A Soleure, à la Banque cantonale ;

A Zurich, à la caisse du chemin de fer Nord-Est-Suisse ;

A Lucerne, chez MM. S. Crivelli et Ce, banquiers ;

A Francfort-sur-le-Mein et à Stuttgard.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires en retard des 3e et 4e versements, à effectuer ces versements d'ici au 12 mars 1860, conformément à l'avis inséré dans les journaux le 17 décembre 1859,

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threadneedle street ;

A Genève, maison Laya, quai du Rhône.

Passé ce délai, les numéros des actions en retard seront publiés, et, quinze jours après cette publication, les actions seront vendues sur *duplicata* à la Bourse de Paris, en exécution de l'article 11 des statuts.

NOTA. — Le conseil d'administration a l'honneur d'informer en outre MM. les actionnaires que l'ouverture de la deuxième section de la ligne comprise entre Martigny et Sion est fixée au 10 mai prochain.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 16 avril prochain, à une heure précise, en la salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1; soit à la Banque de Flandre, à Gand; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, ou des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

Le conseil d'administration porte à la connaissance des intéressés que le coupon de dividende pour 1859 sera payé, à raison de 21 fr., à partir du 15 mars :

A la Banque de Belgique, à Bruxelles;

Chez M. Joseph Oppenheim, rue aux Choux, 3 bis, à Bruxelles ;

Aux bureaux de la direction du chemin de fer, à Saint-Nicolas ;

Et chez M. Leopold-S. Konigswarter, rue de Provence, 34, à Paris.

Les trente-deux actions privilégiées qui seront amorties en 1860, portent les numéros suivants : 79, 114, 841, 895, 990, 1333, 1457, 1599, 1995, 2320, 2376, 2404, 2744, 3152, 3277, 3571, 3784, 4099, 4177, 4198, 5460, 5480, 5887, 6187, 6368, 6431, 6836, 7079, 7587, 8120, 8312 et 8491.

Elles seront remboursables au pair de 500 fr. chacune, à partir du 31 décembre prochain.

Conformément à l'article 34 des statuts, les comptes de la Société, avec les pièces à l'appui, seront déposés à l'inspection des actionnaires, au local de la Compagnie, rue aux Choux, 3 bis, depuis le 1er jusqu'au 30 avril,

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

Le jeudi 22 mars, à deux heures, il sera procédé publiquement au septième tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

250 numéros seront appelés au remboursement.

Il sera procédé ensuite au vingt-neuvième tirage trimestriel de l'emprunt de 200 millions.

Le 1er numéro sortant gagnera 100,000
Le 2e — — — 50,000
Le 3e — — — 20,000

Les numéros qui sortiront ensuite seront remboursés : les 4 0/0 au pair, et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

CANAL MARITIME DE SUEZ

MM. les actionnaires de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prévue par les statuts de la Société, aura lieu le mardi 15 mai 1860, à trois heures du soir, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Les conditions et les formalités à remplir pour assister ou se faire représenter à l'assemblée générale sont indiquées par un avis inséré dans le journal l'*Isthme de Suez*, du 1er mars, dans les journaux judiciaires la *Gazette des Tribunaux*, le *Droit*, et dans les *Petites-Affiches*, du 3 mars courant.

MM. les actionnaires trouveront dans les bureaux de l'administration, 12, place Vendôme, tous les renseignements qu'ils pourront désirer.

Paris, le 4 mars 1860.

Par ordre du conseil.

Le secrétaire général de la Compagnie,

P. MERRUAU.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de la Compagnie l'Union des gaz sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 26 mars courant, à une heure précise de relevée, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

Aux termes de l'article 37 des statuts, il faut, pour être admis aux assemblées générales, être propriétaire de vingt actions au moins, et les avoir déposées, trois jours au moins avant la réunion, au siége social, rue Basse-du-Rempart, n° 48 bis.

MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à cette assemblée, qui a pour objet de délibérer sur des propositions importantes concernant la marche et l'avenir de la Société.

COMPAGNIE

HOUILLÈRE DE LA MOSELLE

AVIS.

M. Maximilien Pougnet a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 31 mars prochain, à deux heures précises de l'après-midi, dans l'un des salons de M. Lemardelay, rue Richelieu, 100, à Paris.

Cette assemblée sera ordinaire et extraordinaire ; comme assemblée extraordinaire, la réunion aura à statuer sur les points suivants :

1° Mesures financières ;

2° Modifications aux articles 10, 20 et 22 des statuts.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être propriétaire de vingt actions au moins.

Des cartes d'admission seront délivrées contre le dépôt des titres opéré, au moins huit jours à l'avance :

Chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers de la Société, Faubourg-Poissonnière, n° 9, à Paris ;

Chez M. Varin-Bernier, banquier, à Bar-le-Duc ;

Chez MM. Ch. Hirsch et Ce, banquiers, à Strasbourg ;

Chez M. A. Purnot, banquier, à Metz ;

Chez MM. Wolff et Ce, banquiers, à Nancy ;

Chez M. Alp. Lallier, banquier, à Cambrai ;

Chez MM. E. Lefebvre et Ce, banquiers, à Valenciennes ;

Chez MM. Verley, Decroix et Ce, banquiers, à Lille.

BANQUE DE TURQUIE

Echange des récépissés constatant les versements faits jusqu'à ce jour contre des actions provisoires de la Banque :

Chez M. P. Rodocanachi, 30, rue Basse-du-Rempart.

SOCIÉTÉ

E. D'ARCET ET CE

(4e EXERCICE.)

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale du 7 mars 1860, statuant sur les comptes du quatrième exercice, a fixé le dividende à distribuer pour l'année 1859 à 50 fr. par action, dont :

25 fr. payables le 15 mars 1860 ;

25 fr. payables le 15 septembre 1860, et qu'en outre du fonds de réserve, qui a été porté à 59,771 fr. 75 c., il a été créé un compte d'amortissement du capital, lequel s'élève pour ledit exercice à 7,137 fr. 04 c., somme qui sera distribuée en conformité de l'article 35 des statuts.

Ce qui porte le revenu de l'exercice 1859 à 52 fr. 38 c. par action, ou 10 fr. 47 c. 0/0.

Paris, le 8 mars 1860.

Le gérant,

E. D'ARCET.

LA VRAIE MANIÈRE DE PARLER ANGLAIS

On demande un élève dans une maison de commerce à Londres, près de la Banque d'Angleterre ; il apprendra les affaires, tenue des livres, dessin, etc. On aurait soin de sa morale.

S'adresser *franco* Heraldic-Office, n° 2, Old-Jewry E.-C. London, chez M. Lock.

ŒUVRES COMPLÈTES DE CHATEAUBRIAND

Nouvelle édition, précédée d'une étude littéraire sur Chateaubriand, par M. Sainte-Beuve, de l'Académie française. 12 volumes in-8°, papier cavalier vélin, orné d'un beau portrait de Chateaubriand. 9 vol. sont en vente à 5 fr.

GARNIER FRÈRES, 6, rue des Saints-Pères.

Notre édition réunit à la fois tous les avantages d'un prix modéré, d'une excellente typographie et d'une correction faite d'après les meilleurs textes. Elle sera enrichie d'une Etude très-complète sur Chateaubriand, par M. Sainte-Beuve, et de Notes inédites, extrêmement curieuses.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION :

Cette édition, supérieurement imprimée par M. Claye, sur papier cavalier vélin des Vosges, de premier choix, sera pourtant d'un prix inférieur à celui des éditions précédentes ; elle contiendra tous les ouvrages publiés du vivant de l'auteur, et formera douze volumes. Un très-beau portrait de Chateaubriand, gravé sur acier, sera joint au tome Ier. Nous avons eu soin de faire faire des titres particuliers et des couvertures spéciales pour chaque volume formant un tout complet.

EN VENTE :

Le Génie du Christianisme, 1 vol.
Les Martyrs, 1 vol.
L'Itinéraire de Paris à Jérusalem, 1 vol.
Atala, René, le Dernier Abencerrage, les Natchez, Poésies, 1 vol.
Voyage en Amérique, en Italie et en Suisse, 1 vol.

Chaque volume, avec 3, 4 ou 5 gravures, se vend séparément 6 fr. et 7/6 volumes assortis.

La demi-reliure plats toile, doré sur tranche .... 3 fr.

DEUXIÈME LIVRAISON DE LA **Magnifique collection de gravures :**

Comme ornement et complément de notre édition, nous publions une splendide collection composée d'environ **40 gravures**, dessinées par STAAL, etc., exécutées spécialement pour cette édition, et avec le plus grand soin, par MM. F. DELANNOY, A. THIBAULT, OUTHWAITE, MASSARD, etc., d'après les dessins originaux de G. STAAL, RACINET, etc. Rien n'a été négligé pour rendre ces gravures dignes des *Œuvres de Chateaubriand*. 12 livraisons composées de chacune 3 ou 4 gravures. Prix de chaque livraison : 1 fr.

MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, à Paris, viennent de mettre en vente un Ouvrage intitulé : *Des Litiges en matière de transport par chemins de fer*, par M. POMMIER, chef de bureau des réclamations au chemin de fer du Nord.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 25 février 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 4 mars.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 4 mars. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 26 février 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, reprendra son cours dans le courant du mois de mars.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Alicante. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse est restée pendant les premiers jours de cette semaine dans l'expectative des nouvelles politiques. Mais les cours de la rente se soutenaient avec une très-grande fermeté. La liquidation dernière avait révélé une position de vendeurs à découvert considérable. C'était la petite spéculation qui s'était mise à la baisse, et la rente était tenue par quelques grandes maisons qui, comptant sur le succès de la nouvelle combinaison relative à l'Italie, s'étaient chargées de toutes les rentes qui avaient été successivement vendues. Aussi le report est-il tombé au pair le jour de la liquidation, et depuis lors il n'avait pas fallu beaucoup d'efforts pour inquiéter le découvert et pour le forcer par des rachats à soutenir lui-même les prix de la rente. C'est ainsi que le 3 0/0 était toujours très-ferme de 67 85 à 68, et qu'on est même parvenu à 68 40. Cependant de très-fortes ventes ont ramené la rente à 67 75. La rente fait bonne contenance au milieu de ce mouvement rétrograde, et ne cède que très-lentement. Elle est toujours soutenue par les achats qui se font chaque jour au comptant.

On a détaché, mercredi 7 mars, le coupon d'intérêt de 2 fr. 25 c. sur la rente 4 1/2 0/0, et celui de 2 fr. sur la rente 4 0/0.

La spéculation est devenue bien restreinte sur les actions du Crédit mobilier, qui suivent les tendances générales du marché, sans aucune variation importante.

Le marché des chemins de fer a été un peu lourd, mais la plupart des lignes n'ont éprouvé que des variations insignifiantes. Il est vrai que les recettes continuent à être faibles; mais c'est un fait auquel tout le monde s'attend, et qui devra se reproduire encore pendant quelques mois. Mais ce qui, d'un autre côté, arrête la baisse de ces valeurs, c'est que nous approchons de l'époque des assemblées générales, et que les actionnaires sont généralement peu disposés à se dessaisir de leurs titres lorsque approche le moment de toucher les dividendes. Aussi les titres deviennent de plus en plus rares sur la plupart des lignes, et l'on a même été obligé ces jours-ci d'escompter les vendeurs d'Orléans, afin de se procurer des actions de ce chemin.

Les actions de Lyon se sont encore raréfiées sur le marché. Le Nord a été recherché pendant les premiers jours de la semaine; mais il est arrivé hier plusieurs grosses ventes qui ont entraîné les cours. On a défait ces jours-ci quelques arbitrages qui étaient entamés depuis très-longtemps entre les actions de l'Est et de l'Ouest et au profit de cette dernière ligne.

On a remarqué surtout ces jours-ci la baisse rapide des actions de Genève qui, de 490, sont tombées à 461 25.

Les Chemins autrichiens ont été offerts. Les spéculateurs allemands ont recommencé à offrir des actions de ces chemins; mais les Lombards n'étaient pas dans une meilleure condition, ils étaient surtout très-offerts à la Bourse d'hier.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 1er jusqu'à celle du 8 mars :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 35 à 67 70; elle est restée à 67 70. Elle a fléchi à terme de 68 40 à 67 60; elle est restée à 67 60.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 98 à 97 60 avant le coupon, et de 95 50 à 95 35 après le détachement du coupon.

Les actions de la Banque ont varié de 2,810 à 2,820; elles sont restées à 2,810.

Le Crédit foncier a monté de 740 à 747 50; il est revenu à 740.

Le Crédit mobilier a monté de 748 75 à 753 75; il est resté à 737 50.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,380 à 1,370; elles sont restées à 1,371 25.

Le Nord ancien a monté de 917 50 à 925; il est resté à 910. Le Nord nouveau a fléchi de 832 50 à 822 50.

L'Est a monté de 637 50 à 645; il est resté à 637 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 888 75 à 896 25; il est resté à 883 75.

Le Midi a fléchi de 501 25 à 492 50.

L'Ouest a fléchi de 586 25 à 580; il est resté à 580.

Le Genève a fléchi de 500 à 461 25; il est resté à 461 25.

Le Dauphiné a fléchi de 597 50 à 592 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 505 à 496 25; ils sont restés à 496 25.

Les Lombards ont fléchi de 545 à 532 50; ils sont restés à 533 75.

Les Saragosse ont fait 457 50, et sont restés à 455.

Le Victor-Emmanuel a varié de 398 75 à 390.

Les Romains ont monté de 350 à 365, et sont restés à 355.

Samedi. — Le début de la Bourse était un peu en hausse, mais les cours ont rétrogradé pour la clôture. Les variations ont eu d'ailleurs très-peu d'importance. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 05 à 67 95, et à terme de 68 10 à 67 90; le 4 1/2 0/0, de 97 90 à 98; la Banque, de 2,840 à 2,820; le Crédit mobilier, de 753 75 à 746 25; l'Orléans, de 1,380 à 1,375; le Nord, de 925 à 922 50; le Nord nouveau, de 835 à 830; l'Est, de 640 à 638 75; le Lyon, de 896 25 à 891 25; le Midi, de 496 25 à 492 50; l'Ouest, de 586 25 à 585; le Genève, de 485 à 487 50; le Dauphiné, de 592 50 à 595; les Autrichiens, de 507 50 à 505; les Lombards, de 545 à 543 75; les Saragosse, de 455 à 453 75; les Romains, de 350 à 365; les Russes non libérés, de 490 à 485.

Lundi. — La Bourse a été complétement nulle. Les cours n'ont eu presque aucune variation. La spéculation semblait dans l'attente des événements politiques. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 95 à 67 90, et à terme de 67 80 à 67 95; le 4 1/2 0/0, de 98 à 97 95; la Banque, de 2,810 à 2,815; le Crédit mobilier, de 745 à 747 50; l'Orléans, de 1,370 à 1,375; le Nord, de 917 50 à 918 75; le Nord nouveau, de 830 à 827 50; l'Est, de 640 à 637 50; le Lyon, de 890 à 887 50; le Midi, de 495 à 497 50; l'Ouest, de 582 50 à 585; le Genève, de 485 à 483 75; le Dauphiné, de 595 à 597 50; les Autrichiens, de 502 50 à 501 25; les Lombards, de 543 75 à 541 25; les Victor-Emmanuel, de 395 à 393 75; les Saragosse, de 453 75 à 452 50; les Romains, de 357 50 à 350; les Russes, de 490 à 487 50; les Séville à Xérès, de 485 à 490.

Mardi. — Les cours de la rente témoignent d'une très-grande fermeté, mais il n'y a pas d'affaires. La rente 3 0/0 s'est tenue comme la veille au comptant de 67 95 à 67 90, et à terme de 67 85 à 67 95; le 4 1/2 0/0, de 98 à 97 50; la Banque, de 2,820 à 2,815; le Crédit mobilier, de 747 50 à 746 25; l'Orléans, de 1,377 50 à 1,376 25; le Nord, de 920 à 917 50; l'Est, de 640 à 638 75; le Lyon, de 838 75 à 887 50; le Midi, de 496 25 à 495; l'Ouest, de 585 à 582 50. Le Genève a fléchi de 483 75 à 470. Le Dauphiné s'est tenu à 595; les Autrichiens, de 502 50 à 501 25; les Lombards, de 540 à 541 25; les Saragosse, de 453 75 à 457 50. Les Romains ont fait 355; les Victor-Emmanuel, 390; les Séville à Xérès, de 490 à 492 50.

Mercredi. — Le début de la Bourse était très-ferme et même en voie de hausse; mais à partir de deux heures et demie de fortes ventes ont entraîné les cours de la rente et des principales valeurs. La rente 3 0/0 a fait 68 10 et 67 85 au comptant et à terme. Le 4 1/2 0/0, sur lequel on a détaché le coupon de semestre, a varié de 95 40 à 95 50. La Banque a fléchi de 5 à 2,810; le Crédit mobilier, de 3 75 à 743 75; l'Orléans, de 1 25 à 1,375. Le Nord ancien a varié de 920 à 917 50; le Nord nouveau, de 828 75 à 827 50; l'Est, de 641 25 à 640; le Lyon-Méditerranée, de 891 25 à 887 50; le Midi, de 496 25 à 495; l'Ouest, de 585 à 582 50; le Genève, de 475 à 467 50; le Dauphiné, de 596 25 à 595; les Autrichiens, de 502 50 à 500; les Lombards, de 541 25 à 540; les Saragosse, de 455 à 456 25; le Victor-Emmanuel, de 390 à 392 50; les Russes non libérés, de 487 50 à 485. Les Romains ont fait 355. Les Séville à Xérès ont varié de 490 à 492 50.

Jeudi. — La Bourse a été faible. Les cours ont été constamment offerts surtout à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 80 à 67 70, et à terme de 67 80 à 67 60. Le 4 1/2 0/0 a fait 95 35, coupon détaché. La Banque a varié de 2,815 à 2,810; le Crédit mobilier, de 743 75 à 737 50; l'Orléans, de 1,375 à 1,371 25; le Nord ancien, de 916 25 à 913 75; l'Est, de 640 à 637 50; le Lyon-Méditerranée, de 887 50 à 883 75; le Midi, de 493 75 à 492 50. L'Ouest a fléchi à 580; le Genève, à 461 25; le Dauphiné, à 592 50. Les Autrichiens ont varié de 500 à 496 25; les Lombards, de 538 75 à 533 75. Les Victor-Emmanuel ont fait 390; les Saragosse, 455.

Vendredi. — Les affaires ont été peu animées; mais les cours ont été plus fermes et ont même obtenu une légère reprise. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 67 65; elle a monté à terme de 15 c. à 67 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 65 c. à 94 75. La Banque s'est tenue à 2,810. Le Crédit mobilier a varié de 735 à 740; l'Orléans, de 1,371 25 à 1,373 75; le Lyon-Méditerranée, de 882 50 à 883 75; le Nord ancien, de 911 25 à 915; l'Est, de 637 50 à 635; le Midi, de 492 50 à 495; l'Ouest, de 580 à 575; le Genève, de 465 à 460; le Dauphiné, de 595 à 592 50; les Autrichiens, de 492 50 à 495; les Saragosse, de 452 50 à 453 75; les Lombards, de 525 à 528 75; le Victor-Emmanuel, de 390 à 392 50.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	[illegible]	500	»	25 »»	jan.av.juil.	210 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	690 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7 000	1/7000	»	25 »»	janv. juill.	415 »»
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »»	février	45 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2000 »»	avril	»
Sécurité	A	300	5.000	/5	»»	....	28 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril.....	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février....	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 »»	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	»
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 »»	mars.....	18 0/0 b.
Vigie	A	900	5.000	4000	734 »»	....	31 0/0 b.
Sauvegarde	A	900	5.000	4000	375 »»	février....	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5 000	4000	270 »»	février	23 0/0 b.
Réunion	A	1.300	5.000	4000	385 »»	février....	»
Comptoir	A	40	5.000	4000	»	....	pair
Sphère	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril.....	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov..	»
Nationale	A	2.000	5 000	4/5	650 »»	mars.....	135 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril.....	66 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	945 »»	avril.....	»
France	A	2 000	5.000	4/5	200 »»	avril.....	60 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	305 »»	avril.....	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril.....	75 0/0 b.
Aigle	A	400	000	3000	200 »»	avril.....	»
Paternelle	A	3.000	1.000	500	Néant	avril.....	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril.....	5 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril.....	»
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7 500	»	2475 »»	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3 000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	»
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ns.	»
Phénix	A	900	5.000	4000	150 »	t. les 2 ns.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	450	15 »»	avril.....	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.....	30 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	31.000	500	»	60 »»	janv. juill.	870 »»
— act. de jouissance	A	»	1/31000	»	33	juin	»» »»
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	40	Néant	....	52 75
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »»	....	42 50
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	18 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	»» »»
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars.....	11 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1 250	»	30 »»	avril, oct.	1225 »»
— act. de jouiss.	A	69.000	1/69000	»	8 30	1er juin....	95 »»
Bourgogne, act. de capital	A	7.400	1.000	»	50 »»	avril, oct.	190 »»
— act. de jouiss.	A	37.200	1/37200	»	12 50	1er juin ...	140 »»
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	140 »»
3 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	»	30 »»	avril, oct..	830 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	305 »»	févr. août	1145 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	»	60 »»	....	712 50
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	»» »»	....	1590 »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		400	....	1050 »»
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»» »»
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct..	400 »»
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.600	1.000	»	15 »»	....	150 »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »»	janv juill.	»» »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	3 1/4 0/0	....	230 »»
Bazin, L. Gay et Cie *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	230 »»
Marc-Fraissinet et Cie	C	»	»	»	»	....	335 »»
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500		30 »»	janv. juill.	606 »»
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	295 »»
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	»	»» »»	....	100 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	241 50
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»» »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	»» »»
Long-Pré	Civ.	»	500	»	»» »»	....	250 »»
Bouchain	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.600	1.000	»	30 »»	mai, ...	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	3.500	1.000	»	35 »»	avril.....	400 »»
Monceaux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	»» »»
Blanzy	C	30.000	500	»	36 »»	févr. août	»» »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»» »»
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	»» »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	»» »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	136 75
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	137 50
St-Etienne	A	80 000	1/80000	»	8 »»	....	136 25
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	»	17 »»	....	214 25
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	35 »»	....	»» »»
Grand'Combe	A	34.000	1/34000		70 »»	janv. juill.	740 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	30 »»
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	58 25
Roche-Molière et Firminy	»	» »	800	»	»» »»	....	405 »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	447 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»» »»
Seyssel anglais	»	40.000	100	»	17 50	....	»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»» »

DÉNOMINATION	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60 000	100	»	Néant	août......	6 »»
Tenez (cuivre)	C	24 000	100	»	Néant	....	»» »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	»» »»
Santander	C	10 000	500	»	37 35	janv. juill.	»» »»
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov..	300 »»
Nouvelle-Montagne zinc	A	3 000	1.000	»	75 »»	....	845 »»
Stolberg et Westphalie priv.	A	40.000	375	»	5 »»	octobre ...	»» »»
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	»» »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	46 »»	janv. juill.	560 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»» »»
Silésie zinc	A	50 000	375	»	18 75	mai, nov..	170 »»
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30 000	1/30000	»	»» »»	....	541 75
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	2.000	»	Néant	juin, déc..	2000 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc..	550 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	26.000	500		70 »»	juin déc...	680 »»
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1050 »»
Basse-Indre		5 000	500	»	40 »»	avril, oct..	700 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	192 50
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	500 »»
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	»	25 »»	....	450 »
Fourchambault	C	50 000	1/50000	»	10 »»	....	195 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »»	mai, nov	415 »»
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	»» »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai, novem	»» »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/6000	»	60 »»	....	640 »»
Firminy		»	250	»	»» »»	....	150 »»
Pont-Levêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	»» »»
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	710 »»
Providence Belgique	A	3.500	1.000	»	7 »»	septembre.	1315 »»
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	»»
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	37 50	sept. mars.	485 »»
Caronte	C	74.000	100	40	Néant	....	»» »»
Chameroy	C	4.000	500	»	»»	juin, déc.	»» »»
Gandillot	C	2.200	215	»	50	....	»» »»
Cursiode	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	395 »»
Cie Immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	30	janv. juill	100 »»
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	180 »»
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem	867 50
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »	janvier..	55 »»
Marseille (Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »»	avril, oct.	115 »»
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	»	25 »»	juin décemb	»» »»
Est (Vincennes)	C	1.000	506	»	27 »»	....	»» »»
Versailles	C	.500	500	»	25 »	mars sept.	»» »»
Amiens	C	1.300	500	»	25 »»	janv. juill.	4?0 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	»» »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2210 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1010 »»
Wazemmes	E	2.100	416	»	12 30	1er octobre.	»» »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	»» »»
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	500 »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»» »
Maberly (Amiens).... *Filatures*	A	8.900	500	»	42 »»	août......	570 »»
Colin	C	40.900	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril...	»» »»
Siècle.............. *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	10 »	janv. juill.	»» »»
Droit	C	100	2.100	»	600 »»	....	»» »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	»» »»	....	»» »»
Montluçon	C	21.000	500	»	6 »»	....	100 »»
Oignies, Belgique	A	21.000	500	»	30 10	septembre.	472 50
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	3 000	375	»	Néant	1er octobre.	»» »»
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6 000	500	»	35 30	mars sept.	»» »»
Richer et Cie Vidanges	C	20 000	500	»	20	....	»» »»
Caoutchouc souple	C	50 000	00	»	12 »»	31 mars...	»» »»
Cholet et Cie	C	40 000	100	»	Néant	....	»» »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	231 »»
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	6.750	200	»	10 »»	3 fév. juill.	»» »»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque	Dernier cours
Compie générale des Omnibus	»	8.000	500	41	25 »»	avril octob.	»» »»
Cie imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	50	5 »»	....	»» »»
Ports de Marseille	500	20 000	500	15	20 »»	janv. juillet	485 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1970	30 »»	avril octob.	561 75
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1150 »»
— nouvelles	»	19.000	1.250	75	50 »»	février août	905 »»
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »»	janv. juill.	»» »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»» »»
Vieille-Montagne	»	13 000	500	[illegible]	25 »»	janv. juillet	400 »»
Aveyron (Decazeville) 1853-57	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	»» »»
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	50.	90	15 »»	avril octob.	255 »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb	236 25
Horme anc.	475	3.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	400 »»
— nouv.	265	7.000	300	30	15 »»	31 mars sept	272 50
J.-F. Cail et Cie	60	8.000	470	11	30 »»	janv. juill.	400 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill.	531 25
Gaz de Paris	410	23.390	500	45	25 »»	janv. juillet	455 »»
Union des gaz	280	21.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»» »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 3 AU 9 MARS

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 3 Compt.	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Compt.	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Compt.	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Compt.	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Compt.	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Compt.	Vendredi 9 Terme
1475	3020	99	300.000	500	»	67 fr. pour 1858.	avril 1859	Orléans	1390 ..	1375 ..	1387 50	1375 ..	1375 75	1376 75	1380 ..	1375 ..	1373 ..	1371 75	1370 ..	1371 75
919	1525	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858.	janvier 1860	Nord ancien	912 50	912 50	921 25	914 75	917 50	917 50	917 50	917 50	910 ..	913 75	919 ..	915 ..
»	»	»	122.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	835 ..	830 ..	830 25	827 50	831 25	...	...	827 50	822 50	...	822 50	822 50
1618	1920	99	580.000	500	»	40 46 pour 1858	mai 1860	Est	640 ..	638 75	642 50	637 50	640 ..	635 75	636 ..	640 ..	640 ..	637 50	635 ..	635 ..
1362	3038	»	672.000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1860	Paris-Méditerranée	892 50	894 25	894 ..	887 50	890 ..	888 75	891 25	887 50	885 ..	883 75	886 ..	883 25
783	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	495 ..	492 50	495 ..	497 50	495 ..	495 ..	492 50	495 ..	492 50	492 50	495 50	495 ..
1100	2304	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	avril 1859	Ouest	565 ..	565 ..	570 25	565 ..	574 25	572 50	573 75	573 50	575 ..	580 ..	577 50	575 ..
210	214	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	467 50	477 50	465 ..	463 75	472 50	471 25	470 ..	467 50	470 ..	461 25	460 ..	460 ..
52	52	99	36.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	157 50	...	157 50	...	157 50	...	160 ..	...	157 50	...	155 ..	...
134	260	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	562 50	565 ..	560 ..	567 50	561 ..	565 ..	561 50	565 ..	562 50	564 50	560 ..	562 50
134	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	460 ..	...	...	...
»		»	44.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	465 ..	...	...	...	...	...
33		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1323	1811	90	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1860	Chemins autrichiens	507 50	505 ..	502 50	501 25	504 25	504 25	504 25	500 ..	498 25	498 25	492 50	495 ..
216	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	316 ..	...	320 75	...	320 ..	...	310 ..	302 50	301 ..	303 ..	302 50	...
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	495 ..	495 ..	497 50	497 50	498 25	...	...	495 ..	495 ..	495 ..	495 ..	495 ..
»	»		»	»	»	»	»	id. (tout payé)	460 ..	...	470 ..	...	460 ..	...	...	...	460 ..	460 ..	...	...
60	173	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	...	»	...	»	375 ..	»	...	»	370 ..	»	367 50	»
260	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	413 75	»	...	»	...	»	413 75	»	413 ..	»
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	425 ..	433 75	455 ..	452 50	457 50	457 50	456 25	456 25	452 50	451 25	451 25	453 75
1306	3121	99	318.500	500	340	...	oct. et nov.	Lomb.-Vénit.-Sud-Autr.	545 ..	543 75	541 25	541 25	540 ..	541 25	540 ..	542 50	533 75	534 75	537 50	529 75
»	819	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1858	Romains	365 ..	...	356 ..	...	355 ..	...	355 ..	...	355 ..	...	...	...
»	723	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	...	...	...	»	...	...	...	...	430 ..	...	...	...
14	14	99	7.933	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	»	...	...	...	...	»	...
»	139	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	...	...	490 ..	495 ..	492 50	490 50	491 50	491 50	490 ..	»	490 ..	»
»	»	99	36.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»
»	»	99	32.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	58.000	500	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	...	...	...	»	...	...	...	...	395 ..	...	...	395 ..

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	3	5	6	7	8	9
1848	5.000	1935	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1932	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1841	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	1000 ..	...	...	...
1843	6.460	1892	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.536	1993	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	D°.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	50.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1027 50	1025 ..	1026 25	1027 50	1027 50	...
1847-1854	26.750	1938	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	960 ..	...	...	...	...
1851	21.010	1905	500	»	625	mars.	25 ..	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	455 ..	...	453 ..	...	...
1854	102.614	1951	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	...	...	...	...	490 ..	490 ..
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	D°.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	...	515 ..	...	515 ..	...	515 ..
1852	362.928	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	495 ..	490 25	487 50	491 25	491 25	495 75
»	5.968	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1955	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1919	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418	1944	300	»	562	mai.	16 60	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1851	131.087	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	...	...	...	292 75	...
1855	255.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	291 25	291 25	290 75	290 75	292 50	293 ..
1852	63.043	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	293 75	...	291 75
1855	264.980	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	...	295 ..	295 ..	295 ..	295 ..	295 ..
1853-1857	1102.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	296 25	297 50	297 50	296 75	295 25	296 25
1851-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	297 50	300 ..	299 75	300 ..	294 75	300 ..
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	292 50	...	293 75	293 75	291 75	292 ..
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	291 25	291 25	291 50	292 10	292 50	290 ..
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	D°.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 10	301 75	300 ..	305 ..	303 ..	307 50
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	294 25	295 ..	296 ..	290 ..	292 50	295 ..
»	411.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	291 75	293 75	290 25	291 25	291 75	290 ..
»	249.788	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi ... gar.	291 25	292 50	291 25	296 ..	295 ..	292 50
»	22.619	1956	290	»	500	»	15 ..	D°.	Bességes à Alais	285 ..	...	285 ..	285 ..	...	...
1857	295.257	1940	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	290 ..	285 ..	291 75	293 75	294 25	290 25
»	20.277	1956	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	285 75	290 ..	291 25	292 50	294 50	291 25
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné ... gar.	290 ..	290 ..	292 50	291 25	292 50	295 ..
1858	690.200	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	292 50	295 ..	296 ..	296 25	295 ..	295 ..
»	500.000	1946	275	»	500	»	15 ..	D°.	Chemins autrichiens ... gar.	251 25	253 50	253 50	254 ..	254 25	253 50
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	251 25	251 25	253 75	254 75	254 75	254 75
1858	»	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	235 25	236 25	237 50	235 ..	236 ..	234 75
1858	100.000	1973	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	252 50	252 50	252 50	253 75	253 75	251 50
1859	24.570	1957	300	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	247 50	...	...	247 50	247 50	247 50
1859	»	1968	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	245 ..	245 ..	243 75	243 75	244 75	245 ..
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	109.500	1937	180	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120 ..	122 50	122 50	123 75	125 ..	126 25

COURS DES FONDS PUBLICS, FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 3 Comptant	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Comptant	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Comptant	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Comptant	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Comptant	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Comptant	Vendredi 9 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	67 95	67 90	67 90	67 90	67 80	67 95	67 85	67 85	67 70	67 60	67 65	67 75
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	68 ..	...	68 ..	67 90	67 90	68 ..	68 10	68 10	67 75	67 85	67 70	...
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	96 ..	97 75	97 85	97 80	97 80	97 80	95 50	95 50	95 85	...	96 75	95 ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2820 ..	»	2815 ..	»	2815 ..	»	2810 ..	»	2810 ..	»	2810 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	630 ..	»	640 ..	...	...	»	...	»	640 ..	»	...	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	...	...	...	...	747 50	...	745 ..	...	742 50	740 ..	...	...
— Oblignt. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	473 75	»	475 ..	...	475 ..	...	473 75	...	473 75	...	475 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	445 ..	»	445 ..	...	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 ..	»	96 ..	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 75	»	90 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	...	»	1000 ..	»	1000 ..	»	1000 75	»	1000 ..	»	1000 ..	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	752 50	746 25	747 50	741 50	741 50	746 25	750 ..	741 50	737 50	737 50	737 50	740 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115 ..	»	1130 ..	»	1125 ..	»	...	»	1125 ..	»	...	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	475 ..	»	470 ..	»	480 ..	»	...	»	485 50	»	480 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	230 ..	»	230 75	»	230 ..	»	230 ..	...	230 ..	»	230 ..	»
Ville de Marseille, Obligations 1849 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 5/8	»	94 1/8	»	94 5/8	»	94 4/8	»	94 3/4	»	94 6/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	99 50	»	...	»	99 50	»	99 1/2	»	...	»	...	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	79 50	...	79 75	»	80 50	...	80 25	...	80 ..	»	80 ..	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	51 25	»	51 25	»	50 75	»	...	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	78 ..	»	78 ..	»	78 ..	»	78 ..	»	78 ..	»	78 1/4	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	80 ..	»	80 1/2	»	81 ..	»	81 ..	»	81 ..	»	81 1/2	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	388 75	...	...	...	367 50	...	387 50	...	384 75	...	...
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	455 ..	455 ..	440 ..	...
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	33 5/8	...	33 1/2	...	...	...	43 3/4	...	33 1/2	...	33 3/4	...
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	45 ..	»	...	»	...	»	45 ..	»	...	»	...	»
D° D° 1852, jouissance janvier 1860	44 1/4	...	44 1/4	...	...	...	...	...	44 1/4	...	44 ...	...
D° intérieur, jouissance janvier 1860	43 ..	42 7/8	43 1/8	...	43 1/4	...	43 1/8	43 1/4	43 1/5	...	43 1/6	...
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	104 ..	»	...	»	...	»	...	»	104 1/4	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 1019 — 19e ANNÉE — N° 11 — SAMEDI 17

JOURNAL DES CHEMINS DE

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS	10 fr. par an	
DÉPARTEMENTS	12	—
ÉTRANGER	18	—

PRIX DES INSERTIONS

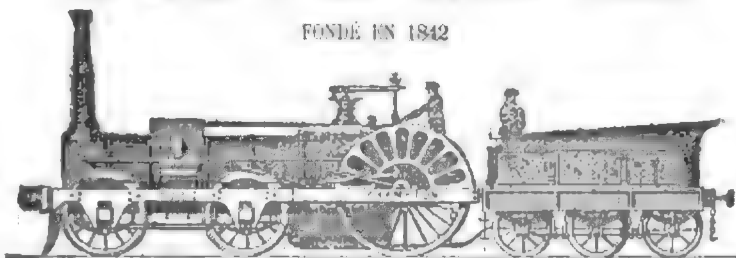
Corps du Journal (la ligne)	3 fr. »	
Aux Annonces	—	1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les nouvelles politiques, en devenant plus précises, se présentent sous un aspect de plus en plus rassurant. Ainsi l'Angleterre a pris son parti de l'annexion de la Savoie et de Nice. La chambre des communes et le gouvernement anglais, en se réunissant dans un sentiment commun contre cette annexion, sont restés dans leur rôle naturel. En effet, pouvait-on espérer que l'Angleterre verrait l'agrandissement de la France avec satisfaction? Evidemment non. Pouvait-on penser que le gouvernement anglais et le parlement consulté exprimeraient autre chose qu'un regret de l'extension de nos frontières du sud-est? Une telle réponse était facile à prévoir. Certes, si l'on avait consulté la France pour savoir ce qu'elle pensait de l'occupation de Périm par l'Angleterre et de l'annexion du royaume d'Oude à l'empire des Indes, la France aurait répondu qu'elle les voyait avec le plus grand regret.

Mais il ne serait pas venu à la pensée de la France de faire la guerre à l'Angleterre pour l'île de Périm ou pour le royaume d'Oude, pas plus qu'il n'est venu à la pensée de l'Angleterre de se brouiller avec la France pour empêcher l'annexion de la Savoie et de Nice. Par conséquent, cette question qui a tant agité le monde politique, peut être considérée comme définitivement réglée.

Quant aux duchés et aux Romagnes, les votes qui viennent d'avoir lieu, pour n'être point d'une légalité parfaite au point de vue international, préparent du moins une solution, en créant au profit du Piémont une situation mieux définie; de sorte qu'en définitive tout ce qui vient de se passer est un acheminement vers une conclusion pacifique.

Tout ceci réglé, que reste-t-il à faire pour rendre à la France les éléments de travail qui lui deviennent plus nécessaires que jamais, pour que son industrie puisse entrer en lutte avec l'Angleterre? Peu de choses aux yeux de certaines gens, mais ce peu de choses, nous les considérons comme capital.

1° Supprimer le droit d'entrée purement et simplement, sans demander aux agents de change une compensation qui ne serait pas digne d'un gouvernement riche, fort et puissant. Ou le droit est juste ou il ne l'est pas; ou il est utile ou il est nuisible. Or l'expérience a parlé, et a démontré qu'il n'était pas juste et qu'il était nuisible; double cause de suppression;

2° Abrogation de la loi actuelle d'impôt sur les valeurs mobilières. Cet impôt a produit 6 millions en 1859, et certainement produira encore moins en 1860, car les titres tendent de plus en plus à s'immobiliser sous forme nominative. Qu'est-ce qu'un produit de 6 millions sur un budget de 1,800,000,000 fr.? Peut-on le mettre en balance avec l'avantage de rendre aux valeurs leur libre circulation, qui est la condition essentielle du développement des capitaux mobiliers et de l'industrie? Un autre principe non moins grave est impliqué dans la loi actuelle : c'est l'association. La loi actuelle frappe d'impôt le capital par cela seul qu'il est associé. C'est le renversement de tous les principes économiques. Mieux vaudrait cent fois un impôt sur le produit des actions, comme l'avait proposé M. le ministre des finances. Au moins, dans ce cas, l'impôt n'atteindrait que le revenu et replacerait l'association des capitaux sous le régime du droit commun.

3° Modification radicale ou rappel de la loi sur les sociétés en commandite par actions.

Dans ce moment surtout où, par suite de la révolution douanière qui s'accomplit, l'industrie a besoin du concours des capitaux pour substituer la grande production à la petite, il faut que l'association vienne seconder cette transformation sociale; or, l'association ne peut se produire sous d'autres formes que la société en commandite par actions, et cependant la loi nouvelle rend la formation de ces sociétés à peu près impossible. Il y a donc urgence à rendre à l'esprit d'association sa liberté d'action, sans laquelle l'industrie française serait impuissante à lutter contre les produits anglais.

La seule considération qui puisse faire hésiter pour l'adoption des mesures que nous signalons comme indispensables, c'est l'inconvénient au point de vue gouvernemental, de revenir sur des actes qui ont une date si récente. Mais une telle considération peut-elle arrêter un gouvernement aussi fort que celui de l'Empereur? Les hommes qui siégent dans les conseils de S. M. I. ont fait d'assez grandes choses pour que dans cet ensemble d'actes qui ont tant contribué à la gloire et à la prospérité de la France, ils n'hésitent pas à reconnaître et à réparer eux-mêmes ce qui porte un caractère d'erreur ou d'imperfection.

D'ailleurs, nous l'avons déjà dit vingt fois,

ce n'est pas le gouvernement qui peut porter la responsabilité des mesures dont nous demandons la réforme immédiate.

L'établissement du droit d'entrée a été inspiré par les plaintes nombreuses que formulaient les agents de change et les banquiers sur l'encombrement de la Bourse.

L'impôt sur les valeurs mobilières est dû, en principe, à l'initiative du Corps législatif, d'où partaient périodiquement des plaintes contre les valeurs mobilières et contre le marché des fonds publics. La loi elle-même a été modifiée par le Corps législatif et s'écarte beaucoup, en l'aggravant, du projet originaire préparé par le gouvernement de l'Empereur.

La loi sur les sociétés en commandite par actions est sortie de la multiplicité des abus qui s'étaient produits et qu'on a cru pouvoir prévenir par une réglementation nouvelle; le gouvernement, en présentant cette loi, a obéi à une pensée de moralisation et, en même temps, aux réclamations presque unanimes des chambres de commerce.

Ainsi, en réalité, la responsabilité de toutes ces mesures ne pourrait remonter au gouvernement que si l'on voulait lui reprocher d'obéir à l'opinion publique quand elle est manifestée, sous sa forme la plus élevée, par les chambres de commerce, les officiers ministériels, les grands propriétaires et tout ce qu'il y a de plus considérable en France.

Mais qui pourrait empêcher aujourd'hui un retour vers des idées plus favorables aux affaires et à l'industrie? Nous ne le prévoyons pas, surtout aujourd'hui, que le traité de commerce avec l'Angleterre et la réforme générale des douanes ont fait surgir des nécessités urgentes dont le gouvernement lui-même se préoccupe profondément.

En attendant, les affaires commerciales, industrielles et financières sont languissantes, et par suite le marché des fonds publics est abandonné; cependant l'esprit d'entreprise cherche une issue à cette situation qui l'embarrasse: on essaye par quels moyens la confiance pourrait renaître dans l'esprit des capitalistes, et l'on arrive à des combinaisons nouvelles qui donnent à tous une sécurité qui malheureusement a fait trop souvent défaut. L'opinion publique demande aux fondateurs des garanties contre le retour des déceptions qui ont si souvent atteint l'esprit d'entreprise. Certainement ces prétentions de l'opinion publique pourront paraître étranges aux personnes qui sont habituées à trouver un concours aveugle; mais elles ne peuvent pas oublier qu'avec la meilleure volonté du monde, avec les intentions les plus honnêtes, toutes les entreprises n'ont pas été heureuses, et nul ne doute que si les fondateurs avaient été engagés matériellement au succès des affaires qu'ils ont fondées, ils ne les eussent étudiées plus sagement et plus exactement surveillées.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à [illegible] fr., ferme à 67 90.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50, ferme à 95 50. [illegible]

L'emprunt est coté 68 fr.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer:

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	42.50 0/0
Midi	20.54 0/0
Victor-Emmanuel	11.83 0/0
Ouest	10.»» 0/0
Lyon-Genève	9.60 0/0
Nord	5.53 0/0
Ardennes	3.69 0/0
Orléans	3.28 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	2.47 0/0
Autrichiens	2.11 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	».42 0/0
Est	».78 0/0
Ouest suisse	1.14 0/0
Bességes a Alais	3.95 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	7.06 0/0
Union Suisse	21.54 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	9 mars	16 mars	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	67 75	68 »»	»» 25	» »»
Rente 4 1/2 0/0	95 »»	95 50	»» 50	» »»
Banque de France	2810 »	2805 »»	»» »»	5 »»
Consolidés	94 6/8	94 7/8	» 1/8	» »»
Crédit foncier	740 »»	745 »»	5 »»	»» »»
Crédit mobilier	740 »»	745 »»	5 »»	» »»
Comptoir d'Esc.te	640 »»	640 »»	» »»	2 50
Orléans	1373 75	1395 »»	21 25	» »»
Nord	915 »»	925 »»	10 »»	» »»
Nord nouveau	822 50	835 »»	12 50	» »»
Est	635 »»	641 25	6 25	» »»
Paris-Méditerran°	883 75	895 »»	11 25	» »»
Midi	495 »»	500 »»	5 »»	» »»
Ouest	575 »»	532 50	7 50	» »»
Genève	460 »»	472 50	12 50	» »»
Dauphiné	592 50	598 75	6 25	»» »»
Graissessac-Béziers	155 »»	168 75	13 75	» »»
Ardennes ancien.	462 50	460 »»	» »»	2 50
Ardennes nouveau	460 »»	462 50	2 50	» »»
Ch. Autrichiens	495 »»	502 50	7 50	»» »»
Victor-Emmanuel	392 50	400 »»	7 50	» »»
Russes	485 »»	480 »»	»» »»	5 »»
Romains	355 »»	352 50	» »»	2 50
Sud-Autrich.-Lombards	528 75	536 25	7 [illegible]	» »»
Saragosse	452 75	472 50	18 75	»» »»

PROJET DE LOI MODIFIÉ RELATIF AUX CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Nous avons déjà parlé dans notre numéro du 25 février dernier, des modifications apportées au projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer en Algérie.

Le nouveau projet a été envoyé par ordre de l'Empereur au Corps législatif, et il sera soumis prochainement à ses délibérations.

Nous publions plus loin *in extenso* le nouveau projet qu'on pourra comparer avec celui que nous avons reproduit l'année dernière dans notre numéro du 7 mai 1859.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE SARDE.

La Société commerciale sarde, dont le siége est à Turin, fondée en 1856, a eu récemment une assemblée d'actionnaires dans laquelle ont été débattues les questions relatives à une liquidation, mais aucune publication n'a été encore donnée qui permette d'apprécier le caractère et les causes des graves résolutions qui paraissent avoir été prises.

F. Grimaud.

CRÉDIT MOBILIER AUTRICHIEN.

Une dépêche télégraphique de Vienne a appris l'arrestation de M. Rechler, directeur général du Crédit mobilier autrichien.

Un avis, publié à Vienne par cette Société, annonce que les intérêts du Crédit mobilier autrichien sont étrangers à cette arrestation.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE.

Assemblée générale extraordinaire du 5 mars.

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 5 de ce mois, à Neuchâtel (Suisse).

Un long rapport, qui donne les développements les plus complets sur la marche des travaux de la Compagnie et sur sa situation financière, a été lu aux actionnaires et accueilli avec satisfaction.

Nous publierons ce document prochainement.

Nous donnons seulement aujourd'hui les deux résolutions qui ont été approuvées à l'unanimité par l'assemblée composée de soixante-dix-neuf actionnaires représentant 7,773 actions.

1° Le rapport et les comptes présentés par le conseil d'administration, pour l'exercice du 1er mai au 31 décembre 1859, sont approuvés;

2° Le conseil d'administration est autorisé à contracter un emprunt par obligations, qui

pourront être émises soit sur les bases du précédent emprunt, jusqu'à concurrence de 10,000 obligations, ou sous toute autre forme, pour une somme équivalente à cette émission.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 10 MARS 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 10 mars
Paris-Méditerranée	11 521 55	886 25
Nord	11.330 »»	918 75
Orléans	7.236 01	1365 »»
Ouest	6.971 36	580 »»
Bességes	6.556 38	460 »»
Est	6.378 86	636 25
Midi	4.597 »»	496 25
Genève	3.787 53	365 »»
Ardennes	3.709 55	460 »»
Dauphiné	3.041 68	600 »»
Autrichiens	fl.2.283 44	501 25
	Au 3 mars.	
Lombards-Vénitiens-Sud	5.175 02	563 75
Victor-Emmanuel	4.175 60	396 25
Madrid à Alicante	4 022 34	453 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

TRAITÉ DE COMMERCE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE.

Nous avons publié, dans notre numéro du 18 février dernier, le texte du traité de commerce entre la France et l'Angleterre, dont le *Moniteur* a donné le texte officiel le 12 mars dernier. Mais nous devons compléter ce document par le décret impérial qui prescrit la promulgation de l'article additionnel au traité.

En voici la teneur :

Art. 1er.

Un article additionnel au traité de commerce conclu le 23 janvier 1860, entre la France et le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ayant été signé à Paris le 25 février 1860, et les ratifications de cet acte ayant été échangées le 28 du même mois, ledit article additionnel dont la teneur suit sera publié partout où besoin sera et inséré au *Bulletin des Lois*.

Article additionnel.

Par l'article 8 du traité de commerce entre S. M. l'Empereur des Français et S. M. la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, signé à Paris le 23 janvier dernier, Sa Majesté Britannique s'est engagée à recommander au parlement l'admission dans le royaume-uni des eaux-de-vie et esprit importés de France à un droit exactement égal au droit d'accise perçu sur les esprits de fabrication indigène, avec l'addition d'une surtaxe de deux pence par gallon, ce qui mettrait le droit actuel à payer, pour les eaux-de-vie et esprits de France, à 8 shillings 2 pence par gallon.

Depuis la ratification du traité, le gouvernement de Sa Majesté Britannique s'est assuré que la surtaxe de 2 pence par gallon n'est pas suffisante pour contre-balancer les charges que les lois de douane et d'accise font actuellement peser sur les esprits de fabrication anglaise, et qu'une surtaxe limitée au taux de 2 pence par gallon laisserait encore subsister sur les esprits de fabrication anglaise un droit différentiel en faveur des eaux-de-vie et esprits étrangers.

En conséquence, le gouvernement de Sa Majesté Britannique ayant fait connaître ces circonstances au gouvernement de Sa Majesté l'Empereur des Français, et Sa Majesté Impériale ayant consenti à ce que le montant de ladite surtaxe fût augmenté, les deux hautes parties contractantes audit traité de commerce sont convenues par le présent article additionnel que le montant de cette surtaxe serait de 5 pence par gallon, et Sa Majesté Britannique s'engage à recommander au parlement l'admission dans le royaume-uni des eaux-de-vie et esprits importés de France à un droit exactement égal au droit d'accise perçu sur les esprits de fabrication indigène, avec addition d'une surtaxe de 5 pence par gallon.

Le présent article additionnel aura la même force et la même valeur que s'il avait été inséré dans le traité de commerce du 23 janvier dernier. Il sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Paris dans le délai de cinq jours à partir de la date de sa signature.

Le décret qui prescrit la promulgation de l'article additionnel est suivi d'un rapport adressé à l'Empereur, qui rend compte des négociations qui ont précédé la signature du traité et qui passe en revue les considérations générales qui en justifient l'économie.

Il ne nous est pas possible de reproduire ce document qui compte plus de dix colonnes et qui ne rentre pas d'ailleurs dans le cadre ordinaire de notre publicité.

Nous en citerons seulement la conclusion qui en résume l'esprit.

Nous avons, Sire, examiné dans leurs détails les clauses du traité soumis à votre haute appréciation. Qu'il nous soit permis, en terminant, d'en résumer en quelques mots la portée et le caractère.

Et, d'abord, dans cette étude, nous n'avons certainement pas voulu comparer des avantages à des inconvénients et dresser une sorte de compte de profits et pertes pour les deux pays, compte dont le solde constituerait, suivant les appréciations, le bénéfice acquis à l'une des deux puissances sur l'autre.

Non, à nos yeux, et les modifications du tarif et la réforme de notre législation douanière convergent au même but, préparent à un égal degré de nouveaux éléments de prospérité publique pour les deux pays. Cette lutte pacifique n'amènera ni victoires ni défaites, mais produira de louables émulations, des enseignements mutuels, des perfectionnements réciproques.

Inspirées par les sentiments de justice et de bienveillance mutuelle qui animent les gouvernements respectifs, ces conventions assureront le règlement équitable et le développement progressif des relations entre les deux Etats et consolideront l'alliance des deux pays.

Le commerce, qui, selon le langage de Mollien, tend à faire des productions de chaque partie du globe une propriété commune à tous les peuples, qui a fait de l'Europe une grande famille, et qui, à côté des passions qui divisent les princes, a placé le contre-poids des besoins mutuels et des intérêts réciproques, poursuivra, libre d'entraves surannées, son œuvre de développement et de fécondation de la richesse des deux nations.

L'industrie devra sans doute renouveler sur quelques points un outillage arriéré, remplacer les mécanismes incomplets et rechercher par de sérieux efforts la possibilité de produire économiquement; mais le succès récompensera largement de tels sacrifices, et la production française sortira plus vigoureuse et plus florissante de ces épreuves salutaires.

Toutes ces prospérités profiteront directement à ces populations nombreuses dont Votre Majesté a étudié avec tant d'ardeur les intérêts et les besoins, et qu'elle environne de ses constantes sollicitudes. Elles se traduiront pour l'ouvrier en allégement dans les fatigues de sa tâche, en régularité sinon en élévation de son salaire, en diminution de prix pour tous les objets qu'il consomme et que son travail doit procurer à sa famille.

La constitution économique du pays, grâce au développement des forces inanimées, sera moins troublée que dans le passé par cette sorte de déclassement de population que l'industrie opère au préjudice de l'agriculture, et l'équilibre, violemment rompu depuis quelques années, tendra à se rétablir.

En même temps, Votre Majesté fera exécuter les travaux nécessaires à la force et à la prospérité d'un grand Etat ; et avant peu ces témoignages de reconnaissance qui de tous nos grands ports de mer, de nos provinces viticoles, du sein des industries de Lyon, de Saint-Etienne et d'autres grandes cités manufacturières sont arrivés au pied du trône, ne rencontreront dans le pays, éclairé sur ses véritables intérêts, parmi les chefs d'industrie résolus à la lutte, ni résistance, ni refus d'adhésion.

Le projet dont vient d'être saisi le Corps législatif et qui consiste à affecter une somme de 40 millions à des prêts à l'industrie, afin de lui faciliter les moyens d'améliorer son matériel, est évidemment la conséquence des conclusions qu'on vient de lire.

C'est là une innovation très-importante et qui devra produire des résultats dignes d'un examen sérieux.

C'est à ces titres divers que nous donnons le rapport qui précède le projet de loi soumis à l'Empereur par LL. Exc. MM. les ministres des finances et des travaux publics, et qui a été renvoyé au Corps législatif :

Sire,

En décidant par son programme du 5 janvier que de sérieuses modifications profitables aux intérêts généraux devaient être apportées au régime industriel et économique du pays, Votre Majesté a voulu, dans les sentiments de haute bienveillance qui lui sont habituels, ménager et adoucir la transition au profit des manufacturiers français.

A côté de dispositions permanentes destinées soit à faire baisser le prix des matières premières et celui des transports, soit à développer les grandes consommations, Votre Majesté a placé le moyen transitoire des prêts à l'industrie.

Malgré les avertissements nombreux donnés aux industriels que ces modifications à nos tarifs étaient justifiés par les progrès de nos manufactures, et rendues inévitables par les changements économiques effectués chez les autres peuples, des perfectionnements d'outillages, des renouvellements de matériel qui sont la condition nécessaire du bon marché, du travail et de la production, ont pu être négligés par un certain nombre d'exploitants de houille, de propriétaires de hauts-fourneaux, de manufacturiers.

Ces industriels, désireux aujourd'hui de se placer dans des conditions d'utile concurrence vis-à-vis de l'industrie étrangère, pourraient rencontrer, malgré leur honorabilité et des garanties suffisantes, certaines difficultés à se procurer, sur le marché ordinaire des capitaux, des sommes remboursables par annuités et à des échéances un peu reculées. Or, ce double avantage est certainement le plus propre à faciliter

pour quelques-uns, la transformation et le perfectionnements de leurs machines.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à Votre Majesté, a pour but de donner à l'industrie ces facilités exceptionnelles d'emprunt.

Sans doute, en principe, on doit reconnaître que le gouvernement ne peut s'immiscer, même à titre de prêteur, dans les opérations commerciales ou industrielles. L'action qui lui appartient se borne à faciliter les transactions privées par des dispositions générales. Les fonds de l'État, qui ne sont, en réalité, que ceux des contribuables, sont destinés exclusivement à subvenir aux services publics. Ce qui est la propriété de tous ne peut, dans l'ordre naturel des choses, être affecté aux besoins de quelques-uns.

Toutefois, si certaines que soient ces maximes comme règle ordinaire, on conçoit qu'une dérogation essentiellement temporaire puisse y être apportée dans des circonstances très-exceptionnelles. Notre législation financière offre des exemples de semblables dérogations dues à des causes différentes de celles que nous invoquons actuellement, mais qui n'établissent pas moins la possibilité d'exceptions *accidentelles* aux principes généraux dont nous venons de reconnaître la légitimité.

L'économie du projet de loi est simple: une somme de quarante millions pourra être prêtée aux industriels qui voudront améliorer leur outillage ou renouveler leur matériel. Ces prêts seront consentis à ceux qui justifieront des garanties suffisantes pour assurer au Trésor son remboursement. Le taux d'intérêt auquel ces prêts seront consentis est fixé à 4 0/0, c'est-à-dire à un chiffre qui n'imposera aucune perte au Trésor public et constituera cependant un encouragement réel pour l'industrie.

Comme ces prêts ne seront qu'une avance faite momentanément par le Trésor public, il n'a pas paru nécessaire de créer des ressources spéciales pour leur réalisation. Nous avons cru plus convenable d'en faire une opération de trésorerie.

Le projet de loi ne détermine pas les formes et les conditions des prêts. Ces dispositions de détail appartiennent au règlement d'administration publique.

Nous avons rédigé les principales dispositions de ce projet de règlement, qui confie à une commission le soin d'examiner les demandes des industriels, et de vérifier les garanties offertes en immeubles, marchandises et autres valeurs commerciales. Cet examen fait, chaque prêt serait autorisé par un arrêté collectif émané des ministres des finances et du commerce.

J.-G. Bordot.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

26 mars. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Beethoven, passage de l'Opéra, à 1 heure de relevée. — Dépôt de 20 actions au siége social, trois jours avant la réunion, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

29 mars. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions au moins, du 1er au 26 mars, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

29 mars. — **Compagnie générale des omnibus de Londres** (limitée). — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Londres, London Tavern, Bishopsgate street, à midi.

30 mars. — **Compagnie du chemin de fer d'Orléans.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, à l'hôtel de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à 2 heures 1/2. Dépôt de 20 actions au moins du 10 au 27 mars, au siége social.

30 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures précises. Dépôt de 20 actions au moins du 5 au 20 mars, au siége social, rue Saint-Georges, 1.

31 mars. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures précises.

31 mars. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures de relevée. Dépôt de 20 actions à Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

31 mars. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 6 actions au moins avant le 28 mars, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 avril. — **Compagnie des mines de houille et de schistes bitumineux de la Condemine (Allier).** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, faubourg Poissonnière, 9. Dépôt de 20 actions.

4 avril. — **Union financière et industrielle.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, rue Saint-Arnaud, 8, à 3 heures de relevée.

4 avril. — **Crédit mobilier autrichien.** — Convocation de l'assemblée générale. Le lieu sera ultérieurement indiqué. Dépôt de 20 actions au moins, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

16 avril. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8, à 1 heure de relevée. Dépôt de 15 actions au moins dix jours avant la réunion : à Bruxelles, au siége social, rue du Commerce, 1 ; à Gand, à la Banque de Flandre, et à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

17 avril. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Gand, hôtel de la Poste, à 2 heures de relevée. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. (Voir aux annonces.)

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid, et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société.

15 mai. — **Société générale de Crédit mobilier espagnol.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

16 mai. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 50 à déduire de l'appel de 50 fr. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

15 mars. — **Chemin de fer d'Anvers à Gand.** — Paiement de 21 fr. par action formant le dividende de 1859. (Voir les détails à nos annonces du 10 mars.)

15 mars. — **Compagnie d'armements maritimes** (I. T. Barbey et Ce). — Paiement de 5 fr. par action à titre de dividende, sur la présentation de deux coupons 6 et 7 de l'exercice 1858, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 46.

2 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859 soit 67 fr. par action (16e coupon des actions), à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Service des Obligations.

10 mars. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement du coupon no 2 sur les obligations. (Voir les détails aux annonces du 10 mars.)

1er avril. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852-1855). (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

1er avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts sur les obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée : 12 fr. 50 c. par obligation nominative, et 12 f. 17 c. par obligation au porteur (impôt prélevé) : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er avril. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50. (Voir aux annonces.)

1er avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. (Voir aux annonces.)

16 avril. — **Mines de la Loire.** — Paiement de 6 fr. 90 c. par action (impôt déduit) : à Paris, place Vendôme, 15, et à Lyon, chez MM. Morin, Pouer et Morin.

APPELS DE FONDS

1er au 10 avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 7 fr. 50 c. montant du semestre d'intérêts échéant le 1er avril. (Voir aux annonces.)

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

22 mars. — **Crédit foncier de France.** — Septième tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

23 mars. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Tirage au sort en séance publique, à 2 heures, rue Laffitte, 17, de 378 obligations de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, et de 39 obligations créées en représentation des anciennes actions du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1er avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, sorties au tirage du 15 mars, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces de ce jour.

F. G.

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté Impériale, en date du 24 février dernier, M. Bertin (Paul) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Bagier, démissionnaire.

(1) Voir notre numéro du 10 mars 1860.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à volonté . . 2 1/2 0/0 ;
— à 90 jours. . 3 0/0.

Le président,
Marquis G. D'AUDIFFRET.

La huitième livraison des **Grandes usines de France**, TABLEAU DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE AU XIX[e] SIÈCLE, par M. TURGAN, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle (Paris, 15, boulevard des Italiens), et chez tous les libraires de la France et de l'étranger.

ACTES OFFICIELS.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS

(Annexe au procès-verbal de la séance du Corps législatif du 2 mars 1860.)

PROJET DE LOI MODIFIÉ

Relatif à l'établissement de chemins de fer en Algérie, précédé du décret de présentation et de l'exposé des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par le ministre d'Etat au président du Corps législatif.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1[er]. — Le projet de loi relatif à l'établissement de chemins de fer en Algérie, présenté au Corps législatif en vertu de notre décret du 29 avril 1859, est modifié conformément au projet délibéré en conseil d'Etat, le 23 février 1860.

Art. 2. — Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 2 mars 1860.

Signé : NAPOLÉON.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Relatif aux modifications à introduire dans le projet de loi concernant l'établissement des chemins de fer en Algérie.

Messieurs,

Un projet de loi autorisant la concession des chemins de fer en Algérie a été soumis au Corps législatif dans sa dernière session ; mais l'époque avancée à laquelle il a été présenté et les nombreux travaux dont le Corps législatif avait à s'occuper n'ont pas permis à la commission de faire son rapport, et ce projet est encore pendant devant vous.

Le gouvernement a mis à profit le temps qui s'est écoulé dans l'intervalle des deux sessions, pour faire compléter les études de ce projet, recueillir de nouveaux renseignements et porter spécialement son examen sur certains points qui avaient été signalés à son attention. Ce nouvel examen, ainsi que les circonstances qui se sont produites depuis, ont fait reconnaître la convenance d'apporter au projet primitif d'importantes et utiles modifications.

Les modifications dont il s'agit peuvent se résumer ainsi :

1° Suppression de la clause relative à l'introduction en franchise des fers étrangers destinés à la construction des chemins ;

2° Révision des tarifs, dans le but de les réduire et de les mettre plus en rapport avec les besoins du pays ;

3° Léger changement dans le tracé du chemin de fer de Constantine, et prolongement jusqu'à la mer des chemins de Blidah à Alger et de Saint-Denis-du-Sig à Oran ;

4° Concession d'une subvention de l'Etat, et nouvelle fixation du capital sur lequel devra porter le maximum de la garantie d'intérêt à assurer à la Compagnie concessionnaire.

Nous allons examiner successivement ces diverses propositions.

La clause relative à l'introduction en franchise des fers étrangers n'avait été inscrite, dans le projet de loi primitif, que dans le but de rendre moins onéreuse la construction des chemins et de faciliter la formation des compagnies. Toutes les compagnies qui s'étaient présentées pour obtenir la concession avaient réclamé avec instance le maintien de cette disposition. La situation particulière de l'Algérie justifiait jusqu'à un certain point cette mesure. Mais on y a

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.		DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
									0/0	0/0
EST (1)		Du 4 au 10 mars	1680	1,059,832 08	630 83	1618	1,028,753 15	635 81	».»»	0.78
ORLÉANS (1)		4 — 10 —	1475	1,150,198 86	779 79	1475	1,113,643 87	755 01	3.26	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)		4 — 10 —	1406	1,672,308 28	1,189 40	1363	1 582,012 13	1,160 68	2.47	»
OUEST (1)		4 — 10 —	1195	932,113 05	780 01	1188	833,998 11	702 02	10.»»	»
NORD (1)		4 — 10 —	964	1,063,917 25	1,103 »»	919	962,785 49	1,047 »»	5.33	»
MIDI (1)		4 — 10 —	793	381,591 20	481 19	793	316,555 13	399 18	20.54	»
LYON A GENÈVE (1)		4 — 10 —	231	99,987 25	432 84	229	89,537 02	390 99	9.66	»
ARDENNES (1)		4 — 10 —	164	58,723 42	358 07	154	53,205 57	345 49	3.49	»
DAUPHINÉ		4 — 10 —	134	40,490 65	302 16	134	40,666 40	303 [illegible]	»	0.42
BESSÈGES A ALAIS (1)		4 — 10 —	33	21,466 60	650 50	33	22,350 85	677 30	»	3.95
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE	Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	26 février 3 —	1326	821,782 27	619 74	1169	770,370 25	666 69	»	7.04
AUTRICHIENS		4 au 10 —	1323	fl. 304,862 »»	230 »»	1323	fl. 298,035 »»	225 »»	2.17	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE	Madrid à Alicante	26 février 3 —	482	246,412 62	511 23	482	173,393 09	359 73	42.50	»
	Madrid à Guadalajara	26 — —	57	13,912 58	244 08	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES		4 au 10 —	275	43,291 80	157 42	265	53,175 32	200 66	».»»	21.54
VICTOR-EMMANUEL		26 février 3 —	214	103,134 62	482 03	214	90,950 50	425 »»	11.83	»
OUEST SUISSE		2 au 8 —	97	30,778 52	317 30	80	25,678 41	320 98	»	1.14

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

vu un préjudice considérable pour nos producteurs français, et cette crainte, manifestée notamment dans le sein du Corps législatif, a paru au gouvernement un motif suffisant pour y renoncer.

D'ailleurs, les dispositions du traité de commerce avec l'Angleterre et leur extension à l'Algérie, ôtent à cette clause une partie de son importance, et son maintien n'avait plus le même intérêt.

On a cru, toutefois, devoir faire une réserve en faveur des objets d'outillage nécessaires à la construction des chemins de fer.

Des compagnies étrangères, formées depuis longtemps et ayant construit un grand nombre de chemins en Europe, possèdent encore les machines et autres objets d'outillage qui ont servi à la construction de ces chemins. La faculté de les utiliser en Algérie, où leur emploi immédiat pourrait avoir une notable influence sur le prompt achèvement des chemins, a paru assez sérieuse pour faire maintenir la franchise à leur égard, à charge toutefois de leur emploi exclusif à la construction des chemins et de réexportation après l'achèvement des travaux. Les mesures propres à assurer l'exécution de ces deux conditions seraient concertées entre le ministre de l'Algérie et des colonies et le ministre des finances.

Révision des tarifs.

Les tarifs pour les marchandises, tels qu'ils figuraient dans le cahier des charges joint au projet de loi primitif, étaient doubles de ceux de France, dont le plein ou maximum n'a jamais été perçu.

Pour les voyageurs de première et de deuxième classe, ils étaient également à peu près doublés; ils étaient augmentés de 50 0/0 seulement pour ceux de troisième classe.

Le prix des transports des bestiaux par tête était presque doublé.

Enfin, les prix de tous les transports accessoires que prévoit le tarif présentaient une augmentation de 50 0/0.

Ces tarifs ont soulevé d'assez vives réclamations. L'on a fait valoir que, pour que les chemins de fer devinssent réellement, en Algérie, un instrument de commerce et de colonisation, il fallait qu'on pût en user largement, et qu'au taux où les prix étaient élevés, ils seraient loin de produire les résultats avantageux qu'on en espérait.

On ne peut se dissimuler ce qu'il y a de grave dans ces réclamations. S'il est reconnu que le manque de moyens de communication et de transport facile a été le plus grand obstacle à la prospérité de l'Algérie, il ne faudrait pas que ceux qu'on mettrait à sa disposition lui enlevassent, par des charges excessives, tout le bénéfice qu'elle pourrait en tirer. Il y a là pour l'État, au point de vue de la colonisation surtout, un intérêt supérieur à celui qui résulterait même de la garantie d'un certain revenu sur les lignes concédées.

On dira peut-être qu'il n'y a pas lieu, en général, de se préoccuper de l'élévation des tarifs, et que l'intérêt des compagnies les portera à abaisser ces tarifs pour augmenter leur trafic. Mais il ne faut pas perdre de vue que les Compagnies, plus soucieuses naturellement de leurs intérêts que du développement rapide de la colonisation, ne rencontreront pas en Algérie toutes les concurrences qui existent en France, et qui seules ont déterminé un si grand abaissement dans les tarifs.

Ce n'est pas, d'ailleurs, au moment où l'Empereur se préoccupe avec tant de sollicitude des moyens de diminuer les frais de transport dans la métropole qu'il conviendrait de proposer en Algérie des tarifs doubles des tarifs légaux de France, et très-probablement triples de ceux qui y sont réellement appliqués.

D'un autre côté, l'élévation excessive des tarifs, si elle était nécessaire pour obtenir une rémunération suffisante, aurait pour conséquence, dans un grand nombre de cas, d'exiger des prix supérieurs à ceux des transports actuels par terre, et alors le but serait manqué. C'est ce qui arriverait infailliblement, par exemple, pour les bœufs des Arabes, ordinairement si maigres, et qui, si les tarifs étaient maintenus, devraient payer un prix double de celui que paient les plus beaux bœufs en France.

Ces considérations ont décidé à abaisser les tarifs primitivement proposés dans une proportion qui les laissera encore, en général, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, de 25 à 50 0/0 plus élevés que ceux de la métropole.

Chemin de fer de la mer à Constantine.

La dépense de ce chemin, fixée primitivement à 44 millions, soit 570,000 francs par kilomètre, se trouvait très-élevée en raison du nombre et de la longueur des souterrains auxquels donnait lieu son parcours, et de nouvelles études ont dû être entreprises dans le but de s'assurer s'il ne serait pas possible de la réduire, soit par des modifications dans le tracé, soit par une appréciation plus exacte des prix réels du pays.

Ces études ont fait reconnaître :

1° Que le tracé, en général, n'était pas susceptible de modifications importantes, et que la direction adoptée devait être considérée comme tout à fait commandée par le terrain et pour ainsi dire la seule praticable ;

2° Que les prix ne pouvaient subir de réductions capables d'apporter des économies sensibles.

Le seul résultat qui a été obtenu, c'est la possibilité de diminuer d'un kilomètre la longueur des deux derniers souterrains vers Constantine, sans que cela ait eu pour conséquence d'augmenter sensiblement le parcours du chemin de fer.

Le prix du mètre courant de souterrain ayant été fixé à 1,920 francs, prix moyen de revient de trente-cinq souterrains exécutés en France, augmenté de 30 0/0 pour tenir compte des difficultés d'exécution en Algérie, l'économie qui en résulterait serait de 2 millions en nombre rond.

Mais, d'un autre côté, la clause de l'introduction en franchise des fers étrangers se trouvant supprimée, et l'évaluation primitive ayant été basée sur l'existence de cette clause, il y a lieu d'y ajouter une somme de 800,000 francs environ.

L'évaluation des dépenses du chemin resterait donc fixée à 42,800,000 francs, ce qui, pour un développement de 77 kilomètres 310 mètres, ferait ressortir le prix du kilomètre à 553,505 francs.

Telle est la somme maximum sur laquelle devrait porter la garantie d'intérêt.

Il ne faut pas perdre de vue que, dans cette somme, se trouve comprise la dépense du souterrain de 1,200 mètres de longueur environ, passant sous Philippeville et servant à rattacher le chemin de fer à la mer, soit au port même de Philippeville, soit à celui de Stora.

Chemin de fer d'Alger à Blidah.

D'après le projet de loi, le chemin de fer d'Alger à Blidah devait partir des bassins de Mustapha, situés à 2,600 mètres de la place du Gouvernement, centre de la ville d'Alger, et à 1,000 mètres du mur d'escarpe de la porte Bab-Azoun.

Cette disposition avait été adoptée à raison des difficultés que soulevait la pénétration du chemin de fer dans l'intérieur de la ville, et des dépenses considérables qu'exigerait l'établissement d'une gare intérieure. Mais elle laissait la station à une assez grande distance de la ville, du port et du centre des affaires, et elle eût obligé à des transports par terre, d'autant plus regrettables pour la population, que la distance à parcourir entre Alger et Blidah n'est que de 48 kilomètres.

D'un autre côté, le chemin de fer se trouvant nécessairement en courbe aux bassins de Mustapha, cette situation se prêtait assez mal à l'établissement d'une gare, même provisoire.

Ces considérations ont paru assez graves pour ne plus laisser parmi les éventualités le prolongement de ce chemin vers la mer, et pour amener son point de départ aussi près de la porte Bab-Azoun que le permettraient les exigences de la défense de la place. La gare se trouverait ainsi rapprochée de 1,000 mètres, et pourrait être établie sous les murs d'Alger dans un alignement rectiligne.

De cette gare pourraient partir des voies de service qui, par un court trajet, mettraient les quais du port en communication directe avec le chemin de fer. Sa construction, dans des conditions susceptibles d'être autorisées dans la zone de servitudes, satisferait longtemps à tous les besoins.

Le tracé, à son arrivée près de Blidah, tel qu'il s'exécute aujourd'hui, passerait à 900 mètres seulement de la porte de Bab-el-Sept.

Ces modifications porteraient à 49 kilomètres environ la longueur du chemin à concéder, et la dépense, conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, devrait être élevée à neuf millions (9,000,000 francs).

Chemin de fer d'Oran à Saint Denis-du-Sig.

Le chemin de fer d'Oran à Saint-Denis-du-Sig devait partir, dans le projet primitif, du haut de la ville d'Oran, à 100 mètres environ au-dessus du niveau de la mer. Cette disposition rendait la jonction du chemin de fer avec le port très-difficile et fort coûteuse. Elle eût grevé le trafic de frais considérables qui eussent fait perdre une partie des avantages qu'on doit attendre de ce chemin. Il était donc naturel de chercher à rendre immédiatement applicable le principe de la jonction du chemin de fer avec le port qui était déjà consacré par le projet de loi.

De nouvelles études ont constaté la possibilité de placer la gare d'Oran, soit sur les quais mêmes du port, soit à Karguentah, à un niveau inférieur à celui qui était indiqué dans le premier projet.

Dans cette dernière combinaison, la communication de la gare avec les quais serait facilement établie par un embranchement dont la pente n'excéderait pas 30 millimètres, ainsi que cela a été pratiqué à Marseille, à Saint-Germain et à Gênes.

Le conseil général des ponts et chaussées, appelé à examiner ces projets, a déclaré, dans une délibération du 23 janvier dernier, que les études étaient bien faites et les solutions proposées acceptables.

L'augmentation de dépense, dans l'hypothèse de la gare placée sur les quais du port, s'élèverait à 6,800,000 francs, tandis qu'elle ne serait que de 3,200,000 francs dans l'hypothèse de la gare à Karguentah.

Le gouvernement n'a pas hésité à adopter la solution la plus économique, et à vous proposer de fixer à 12,200,000 francs, au lieu de 9 millions de francs, le capital sur lequel devrait porter désormais la garantie de l'intérêt.

L'article 5 du projet de convention maintient, du reste, l'éventualité du prolongement, s'il y a lieu, de ce chemin jusqu'au port de Mers-el-Kébir.

En résumé, les modifications qui viennent d'être indiquées pour les trois chemins de fer formant l'ensemble du réseau à exécuter immédiatement, présenteraient les résultats suivants :

	Longueur.	Dépenses.
	Kilomètres.	Francs.
1° Chemin de fer de la mer à Constantine,	77,310	42,800,000
2° Chemin de fer d'Alger à Blidah,	49,100	9,000,000
3° Chemin de fer de Saint-Denis-du-Sig à Oran,	59,890	12,200,000
Totaux,	186,300	64,000,000

Subvention et garantie d'intérêt.

D'après les évaluations les plus probables, basées sur les tarifs réduits, les produits des chemins de fer algériens peuvent être portés, déduction faite de tous les frais, à 2,900,000 francs. Ils ne représenteraient ainsi, à 5 0/0, qu'un capital de 58 millions de francs; et la garantie de l'État serait, dès lors, effective, si elle était étendue à la totalité de la dépense. Une pareille situation pourrait éloigner les compagnies qui se verraient ainsi réduites, pendant un temps plus ou moins long, à l'intérêt de 5 0/0 garanti par l'État.

Une subvention de 6 millions de francs paraît donc nécessaire. Elle facilitera les opérations de la Compagnie, laissera aux actionnaires la chance de bénéficier de la première augmentation qui se produira dans les revenus, et de voir ainsi leurs dividendes s'élever au-dessus de l'intérêt garanti.

Enfin, l'Etat, en ne faisant plus porter sa garantie d'intérêt que sur 58 millions de francs, verrait cette garantie devenir purement nominative, et il n'aurait, en définitive, à verser qu'une somme de 4,500,000 fr., la Compagnie prenant en compte, pour 1,500,000 fr., la valeur des travaux exécutés en 1858 sur le chemin d'Alger à Blidah.

Ce versement s'effectuerait en trois annuités, de 1,500,000 francs chacune, à partir du 1er janvier 1862.

La Compagnie serait tenue, en outre, de rembourser, à la caisse de l'ancien budget local et municipal, la somme avancée par cette caisse en 1859 et 1860 (600,000 francs environ) pour la continuation des travaux exécutés par l'Etat sur ce même chemin d'Alger à Blidah.

Telles sont, Messieurs, les diverses modifications que le gouvernement a jugé convenable d'apporter au projet de loi dont vous êtes saisis.

Elles consacrent des améliorations importantes, notamment en ce qui concerne la réduction des tarifs et la jonction avec la mer des deux chemins d'Alger et d'Oran.

Elles auront pour conséquence de satisfaire d'une manière plus complète les intérêts de l'Algérie, qui se confondent si souvent avec ceux de l'Etat, de grandir la valeur commerciale des chemins de fer, et d'augmenter leurs produits dans une proportion susceptible de compenser les sacrifices de l'Etat.

Nous avons l'honneur de vous soumettre les modifications au projet de loi, ainsi qu'aux projets de convention et de cahier des charges, qui consacrent ces divers changements.

Signé à la minute :

Le général de division Allard, président de section, rapporteur ;
Comte Dubois, conseiller d'Etat ;
Alfred Blanche, conseiller d'Etat ;
De Franqueville, conseiller d'Etat

PROJET DE LOI

Relatif à l'établissement de chemins de fer en Algérie.

Art. 1er. — Le ministre de l'Algérie et des colonies est autorisé à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention de six millions de francs (6,000,000 f.) pour l'exécution des chemins de fer ci-après désignés :

1° De la mer à Constantine ;

2° D'Alger, à partir de l'enceinte fortifiée, à Blidah ;

3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port.

Lesdits chemins faisant partie du réseau des chemins de fer algériens, tel qu'il est défini par le décret du 8 avril 1857.

Le montant de ladite subvention se compose : 1° pour un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) de la valeur des travaux exécutés en 1858, sur les fonds de l'Etat, entre Alger et Blidah ; 2° pour le surplus, de trois annuités de un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) chacune, payables à partir du 1er janvier 1862.

Art. 2. — Le ministre de l'Algérie et des colonies est autorisé, en outre, à garantir au nom de l'Etat, jusqu'à l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, un intérêt de cinq pour cent (5 0/0), amortissement compris, sur le capital à employer pour l'établissement des chemins de fer ci-dessus désignés.

Le capital garanti pour l'ensemble de ces chemins de fer ne pourra excéder la somme de cinquante-huit millions de francs (58,000,000 fr.).

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'Etat ne pourra excéder deux millions neuf cent mille francs (2,900,000 fr.).

La garantie d'intérêt s'exercera, sur l'ensemble des lignes concédées, à partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la totalité desdites lignes.

Art. 3. — A dater de la promulgation du décret de concession jusqu'à l'expiration du délai fixé par le cahier des charges pour la construction des chemins concédés, la Compagnie aura la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douanes, à charge de réexportation après l'achèvement des travaux, les wagons, machines et autres objets d'outillage destinés à la construction desdits chemins.

Les mesures propres à garantir l'emploi exclusif à la construction des chemins de fer désignés à l'article 1er, des objets introduits en Algérie, en exécution du présent article, seront concertées entre le ministre de l'Algérie et des colonies et le ministre des finances.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 23 février 1860.

Le président du conseil d'Etat,
Signé : J. Baroche.

Le conseiller d'Etat, secrétaire général du conseil d'Etat,
Signé : F. Boilay.

PROJET DE CONVENTION

Concernant l'établissement des chemins de fer en Algérie.

Art. 1er. — Le ministre secrétaire d'État de l'Algérie et des colonies, au nom de l'Etat, concède à MM. .... les chemins de fer ci-après désignés :

1° De la mer à Constantine ;

2° D'Alger (à partir de l'enceinte fortifiée) à Blidah ;

3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port.

MM. .... s'engagent à exécuter les chemins ci-dessus dénommés à leurs frais, risques et périls, et dans les délais ci-après, savoir :

1° Le chemin de la mer à Constantine, quatre ans ;

2° Le chemin d'Alger à Blidah, un an ;

3° Le chemin de Saint-Denis-du-Sig à Oran, trois ans.

Ces délais courront à partir de la promulgation du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 2. — Le ministre de l'Algérie et des colonies s'engage, au nom de l'Etat, à payer à MM. ..... une subvention de six millions (6,000,000 fr.), composée : 1° pour un million cinq cent mille francs (1,500,000 f.) de la valeur des travaux exécutés en 1858, sur les fonds de l'Etat, entre Alger et Blidah ; 2° pour le surplus, de trois annuités de un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) chacune, payables à partir du 1er janvier 1862.

Art. 3. — Le ministre de l'Algérie et des colonies s'engage en outre à garantir, au nom de l'Etat, pendant toute la durée de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux des concessionnaires, un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital employé par eux à l'exécution des travaux des chemins de fer dénommés à l'article 1er, sans toutefois que le capital garanti puisse, en aucun cas, excéder la somme de 58 millions.

La garantie d'intérêt stipulée par le présent article s'exercera sur l'ensemble des lignes concédées à partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la totalité desdites lignes.

Art. 4. — La Compagnie sera tenue de rétablir dans la caisse de l'ancien budget local et municipal la somme qui aura été fournie en 1859 et 1860 par ladite caisse, et employée aux travaux entre Alger et Blidah.

Ce versement se fera en deux termes égaux à six mois d'intervalle. — Le premier paiement sera exigible un mois après la date du décret de concession.

Art. 5. — Le ministre de l'Algérie et des colonies, au nom de l'Etat, se réserve la faculté de concéder aux susnommés, moyennant l'allocation d'une garantie d'intérêt réglée conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus, les chemins de fer ci-après désignés et que, de leur côté, les susnommés s'engagent à exécuter, savoir :

1° Le prolongement du chemin de fer d'Alger à Oran jusqu'au port de Mers-el-Kébir ;

2° De Constantine à Alger ;

3° De Blidah à Saint-Denis-du-Sig ;

4° De Bougie à Sétif ;

5° De Bône à Constantine par Guelma ;

6° De Tenès à Orléansville ;

7° D'Arzew et Mostaganem à Relizane ;

8° D'Oran à Tlemcen par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.

Toutefois, l'exercice de cette faculté est limité à quinze années, à partir du décret à intervenir pour la concession des lignes définies à l'article 1er ci-dessus.

Les conditions de la garantie d'intérêt et le chiffre de la dépense sur lequel cette garantie sera établie, seront fixés par une loi.

Art. 6. — Jusqu'à l'époque à partir de laquelle courra l'application de la garantie de l'Etat, les intérêts du capital employé à l'établissement desdites lignes seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seraient mises successivement en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts seront portés au compte de premier établissement.

Art. 7. — Les revenus nets de toutes les lignes exploitées seront confondus sans distinction de comptes, et les garanties d'intérêt ne produiront d'effet que dans le cas où les revenus susdits n'égaleraient pas le montant des sommes garanties.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité de garantie, il en sera remboursé avec intérêt simple à 4 0/0 par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de la créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise de son matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 8. — Les lignes concédées ou à concéder, en vertu de la présente convention, seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Art. 9. — La durée de concession pour l'ensemble des lignes mentionnées, tant dans l'article 1er que dans l'article 4 de la présente convention, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui commenceront à courir à l'expiration de la dixième année qui suivra le premier décret de concession à intervenir, et quelle que soit l'époque de la concession des différentes lignes désignées à l'article 5.

Art. 10. — A partir de la promulgation du décret de concession jusqu'à l'expiration du délai fixé par le cahier des charges pour la construction des chemins concédés, la Compagnie aura la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douane, à charge de réexportation après l'achèvement des travaux, les wagons et autres machines, et autres objets d'outillage destinés à la construction desdits chemins.

Les mesures propres à garantir l'emploi exclusif à la construction des chemins de fer désignés à l'article 1er des objets introduits en Algérie, en exécution du présent article, seront concertées entre le ministre de l'Algérie et des colonies et le ministre des finances.

Art. 11. — Lorsque les produits nets de l'ensemble des différentes lignes concédées excéderont 8 0/0 du capital dépensé, le gouvernement aura le droit de réviser le tarif des taxes à percevoir ; toutefois, cette révision ne pourra avoir lieu que tous les cinq ans, et les prix ne seront pas abaissés au-dessous de ceux des tarifs stipulés pour les chemins de fer en France.

Art. 12. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne les garanties d'intérêt stipulées par les articles 3 et 5 de la présente convention, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier vis-à-vis de l'Etat et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de premier établissement ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas compris dans les frais annuels, l'intérêt et l'amortissement des emprunts que les concessionnaires pourraient contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Pour l'application des garanties d'intérêt, le compte de premier établissement des lignes énoncées aux articles 1er et 5 sera arrêté provisoirement avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 2, ou à déterminer conformément à l'article 5.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, les concessionnaires pourront être autorisés, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 13. — La présente convention et le cahier des charges y mentionné ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Ce projet de convention a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 23 février 1860.

Le président du conseil d'Etat

J. Baroche.

PROJET DE CAHIER DES CHARGES

De la concession des chemins de fer algériens.

Art. 1er. — Le chemin de fer de la mer à Constantine partira de Philippeville ou de Stora, suivant la détermination du gouvernement, passera près ou par Saint-Charles et Smendou, et aboutira à Constantine.

La section du chemin d'Alger à Oran, comprise entre Alger et la station de Blidah, passera par Bouffarik.

La section du même chemin, comprise entre Oran et Saint-Denis-du-Sig, passera par ou près Sainte-Barbe.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et les chemins mis en exploitation dans les délais ci-après fixés, à partir du décret de concession, savoir :

Pour le chemin de la mer à Constantine, quatre ans ;

Pour la section du chemin d'Alger à Oran, comprise entre l'enceinte fortifiée d'Alger et la station de Blidah, un an ;

Pour la section du même chemin comprise entre Oran et Saint-Denis-du-Sig, trois ans.

Pour les autres lignes ou sections de lignes, les délais dans lesquels chacune d'elles devra être exécutée, ainsi que le maximum de la dépense d'exécution sur lequel la garantie d'intérêt sera établie, seront fixés par une loi.

Les travaux devront être commencés dans le délai d'une année, à partir du décret de concession, pour les chemins de la mer à Constantine et d'Oran à Saint-Denis-du-Sig, et dans le même délai pour les autres lignes ou sections de lignes à concéder, à partir des décrets qui rendront les concessions définitives.

Art. 42. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voyageurs.	Prix. Péage. fr. c.	Transp. fr. c.	Total. fr. c.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,10	0,06	0,16
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,08	0,04	0,12
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,055	0,025	0,08

Enfants.

Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils paient place entière.

Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,016	0,008	0,024

Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30 c.

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagage et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,30	0,24	0,54

Marchandises transportées à petite vitesse.

1re *classe.* — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes	0,135	0,105	0,24
2e *classe.* — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitumes, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées	0,12	0,09	0,21
3e *classe.* — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises	0,09	0,06	0,15

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,14	0,09	0,23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,18	0,12	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,70	1,80	4,50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	3,37	2,25	5,62
Tender de 7 à 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes	2,02	1,35	3,37

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,22	0,15	0,37
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,27	0,21	0,48

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.

Voitures de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide	0,18	0,12	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,12	0,09	0,21

4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,54	0,42	0,96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0,27	0,18	0,45

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Ce projet de cahier des charges a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 23 février 1860.

Le président du conseil d'Etat,

J. Baroche.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

(Annexe au procès-verbal de la séance du Corps législatif du 2 mars.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

d'un projet de loi tendant à substituer la Société du Crédit foncier de France au Comptoir d'escompte pour toutes les opérations de ce Comptoir avec le Sous-Comptoir des entrepreneurs.

Messieurs,

Les embarras dans lesquels furent plongés l'industrie et le commerce en 1830 et 1848, forcèrent le gouvernement à soumettre à l'analyse les moyens de crédit et à rechercher s'il n'était pas possible de trouver de nouveaux instruments capables de rendre l'activité aux transactions suspendues par les circonstances.

La Banque de France n'admet à l'escompte que les effets revêtus de trois signatures; mais au milieu des commotions de 1848 cette condition devenait difficile et souvent impossible à remplir.

Pour remédier à une telle situation, le gouvernement fonda des établissements organisés de manière à pouvoir remplir l'office pour lequel l'industrie privée faisait défaut. Le décret du 8 mars 1848 autorisa la formation de comptoirs nationaux d'escompte, chargés d'escompter les effets à deux signatures.

Cela n'était pas suffisant : les opérations commerciales étant suspendues, bon nombre d'industriels et de négociants n'avaient pu placer leurs marchandises; ils ne pouvaient donc offrir d'effets à deux signatures, représentant une vente consommée; ils conservaient en main des produits fabriqués, des matières premières, des valeurs quelconques; mais ils ne pouvaient donner que des effets souscrits seulement par eux, et non acceptables, en conséquence, par les comptoirs, bien que leur engagement personnel offrît toute sécurité.

Le gouvernement, par décret du 24 mars 1848, ordonna la création de sous-comptoirs chargés de faire les escomptes des effets portant une seule signature, mais garantie par des dépôts de marchandises, de récépissés des magasins généraux, de créances ou valeur incontestables.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs, fondé par décret du 11 avril 1848, fut admis exceptionnellement à accepter des garanties immobilières, par décret du 4 juillet 1848. Les sous-comptoirs donnaient leur signature, réescomptaient les effets aux comptoirs, et ceux-ci, par leur endossement personnel, mettaient ces effets en situation d'être présentés à l'escompte de la Banque de France.

Ces combinaisons répondaient à un véritable besoin; elles eurent un plein succès.

L'expérience justifia l'utilité des comptoirs et des sous-comptoirs, et ces établissements survécurent aux circonstances qui les avaient fait naître; ils furent plus tard sanctionnés par la législation, et font partie maintenant des moyens normaux mis en usage pour faciliter les transactions commerciales.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs de bâtiments facilita spécialement la construction des maisons dans Paris, au moment où elle devait être énergiquement soutenue pour donner de l'ouvrage aux ouvriers et pour remplacer de nombreux logements détruits pour l'embellissement et la salubrité de la ville.

Mais il n'a pu rendre tous les services qu'on était en droit d'attendre de lui. Il a l'obligation de faire opérer la négociation de ses effets par le Comptoir national d'escompte, et cet établissement est organisé de façon qu'il répond difficilement aux besoins spéciaux du sous-comptoir chargé d'ouvrir des crédits aux entrepreneurs de bâtiments.

Le Comptoir d'escompte n'escompte que les effets dont l'échéance est à quatre-vingt-dix jours au plus; les entrepreneurs éprouvent la nécessité d'obtenir des crédits à long terme, parce que leurs constructions ne sont achevées qu'après une ou plusieurs campagnes, et parce que, lorsque les maisons sont construites, elles ne peuvent se vendre comme les marchandises qui ont un cours régulier : elles doivent attendre un acquéreur, pendant un temps plus ou moins long, selon les circonstances : elles ne sont pas un objet de consommation, elles sont en réalité un moyen de placement.

L'expérience a appris que les entrepreneurs ont besoin d'un crédit qui s'étend en moyenne à quatorze mois, et qui souvent se prolonge beaucoup au delà de ce terme.

Ces circonstances ont rendu indispensable l'usage de renouveler de quatre-vingt-dix jours en quatre-vingt-dix jours les effets souscrits.

Mais il arrive assez fréquemment que les renouvellements ne peuvent avoir lieu, soit par la mort du débiteur, soit par tout autre événement. La créance ne court aucun risque; elle repose sur des gages certains; mais le renouvellement ne pouvant s'opérer, le Comptoir est forcé d'acquitter le montant des effets escomptés à la Banque, de faire une avance de capital au lieu d'être seulement l'intermédiaire d'un escompte qui lui donnait une commission.

Cette situation a donné lieu à d'assez fréquentes difficultés.

Soit que l'administration du Comptoir, vouée presque exclusivement aux opérations de banque et aux escomptes purement commerciaux eût quelque répugnance pour ces prêts à longs termes garantis par des gages immobiliers; soit que la nécessité de fréquents renouvellements pour les mêmes titres lui causât des embarras réels, il est nécessaire de reconnaître que le Comptoir n'accueillait pas en général avec faveur les affaires qui lui étaient proposées par le Sous-Comptoir, et que souvent la marche de cette dernière institution s'en est trouvée ralentie et gênée. Aussi l'administration du Sous-Comptoir fut-elle amenée à proposer à l'assemblée générale de se séparer du Comptoir, et, avec l'autorisation de cette assemblée, son directeur s'adressa-t-il à la Société du Crédit foncier de France, à l'effet d'obtenir l'annexion du Sous-Comptoir à ce dernier établissement.

Il devait en résulter de mutuels avantages pour les deux établissements.

Le Crédit foncier a un capital de garantie disponible et toujours croissant (un vingtième de ses prêts) pour lequel il cherche un solide placement, puisqu'il ne fait pas ses prêts au moyen de son capital, mais au moyen des obligations qu'il négocie.

Il ne doit donc pas redouter, comme le Comptoir, le chiffre des effets immobilisés, pourvu que les escomptes soient maintenus dans une relation convenable avec ce capital.

La seule considération qui le touche, c'est de savoir si le placement proposé doit inspirer pleine confiance; or, la valeur des effets escomptés est garantie par le capital du Sous-Comptoir, qui doit s'élever au vingtième des crédits ouverts, et dont les trois quarts seraient versés dans la caisse du Crédit foncier.

Il faut ajouter que la garantie de l'Etat, qui peut être invoquée jusqu'à concurrence de 2,400,000 fr., est transférée au Crédit foncier. Enfin, et c'est là la condition essentielle, les crédits ouverts reposent sur des garanties matérielles, mobilières et immobilières, qui ne laissent aucune chance de perte et dont la solidité peut être contrôlée sûrement par le Crédit foncier.

Cet établissement est en effet organisé pour apprécier la valeur des immeubles qui servent de garantie aux crédits ouverts aux entrepreneurs, pour suivre les constructions dans tous leurs détails et juger, quand elles sont achevées, si elles peuvent donner pleine sécurité aux créances dont elles doivent assurer le recouvrement.

Les opérations d'escompte qui doivent s'opérer par l'intermédiaire des deux établissements se feront donc dans les meilleures conditions; mais ce n'est pas là le plus grand avantage qui résulte de la combinaison proposée.

Lorsque le terme du crédit est arrivé, si l'entrepreneur, ce qui est ordinaire, n'est pas rentré dans ses avances par la vente de l'immeuble qu'il a construit, il se trouve dans l'impossibilité de rembourser les sommes qui lui ont été prêtées, il doit emprunter hypothécairement pour un terme plus ou moins éloigné; or, le prêt hypothécaire est précisément l'objet de l'institution du Crédit foncier; il adoptera nécessairement celui qui lui sera ainsi proposé. Il peut le régulariser rapidement et sans frais, puisqu'il a dû inspecter, dans toutes les phases de leur constitution, les immeubles qui vont être affectés à la garantie du prêt définitif.

On voit donc que les opérations des deux établissements ont une réelle affinité entre elles; elles se complètent l'une par l'autre et satisfont pleinement à tous les intérêts. Les propositions d'annexion devaient donc être accueillies. L'administration du Crédit foncier consentit à se substituer au Comptoir d'escompte, aux conditions suivantes :

« Les opérations d'escompte ne s'étendront pas au delà de la moitié du capital réalisé du Crédit foncier, augmenté du capital versé dans sa caisse par le Sous-Comptoir. Ce dernier capital sera employé aux escomptes; en d'autres termes, il profitera de l'intérêt donné par les opérations effectuées. Le Sous-Comptoir profitera même de cet intérêt dans les opérations faites sans le concours de son capital, le Crédit foncier ne retenant que sa commission fixe. »

Ces dispositions ont été sanctionnées par le vote de l'assemblée des actionnaires du Crédit foncier et de celle des actionnaires du Sous-Comptoir.

En résumé, en rendant plus sûr, plus étendu, plus lucratif le service du Sous-Comptoir, l'annexion offre au Crédit foncier un placement avantageux pour son capital, elle lui procure des bénéfices nouveaux et lui permettra conséquemment de rendre plus favorables les conditions de multiplier les opérations qui sont dans sa nature propre, puisque les prêts, consentis sous forme d'escompte, se termineront en prenant la forme hypothécaire. Il y aura donc avantage et sécurité pour tous les intéressés et aussi pour le public.

Par ces motifs, le gouvernement a pensé qu'il y avait lieu de substituer le Crédit foncier au Comptoir d'escompte pour toutes ses opérations avec le Sous-Comptoir des entrepreneurs, et c'est pour arriver à ce résultat qu'il propose au Corps législatif le projet de loi dont la teneur suit :

Signé à la minute :

Lestiboudois, conseiller d'Etat, rapporteur;
De Lavenay, conseiller d'Etat.

(*Nous avons publié le projet de loi dans notre dernier numéro.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 10 mars :

Par suite de la nullité persistante des affaires, nous cotons nominativement :

Fonte-affinage,		122	50
Fonte pour 2e fusion,		150	»
Fers battus,		320	»
Essieux ordinaires,		340	»
En gare de Saint-Dizier.			
Fers laminés,		280	290
Suivant les usines ou la composition de la demande.			
Machine n° 21 et au-dessus,		295	300
— n° 20,		305	310
Franco gares de l'Est.			
Plaques et foyers,	165	170	1,000 kil.
Tuyaux de descente,	230	240	—
Tuyaux de conduite,	240	250	—
Boîtes de roues de 5 kil.,	230	240	—
— au-dessous,	330	340	—
Engrenages de vans,	370	380	—
Tuyères à maréchal,	230	240	—
Poterie, marmites, réchauds,	145	—	1,000 points.
Poêles, chenets,	135	140	—
En gare de Saint-Dizier.			

La fonte anglaise, Gartsherrie n° 1, vaut en ce moment 160 fr. à Paris.

La fonte française est offerte sur la place à 145 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 5 mars :

Gartsherrie, Glengarnock et Calder n° 1, 76 fr. 25; autres bonnes marques n° 1, 72 50 à 72 75; dito n° 3, 73 10; warrants, numéros mélangés, 73 75.

Fers, 175 à 180 fr.; tôles fortes, 225 à 230; coussinets, 106 25 à 112 50; tuyaux en fonte, 112 50 à 150.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 26 février :

MÉTALLURGIE.— On a traité cette semaine d'assez bons marchés de fonte moulage n° 5 et n° 4 aux prix de fr. 9 25 et 9 75, et quelques affaires avec la France en fonte moulage n° 1 et n° 2 aux cours de fr. 11 et 10 75. — L'affinage reste à fr. 8 25; les laminés, à fr. 16 50, 18 50, 20 50. — Les tôles de dimension conservent leur prix de 26 fr.

MINERAIS.— Morialmé, 45 fr. la cense lavée; Florence, 42; Saint-Amand, 40; Fraire, de 30 à 42 suivant qualité.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1060 kilomètres.
1859. — 1018 —

12e année. — 10e semaine.
Du 4 au 10 mars 1860.

129.129 Voyageurs	288 963 18
Bagages, Marchandises, etc.	770.868 90
Total	1.059.832 08
Recettes antérieures	9.566.496 67
Total	10.626.328 75
10e semaine de 1860	1.059.832 08
Semaine correspondante de 1859	1.028.753 15
Différence	31.078 93
Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.626.328 75
— — 1859	10.296.994 06
Différence	329.334 69

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 4 au 10 mars 1860.

76.503 Voyageurs	332.734 72
Bagages, Marchandises, etc.	817.464 14
Total	1.150.198 86
Semaine correspondante de 1859	1.113.643 87
Différence	36.554 99
Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.657.778 74
— — 1859	10.993.004 13
Différence	335.225 39

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Février 1860.

Voir le numéro du 10 mars.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1405 kilomètres.
1859. — 1383 —

Du 4 au 10 mars 1860.

133.268 Voyageurs	475.722 70
Bagages et Marchandises	1.196.585 58
Total	1.672.308 28
Semaine correspondante de 1859	1.582.012 13
Différence	90.296 15
Recettes depuis le 1er janvier 1860	16.199.210 29
— — 1859	16.075.954 83
Différence	123.255 46

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1859. — 451 —

Du 4 au 10 mars 1860.

29.956 Voyageurs	73.052 65
Bagages et Marchandises	228.007 65
Total	301.060 30
Semaine correspondante de 1859	287.063 05
Différence	14.597 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.933.569 40
— — 1859	2.657.187 85
Différence	276.381 55

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1159 —

Du 4 au 10 mars 1860.

192.238 Voyageurs	439.657 35
Marchandises, etc. — Grande vitesse	50.349 40
— — Petite vitesse	442.106 30
Total	932.113 05
Semaine correspondante en 1859	833.998 11
Différence	98.114 94
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	8.330.765 35
— — 1859	7.718.082 30
Différence	612.683 05

NORD.

1860. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 4 au 10 mars 1860.

106.829 Voyageurs	303.414 52
Bagages, Marchandises, etc.	762.502 73
Total	1.065.917 25
Semaine correspondante de 1859	962.785 49
Différence	103.131 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.925.692 85
— — 1859	10.167.463 55
Différence	758.227 30

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets a Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1859. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 4 au 10 mars 1860

CHEMIN DE FER.

45.531 Voyageurs	119.798 56
Bagages, Marchandises, etc.	261.792 64
Total	381.591 20
Canal latéral et canal du Midi	54.532 15
Total	436.123 35
10e semaine 1859. Chemin de fer	316 555 13
— — Canal	43.849 68
Total	360 404 81
Chemin de fer, différence sur 1859	65.036 07
Canal, — —	10.682 47
Total	75.718 54
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.069.731 77
— — 1859	3.729.953 18
Différence	339.778 59

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 220 —

Du 4 au 10 mars 1860

13.034 Voyageurs	35.812 58
Bagages et Marchandises	64.174 67
Total	99.987 25
Semaine correspondante de 1859	89.557 02
Recettes depuis le 1er janvier 1860	874.463 33
— — 1859	825.600 46

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon,* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 151 —

Du 4 au 10 mars 1860.

10.099 voyageurs	16.363 94
Bagages, Marchandises, etc.	42.357 48
Total	58.723 42
Semaine correspondante de 1859	53.205 57
Différence	5.517 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	608.410 05
— — 1859	533.251 24
Différence	75.158 81

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 4 au 10 mars 1860

9.510 Voyageurs	18.758 90
Bagages, Marchandises, etc.	21.731 75
Total	40.590 65
Semaine correspondante de 1859	40 660 40
Différence	175 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	408.592 16
— — 1859	373 709 28
Différence	34 822 88

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres

Du 4 au 10 mars 1860.

Voyageurs	1.739 55
Bagages, Marchandises, etc.	19 727 05
Total	21.466 60
Semaine correspondante de 1859	22.350 85
Différence	884 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	216.361 25
— — 1859	239 136 95
Différence	22.775 70

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 26 février au 3 mars 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1104 kil. / — — 1859, 965 kil.

53.722 Voyageurs	153.905 25
Bagages et Marchandises	508.700 22
Transports militaires	35.394 40
Total	698.006 87
Semaine correspondante de 1859	673.448 70
Différence	24.558 17

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. / — — 1859, 214 kil.

35.187 Voyageurs	85.672 10
Bagages et Marchandises	29.382 30
Transports militaires	8.719 » »
Total	123.773 40
Semaine correspondante de 1859	105.950 55
Différence	17.823 85

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1328 kil. / — 1859, 1179 kil.

En 1860	821.782 27
En 1859	779.370 25
Différence	42.412 02

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1324 kil. / — 1859, 1163 kil.

En 1860	6.863.270 95
En 1859	6.378.112 94
Différence	485.158 01

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 4 au 10 mars 1860

29.975 Voyageurs ....En florins	84.060 »»
804.235 »» quintaux Marchandises	220.802 »»
Total.........	304.862 »»
Semaine correspondante de 1859....	298.035 »»
Différence.........	6.827 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	3.022.966 »»
— — 1859..	2.561.120 »»
Différence.........	461.846 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 26 février au 3 mars 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 452 kilomètres.
1859. — ...... 452 —

12.336 Voyageurs..................		66.854 88
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		13.791 38
— (petite vitesse)		165.766 36
Total de la semaine.....		246.412 62

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.170 voyageurs.......	9.093 40	13.912 58
Bagages, March. (gr.vit.)	1.919 10	
Marchandises(petite vit.)	2.900 08	
Total des deux lignes réunies.....		260.325 20
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		1.806.135 36
Total.........		2.066.460 56

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 267 —

Du 4 au 10 mars 1860.

20.363 Voyageurs..................	20.437 25
Marchandises et Bagages............	22.854 55
Total.........	43.291 80
Période correspondante de 1859....	53.175 32
Différence.........	9.883 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	445.425 55
— — 1859..	394.939 52
Différence.........	50.486 03

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 294 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 25 février au 3 mars 1860.

23.074 Voyageurs..................	46.342 90
Bagages, Marchandises, etc..........	33.349 14
Recettes diverses..................	255 35
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	23.207 23
Total.........	103.154 62
Recettes correspondantes de 1859...	90.950 56
Différence.........	12.204 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	893.600 45
— — 1859..	728.375 32
Différence.........	165.225 13

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres
1859. — 206 —

Du 4 au 10 mars 1860

22.306 Voyageurs..................	35.360 75
Bagages, Marchandises..............	52.717 20
Total.........	88.077 95
Semaine correspondante de 1859.....	82.100 40
Différence.........	5.977 55
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	767.105 09
— — 1859..	671.364 85
Différence.........	95.740 84

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 2 au 8 mars 1860.

12.124 Voyageurs..................	16.031 20
Bagages, Marchandises, etc..........	14.747 32
Total.........	30.778 52
Semaine correspondante de 1859....	25.678 41
Différence.........	5.100 11
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	257.316 35
— — 1859...	210.466 63
Différence.........	46.849 72

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Janvier..	168.060 95	136.257 57	32.403 38	23.78

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1859.	0/0.
Février.	1,783,516 18	1,627,061 69	156,454 49	9.61
2 1ers mois.	3,780,234 55	3,557,343 13	222,891 42	6.2

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en janvier 1860........	60.610
Becs éclairés en janvier 1859........	56.708
Augmentation janvier 1860.........	3.902 becs
Recettes du gaz. — Janvier 1860....	308.585 14
Recettes du gaz. — Janvier 1859....	272.787 78
Augmentation en janvier 1860	35.797 36
Recettes de l'exercice 1859-60 (7 mois)	1.565.025 07
— 1858-59 —	1 407.722 50
Augmentation pour l'exercice courant	157.302 57

OMNIBUS DE PARIS

Du 4 au 10 mars 1860.

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes..........	232.813 15	72 51	33 52
Semaine correspondante de 1859..	277.855 85	87 03	55 13
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	2.477.175 85	76 98	41 86
Période correspondante de 1859 ..	2.573.736 35	81 41	49 17
Différence...	96.560 50	4 43	7 31

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU,

Lyon à la Méditerranée,

rue Laffitte, 17.

Le vendredi 23 mars courant, à deux heures de l'après-midi, il sera procédé, en séance publique, dans l'une des salles de l'administration, au tirage au sort :

1° De 378 numéros des obligations de 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ;

2° De 39 numéros des obligations créées en représentation des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Les obligations désignées par le sort seront remboursées, à raison de 625 fr. chacune, à partir du 1er avril prochain, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION NORD DU RÉSEAU,

7, rue de la Chaussée-d'Antin.

Liste des obligations à rembourser, le 1er avril 1860.

Emprunt 3 0/0 1855 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

573 obligations sorties au tirage du 15 mars 1860, savoir :

Première émission :

Séries :	Numéros :	
261	26,001 à 26,100	100 oblig.
179	17,801 à 17,891	91
Deuxième émission :		
1588	158,701 à 158,800	100
1774	177,301 à 177,391	91
Troisième émission :		
2549	254,801 à 254,900	100
2818	281,701 à 281,791	91
		573 oblig.

Obligations d'Andrésieux à Roanne, premier et deuxième ordres.

120 obligations sorties au tirage du 3 novembre 1859, savoir :

Premier ordre :

Nos	41 à 60	20 oblig.
	361 à 380	20
	2,261 à 2,280	20
	2,781 à 2,800	20
Deuxième ordre :		
Nos	681 à 700	20
	1,761 à 1,780	20
		120 oblig.

Ces obligations seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du lundi 2 avril prochain, dans les bureaux de la Compagnie, section nord, rue de la Chaussée d'Antin, 7, de dix heures à deux heures.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION NORD DU RÉSEAU,

7, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852 et 1855), sont prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er avril prochain, seront payés à la caisse centrale, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit de 0 fr. 66 c. par coupon d'obligation (emprunt 1852, 5 0/0), et 0 fr. 20 c. par coupon d'obligation (emprunt 1855, 3 0/0).

MM. les porteurs d'obligations d'Andrézieux à Roanne (1er et 2e ordre) de l'ancienne Société du Bourbonnais sont également prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er avril prochain, seront payés à la même caisse, sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 fr. 25 c. par coupon du 1er ordre, et de 0 fr. 24 c. par coupon du 2e ordre.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus à partir du lundi 19 mars, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le jeudi 29 mars 1860, à trois heures et demie précises de l'après-midi, rue de la Victoire, 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires, porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, doivent déposer leurs titres au porteur et leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, du 1er au 26 mars courant, au siége de la Compagnie (bureau des titres), rue Saint-Lazare, 124, à Paris, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant le dépôt des actions de la Compagnie à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou à la Société générale de Crédit mobilier.

Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 31 mars prochain, à deux heures précises, rue Richelieu, 100, salle Lemardelay.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions au moins, déposées au siége de la Société, rue Bergère, 12, à Paris, quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Par décision, en date du 5 mars 1860, le conseil d'administration a autorisé, conformément à l'article 7 des statuts, le paiement anticipé du dernier versement de 50 fr. sur les actions du chemin de fer Franco-Suisse, moyennant une bonification d'intérêts à raison de 4 0/0 par an.

Les versements anticipés ne seront reçus que jusqu'au 1er juin 1860, et à partir du 22 mars prochain à l'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 7, rue de la Chaussée-d'Antin.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 16 avril prochain, à une heure précise, en la salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1 ; soit à la Banque de Flandre, à Gand ; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, où des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

DE BARCELONE A SARAGOSSE

Les actions du chemin de fer de *Barcelone à Saragosse* ayant été admises à la cote de Paris, à la condition que le libellé en serait traduit en langue française, ceux de MM. les actionnaires qui voudraient avoir des titres négociables à ladite Bourse, sont invités à les présenter au siége de l'administration, à Barcelone, pour les faire régulariser.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

Les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt, échéant le 1er avril prochain, leur sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, 50, rue de Provence.

Paris, le 16 mars 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, il a été fait un appel de 50 fr. par action, qui devront être versés du 1er au 10 avril prochain, sous déduction de 7 fr. 50, montant du coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er avril :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'actions ou d'obligations (premier emprunt) du chemin de fer de Tarragone à Reus sont prévenus que le coupon d'intérêt échéant le 1er avril prochain, leur sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. par action ou obligation :

A Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

CHEMIN DE FER

DE LICHTERVELDE A FURNES

Avis aux actionnaires.

L'assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 13 mars, n'ayant pu avoir lieu faute d'un nombre suffisant d'actions déposées, une nouvelle réunion est fixée au 17 avril prochain, à deux heures et demie de relevée, à l'hôtel de la Poste, à Gand.

Aux termes de l'art. 41 des statuts, les décisions de cette assemblée sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires et des actions représentées.

Le bilan, avec les pièces à l'appui, seront déposés pendant les trois jours qui précéderont et pendant les huit jours qui suivront la réunion de l'assemblée générale, au siége de la Société, rue du Marais, 20, à Gand.

Pour faire partie de l'assemblée générale, se conformer à l'art. 37 des statuts.

Les actions peuvent être déposées : A Paris, chez MM. Claude-Lafontaine et Ce, banquiers, 26, rue Bergère.

Bruges, le 14 mars 1860.

Le directeur gérant,
JULES GODDYN.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 30 des statuts, aura lieu le samedi 31 mars 1860, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires porteurs de six actions au moins, soit en titres au porteur, soit en titres nominatifs, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres avec leurs procurations, s'ils sont mandataires, ou présenter leurs certificats de propriété nominatifs délivrés par la Compagnie, avant le 28 mars courant, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de onze heures à deux heures, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera donné récépissé des titres déposés, et il leur sera remis, en outre, une carte d'admission nominative et personnelle.

Les tableaux à l'appui des comptes seront remis, au secrétariat général de la Compagnie, rue Saint-Honoré, 155, à partir du mercredi 28 mars, à ceux de MM. les actionnaires qui en feront la demande, sur la représentation de leurs cartes d'admission.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés à la Société générale de Crédit mobilier.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

Le jeudi 22 mars, à deux heures, il sera procédé publiquement au septième tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 3 0/0.

260 numéros seront appelés au remboursement.

Il sera procédé ensuite au vingt-neuvième tirage trimestriel de l'emprunt de 200 millions.

Le 1er numéro sortant gagnera 100,000
Le 2e — — — 50,000
Le 3e — — — 20,000

Les numéros qui sortiront ensuite seront remboursés : les 4 0/0 au pair, et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de la Compagnie l'Union des gaz sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 26 mars courant, à une heure précise de relevée, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

Aux termes de l'article 37 des statuts, il faut, pour être admis aux assemblées générales, être propriétaire de vingt actions au moins, et les avoir déposées, trois jours au moins avant la réunion, au siége social, rue Basse-du-Rempart, n° 48 bis.

MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à cette assemblée, qui a pour objet de délibérer sur des propositions importantes concernant la marche et l'avenir de la Société.

UNION FINANCIÈRE ET INDUSTRIELLE.

MM. les actionnaires de la Société en commandite l'*Union financière et industrielle* sont invités à se réunir le mercredi 4 avril prochain, trois heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, n° 8, en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, dans les termes de l'article 29 des statuts, à l'effet de :

En assemblée ordinaire,

1° Recevoir les comptes de l'exercice 1859 et ceux des trois premiers mois de l'exercice 1860 ; les approuver s'il y a lieu ;

2° Fixer le dividende à payer pour solde de l'exercice.

En assemblée extraordinaire :

1° Sur la proposition du gérant, dans les termes de l'art. 44 des statuts, prononcer, s'il y a lieu, la dissolution anticipée de la Société, et sa mise en liquidation ;

2° Pour le cas où cette dissolution serait prononcée, recevoir du gérant devenu liquidateur en vertu de l'article 47 des statuts, toutes communications et propositions sur les éléments de la liquidation et les voies et moyens pour l'effectuer, même à forfait, notamment en échangeant les actions de la Société l'*Union financière et industrielle* contre des actions de la Société des *Anciennes Salines nationales de l'Est*, et ce aux conditions qui, pour cet échange, seront expliquées à l'assemblée et acceptées par elle ; autoriser le liquidateur, conformément à l'art. 47 des statuts, à faire le transport à la Société des anciennes Salines nationales de l'Est, des droits, actions et obligations de la Société dissoute, de manière à opérer sa liquidation à forfait, et généralement à prendre toutes les mesures qui seront la conséquence de la dissolution et de la mise en liquidation.

COMPAGNIE DES

MINES DE HOUILLE ET DE SCHISTES BITUMINEUX DE LA CONDEMINE

(ALLIER.)

AVIS.

M. Hippolyte Migniot a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 2 avril prochain, à deux heures précises de l'après-midi, au siége de la Société, chez MM. Noël et Ce, 9, faubourg Poissonnière.

Cette assemblée sera ordinaire et extraordinaire. Comme assemblée extraordinaire, la réunion aura à statuer sur les modifications à apporter au paragraphe 4 de l'article 15 des statuts.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être propriétaire de vingt actions.

Des cartes d'admission seront délivrées contre le dépôt des titres, opéré huit jours à l'avance :

Chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers de la Société, 9, faubourg Poissonnière ;

Chez MM. Ch. Hirsch et Ce, à Strasbourg ;

Chez M. Varin-Bernier, à Bar-le-Duc.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

LIMITÉE.

MM. les actionnaires sont prévenus que la première assemblée générale annuelle aura lieu à Londres, London Tavern, Bishopsgate street, à midi, le 29 mars courant.

Les objets à l'ordre du jour sont : le rapport des directeurs, l'exposé des comptes de l'exercice 1859 ; la nomination de trois directeurs et de deux auditeurs, en remplacement de ceux sortant, et toutes autres questions relatives aux affaires générales de la Compagnie.

Par ordre.

H.-W. CONWAY, *président.*
A.-G. CHURCH, *secrétaire.*

31, Moorgate-street, 8 mars 1860.

LIBRAIRIE HACHETTE ET Ce

14, rue Pierre-Sarrazin.

L'*Histoire du merveilleux dans les temps modernes*, par M. Louis Figuier, est l'exposé historique et critique des phénomènes surnaturels en apparence, qui, depuis plusieurs siècles jusqu'à nos jours, ont préoccupé les esprits. La sorcellerie et la magie, la baguette divinatoire, le magnétisme animal, les tables tournantes, etc., tels sont les sujets traités au double point de vue de l'histoire et de la critique, par l'auteur, qui se propose de fournir l'explication naturelle des faits qu'il raconte.

L'*Histoire du merveilleux dans les temps modernes* formera quatre volumes in-18. Les deux premiers volumes sont en vente à la librairie de L. Hachette et Ce, 14, rue Pierre-Sarrazin.

La quatrième année de l'*Année scientifique et industrielle* de M. Louis Figuier vient également de paraître en un volume in-18. Toutes les découvertes importantes, faites en 1859 dans l'ordre des sciences appliquées, sont résumées dans ce volume.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 25 février 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 4 mars.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 4 mars. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 26 février 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, reprendra son cours dans le courant du mois de mars.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGERIE :
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN par Alicante. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les variations ont été peu importantes depuis huit jours et les affaires ont été presque nulles. Il semble pourtant que la masse des spéculateurs se soit convaincue que les prix actuels des valeurs, mais surtout de la rente, sont trop bas pour admettre une baisse sérieuse à moins de circonstances graves et tout à fait imprévues. Aussi les prix ont conservé au milieu de la stagnation une remarquable fermeté ; ils tendaient même sans cesse à se rapprocher du cours de 68 fr., et quoique ce prix ait été plusieurs fois franchi pour reperdre, la semaine s'est terminée au cours de 68 05 avec d'excellentes dispositions. C'est en définitive une hausse de 45 c. sur le jeudi précédent. La Bourse ne redoute rien tant que les situations indécises, et il n'est pas étonnant qu'elle ait accueilli par un peu de hausse le vote décisif et presque unanime de la Toscane et de l'Italie centrale en faveur de l'annexion au Piémont. Elle espère que le fait accompli contribuera beaucoup à préparer l'aplanissement définitif des difficultés diplomatiques. Les acheteurs, qui avaient été inquiétés d'un autre côté par les tentatives continuelles de l'opposition anglaise pour renverser le cabinet Palmerston, en prenant pour prétexte la question de l'annexion de la Savoie, se sont rassurés lorsqu'ils ont vu la fermeté des consolidés anglais, qui ont monté de 1/2 0/0 en huit jours. Il est évident que le Stock-Exchange se serait montré plus ému s'il avait redouté les suites des attaques de M. Kinglake ou de M. Disraëli.

L'affluence des capitaux au comptant n'a pas été sans influence sur la bonne tenue de toutes les valeurs. Les inscriptions de rente, de même que les actions et obligations de chemins de fer, sont actuellement recherchées. Le temps d'arrêt qui existe dans les affaires commerciales laisse beaucoup de capitaux disponibles dont une partie recherche les placements sur les bonnes valeurs.

Le marché des chemins de fer a été très-solide et les cours en voie continuelle d'amélioration. C'est d'ailleurs ce qui arrive presque toujours au mois de mars à l'approche des assemblées générales et de la fixation des dividendes. Le chiffre des revenus de l'Orléans pour 1859, fixé à 97 dont 67 restent à payer à partir du 2 avril prochain, a ramené beaucoup de demandes sur ce chemin, et comme ces titres sont presque introuvables, il a fallu presque à chaque Bourse faire des escomptes pour s'en procurer On avait répandu le bruit que le conseil d'administration devait proposer à l'assemblée du 30 mars la création de 200,000 nouvelles actions, mais ce bruit était sans fondement. Si l'assemblée est extraordinaire et doit réunir le cinquième du capital social, soit 60,000 actions, c'est que le crédit accordé en 1858 au conseil pour la création de 100 millions est épuisé, et que de nouvelles émissions ne pourraient avoir lieu sans l'autorisation des actionnaires réunis en assemblée extraordinaire. Quoi qu'il en soit les actions d'Orléans qui, il y a huit jours, se tenaient faiblement de 1,370 à 1,372 50, ont monté à 1,395.

Les actions de Lyon ont été vivement recherchées depuis quelques jours. Elles ont repris à 897 50. Il s'est formé un fort découvert sur ce chemin, qui a commencé à racheter.

Au reste, toutes les autres lignes ont profité plus ou moins de cette amélioration, et il y vait long temps que le marché des chemins n'avait été aussi ferme. On avait prédit que les recettes présenteraient au mois de mars d'énormes diminutions sur l'année dernière, et l'on s'aperçoit, au contraire, qu'elles tendent peu à peu à s'améliorer, malgré le peu d'activité des affaires commerciales. Il s'est fait depuis quinze jours de fortes expéditions de vins et de houille qui ont soutenu les recettes sur les principales lignes.

Les valeurs autrichiennes sont très lourdes et la spéculation française semble peu à peu les délaisser. Mais on s'est occupé cette semaine des chemins espagnols, et surtout du Saragosse, dont les cours ne sont pas depuis longtemps en rapport avec les revenus de cette ligne. Les actions de Saragosse ont remonté rapidement d'une vingtaine de francs, et l'on prévoit que ce chemin ne tardera pas à se rapprocher du pair.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 8 jusqu'à celle du 15 mars :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 67 70 à 68 05 ; elle est restée à 68 05. Elle a repris à terme de 67 60 à 68 05.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 95 35 à 95 75.

Les actions de la Banque ont fléchi de 2,810 à 2,800.

Le Crédit mobilier a monté de 737 50 à 750; il est resté à 747 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,371 25 à 1,395 ; elles ont fermé à 1,395.

Le Nord ancien a monté de 913 75 à 928 75; et le Nord nouveau, de 822 50 à 835.

L'Est a monté de 637 50 à 642 50 ; l'Ouest, de 575 à 585.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 883 75 à 897 50; il est resté à 897 50.

Le Midi a monté de 492 50 à 500.

Le Genève a monté de 461 25 à 470.

Le Dauphiné a monté de 592 50 à 600, il est resté à 597 50.

Les Autrichiens ont repris de 496 25 à 505; ils sont restés à 502 50.

Les Lombards ont varié de 533 75 à 538 75 ; ils sont restés à 537 50.

Les Saragosse ont monté de 455 à 470 ; ils sont restés à 468 75.

Les Romains ont varié de 350 à 355; les Séville à Xérès, de 490 à 488 75; le Nord de l'Espagne, de 435 à 440.

Samedi. — Les cours de la rente étaient fermes ; mais il y avait très-peu d'affaires. Les chemins de fer étaient en hausse ; ils étaient entraînés par l'Orléans dont on a fait connaître officiellement le revenu fixe à 97 fr. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 67 95, et à terme de 15 c. à 67 90; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 95. La Banque s'est tenue à 2,810. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 743 75; l'Orléans, de 11 25 à 1,385 ; le Nord ancien, de 3 75 à 908 75; l'Est, de 1 25 à 636 25; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 886 25; le Midi, de 1 25 à 496 25; l'Ouest, de 5 à 580; le Genève, de 5 à 465; le Dauphiné, de 7 50 à 600; les Autrichiens, de 6 25 à 501 25; les Lombards, de 6 25 à 535; les Saragosse, de 1 25 à 452 50. Les Romains ont fait 350; les Séville à Xérès, 490.

Lundi. — Les cours ont eu de la fermeté, mais très-peu de variations. Les chemins continuaient à être demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 5 c. à 68 05, et à 68 à terme; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 95 50 ; le Crédit mobilier, de 2 50 à 746 25 ; l'Orléans, de 5 à 1,390; le Nord ancien, de 3 75 à 922 50; le Nord nouveau, de 2 50 à 832 50; l'Est, de 2 50 à 638 75; le Lyon-Méditerranée, de 3 75 à 890 ; le Midi, de 1 25 à 497 50; l'Ouest, de 2 50 à 582 50 ; le Genève, de 2 50 à 467 50. Le Dauphiné a fléchi de 2 50 à 597 50. Les Autrichiens ont varié de 500 à 501 25; les Lombards, de 535 à 536 25; les Saragosse, de 455 à 456 25; les Romains, de 350 à 351 25.

Mardi. — Les prix ont encore une fois rétrogradé, et toutes les valeurs étaient offertes à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi de 20 c. au comptant à 67 85, et de 5 c. à terme à 67 85. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 95 60. La Banque a fléchi de 10 fr. à 2,800; le Crédit mobilier, de 5 à 741 25; l'Orléans, de 2 50 à 1,387 50; le Lyon, de 1 25 à 888 75; le Midi, de 2 50 à 495; le Genève, de 2 50 à 465. Le Dauphiné a monté de 2 50 à 600. L'Ouest s'est tenu à 582 50. Les Autrichiens ont fléchi de de 1 25 à 500; les Lombards, de 1 25 à 535. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 457 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 392 50; les Romains, à 352 50; le Nord de l'Espagne, à 430.

Mercredi. — Les débats du parlement anglais sur la question de Savoie avaient fait ouvrir nos fonds en baisse ; mais on s'est rassuré lorsqu'on a vu que les consolidés étaient en hausse de 1/4 0/0. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 68, et à terme, de 10 c. à 67 95. Le 4 1/2 0/0 a varié de 95 60 à 95 55. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 738 75 à 746 25; l'Orléans, de 1,383 75 à 1,390. Le Nord, de 922 50 à 925; l'Est, de 638 75 à 640; le Lyon-Méditerranée, de 888 75 à 893 75; le Midi, de 497 50 à 496 25; l'Ouest, de 585 à 582 50; le Genève, de 462 50 à 470; les Béziers ont monté de 5 à 165. Les Autrichiens ont varié de 500 à 503 75; les Lombards, de 533 75 à 536 25; les Victor-Emmanuel, de 392 50 à 395; les Saragosse, de 455 à 461 25; les Romains, de 350 à 351 25.

Jeudi. — La Bourse a été très-ferme, et toutes les valeurs demandées. Les affaires étaient pourtant peu animées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 5 c à 68 05, et à terme de 10 c. à 68 05; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 745 à 747 50; l'Orléans, de 1,390 à 1,395; le Lyon-Méditerranée, de 892 50 à 897 50; le Nord, de 925 à 928 75; l'Est, de 640 à 642 50; le Midi, de 497 50 à 500; l'Ouest, de 482 50 à 485; le Genève, de 467 50 à 470; le Dauphiné, de 600 à 597 50; les Autrichiens, de 503 75 à 502 50; les Lombards, de 535 à 537 50; les Saragosse, de 462 50 à 468 75; les Victor-Emmanuel, de 395 à 397 50.

Vendredi. — Après un début animé, les cours ont rétrogradé sur une baisse de 1/4 à la Bourse de Londres ; cependant le marché a conservé surtout au comptant une remarquable fermeté. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 15 à 680 5, et à terme de 68 20 à 68; le 4 1/2 0/0, de 95 75 à 95 50; la Banque, de 2,800 à 2,805; le Crédit mobilier, de 750 à 745 ; l'Orléans, de 1,397 50 à 1,395 ; le Lyon-Méditerranée, de 898 75 à 895 ; le Nord ancien, de 930 à 925; Le Nord nouveau a fait 835; l'Est, 641 25 ; le Midi, 500. L'Ouest a varié de 583 75 à 582 50; le Genève, de 470 à 472 50 ; le Dauphiné, de 600 à 598 75; les Autrichiens, de 500 à 502 50; les Saragosse, de 470 à 472 50; les Lombards, de 537 50 à 536 25; le Victor-Emmanuel, de 398 75 à 400. Le Nord de l'Espagne s'est tenu à 440; les Séville à Xérès, à 490 ; les Russes, à 480. Les Romains ont varié de 351 25 à 352 50,

F. GAIMARD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours coté
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	10.000	500	•	25 ••	jan.av.juil.	215 ••
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		33 30	....	690 ••
Crédit lyonnais .... —	Civ.	7.800	1/7800	•	25 ••	janv. juil.	415 ••
Comptoir V. C. Bonnard et C° —	C	8.000	100	•	5 ••	février	45 ••
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 ••	avril	•
Sécurité........ —	A	300	5.000	4/5	••	....	28 0/0 b.
Union des ports...... —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril......	25 0/0 b.
Lloyd français..... —	A	1.200	5.000	4/5	125 ••	février....	30 0/0 b.
Océan .... —	A	900	5.000	4000	290 ••	....	•
Chambre d'assurances.... —	A	600	5.000	4/5	• ••	février....	•
Mélusine....... —	A	400	5.000	4/5	392 ••	mars......	18 0/0 b.
Vigie....... —	A	350	5.000	4000	734 ••	....	44 0/0 b.
Sauvegarde .... —	A	200	5.000	4000	375 ••	février....	15 0/0 b.
Centrale........ —	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février....	22 0/0 b.
Réunion .... —	A	1.200	5.000	4000	325 ••	février....	•
Comptoir........ —	A	60	5.000	4000	•	....	pair
Sphère........ —	A	2.000	1.000	350	•	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	•	21 ••	avril......	240 0/0 b
Phénix........ —	A	4.000	1.000	•	243 ••	mai, nov.	•
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	626 ••	mars......	155 0/0 b
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	avril......	65 0/0 b.
Soleil........ —	A	4.000	6.000	4/5	845 ••	avril......	•
France .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril......	60 0/0 b.
Urbaine .... —	A	1.000	5.000	4/5	325 ••	avril......	40 0/0 b.
Providence .... —	A	2.000	2.500	2000	120 ••	avril......	75 0/0 b.
Aigle .... —	A	400	000	2000	200 ••	avril......	•
Paternelle .... —	A	3.000	1.000	600	Néant	avril......	•
Confiance........ —	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	5 0/0 b
Nord........ —	A	2.000	1.000	800	25 ••	avril......	•
Générale........ *Assurances vie*	A	400	7.500	•	2475 ••	t. les 2 ans	•
Nationale .... —	A	3.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	•
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	120 ••	t. les 2 ans.	•
Phénix .... —	A	800	5.000	4000	150 •	t. les 2 ans.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle........ —	A	8.000	500	400	15 ••	avril......	•
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	20 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	•	60 ••	janv. juil.	872 50
— act. de jouissance —	A	•	1/34000	•	33	juin	••• ••
Omnibus de Lyon........ —	C	60.000	100	10	Néant	....	52 50
Omnibus de Londres........ —	C	50.000	100	•	8 ••	....	41 25
Omnibus des ch. de fer.. —	C	3.200	300	•	18 ••	janv. juil.	175 ••
Gondoles parisiennes...... —	C	1.700	80	•	4 ••	....	••• ••
Cie imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	•	Néant	mars......	42 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	•	60 ••	avril, oct.	1125 ••
— act. de jouiss. —	A	60.000	1/60000	•	6 30	1er juin...	95 ••
Bourgogne, act. de capital —	A	7.200	1.000	•	50 ••	avril, oct.	100 ••
— act. de jouiss. —	A	37.200	1/37200	•	12 50	1er juin ...	140 ••
Arles à Bouc, act. de capital —	A	6.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	140 ••
3 canaux, act. de capital.. —	A	19.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	930 •
Aire à la Bassée........ —	A	600	5.000	•	505 ••	févr. août	1115 ••
Sambre à l'Oise .... —	A	11.550	1.000	•	60 ••	....	712 50
Scarpe inférieure........ —	C	2.900	1.000	•	••• ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée —	A	8.000	1.000		100	....	1450 ••
Canalisation de l'Èbre.... —	A	63.000	531 25	•	4 0/0	....	••• ••
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.100	1/30000	•	4 0/0	avril, oct..	405 ••
Pont, gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	•	15 ••	....	150 ••
Pont de Rouen........ —	A	800	1.000	•	30 ••	janv. juil.	••• ••
Ponts réunis........ —	C	3.000	1.000		3 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis... —	C	4.000	1.000	•	5 1/4 0/0	....	230 ••
Bazin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	19.000	500	•	2 1/2 0/0	janv. juill.	320 ••
Marc-Fraissinet et Ce.... —	C	•	•	•	•	....	335 ••
Messager. imp. (Serv. marit. —	A	60.000	500		30 ••	janv. juill.	670 ••
C^e générale maritime .... —	A	60.100	500	•	Néant	janv. juill.	275 ••
Comp. génér. de navigation —	C	17.500	1/17500	•	•• ••	....	100 ••
Comp. de navigation mixte —	A	20.000	1/2000	•	•• ••	....	215 ••
Armements Berbey et Ce. —	C	20.000	500	•	32 50	mars sept.	••• ••
Haute-Loire.... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	•	éant	avril oct..	••• ••
Long-Pendu........ —	Civ.	•	500	•	•• ••	....	250 ••
Montchanin........ —	C	6.000	500	•	•• ••	juindécemb	••• ••
Centre-du-Flénu........ —	Civ.	3.000	1.000	•	30 ••	mai, ...	215 ••
Pont-de-Loup-Sud........ —	Civ.	2.400	1.000	•	35 ••	avril......	400 ••
Bonnerue-Saint-Étienne.. —	Civ.	2.400	500	•	•• ••	....	••• ••
Blanzy........ —	C	20.000	500	•	36 ••	févr. août	••• ••
Azincourt........ —	A	1.500	1/1500	•	60 •	....	•••• ••
Charolle........ —	A	5.000	1/5000	•	21 50	....	••• ••
Layon-et-Loire........ —	A	1.850	1/1850		•• ••	....	400 ••
Epinac........ —	A	2.400	1.200	•	125 ••	1er décemb	•••• ••
Loire........ —	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	137 50
Mont-Rambert........ —	A	80.000	1/80000	•	9	....	127 50
St-Étienne........ —	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	135 ••
Rive-de-Gier........ —	A	80.000	1/80000	•	17 ••	....	113 50
Mayenne et Sarthe........ —	A	13.200	1/13200	•	25 ••	....	••• ••
Grand'Combe........ —	A	24.000	1/24000		70 ••	janv. juill.	749 ••
Unieux et Fraisse........ —	•	•	500	•	•	....	20 ••
Carmaux .... —	C	116.400	150	•	6 75	mai novem	60 ••
Roche-Molière et Firminy —	•	• •	600	•	•• ••	....	665 ••
Houill. réun. à Quarégnon —	A	6.720	250	•	Néant	....	150 ••
Charbonnages belges.... —	A	30.000	500	•	35 ••	....	462 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.400	500	•	Néant	....	••• ••
Seyssel anglais.. .... —	•	10.000	100	•	17 5	....	••• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	•	7.5 0/0	mars, sept.	•• •

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours coté
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	•	Néant	août......	6 ••
Tenès (cuivre)........ —	C	24.000	100	•	Néant	....	•• ••
Pontgibaud, plomb argentif —	A	10.000	1/10000	•	Néant	....	••• ••
Santenâire........ —	C	10.000	500	•	37 35	janv. juil.	••• ••
Vieille-Montagne zinc... —	A	90.000	80	•	25 ••	mai, nov..	390 ••
Nouvelle-Montagne, zinc.. —	A	3.000	1.000	•	75 ••	....	665 ••
Stolberg et Wesphalie, priv. —	A	40.000	375	•	5 ••	octobre ...	••• ••
— non priv. —	A	40.000	375	•	Néant	octobre ..	•• ••
Corphalie zinc........ —	A	5.500	1.000	•	40 ••	janv. juill.	500 ••
Eschweiler, priv. zinc.... —	A	8.500	375	•	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc —	A	6.500	375	•	7 50	janv. av..	••• ••
Silésie. zinc........ —	A	50.000	375	•	18 75	mai, nov..	170 ••
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	20.000	1/20000	•	••• ••	....	495 75
Decazeville (Aveyron)... —	A	2.100	2.000	•	Néant	juin, déc..	2000 ••
Alais (Gard) .... —	A	18.000	1/18000	•	31 ••	juin déc..	570 ••
Creusot (Saône-et-Loire) —	C	28.000	500		70 ••	juin déc..	675 ••
Allevard........ —	•	••	1.000	•	• ••	....	1030 ••
Basse-Indre........ —		5.000	500	•	40 ••	avril, oct..	700 ••
Châtillon et Commentry... —	C	30.000	500	•	Néant	mars, sep.	195 ••
Horme........ —	A	10.000	1/10000	•	•• ••	....	500 ••
Maubeuge (Nord)........ —	A	6.000	1/6000	•	25 ••	....	450 •
Fourchambault........ —	C	50.000	1/50000	•	10 ••	....	116 ••
Marine et chemins de fer .. —		54.000	1/54000	•	11 ••	mai, nov	415 ••
Côte-d'Or........ —	•	•	500	•	•• ••	....	••• ••
Franche-Comté........ —	C	16.000	500		15 ••	mai, novem	••• ••
Méditerranée (f. et chant.) —	A	16.000	1/16000	•	60 ••	....	840 ••
Firminy........ —		•	250	•	•• ••	....	160 ••
Pont-Levêque (Vienne).... —	C	•	500	•	•• ••	....	••• ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.) —	A	10.000	500	•	65 ••	avril, oct.	710 ••
Providence (Belgique)..... —	A	3.500	1.000	•	7 ••	septembre	1290 ••
Phœnix métallurgique.... —		60.000	375	•	Néant	janv. juil.	•••
J.-F. Cail et Ce....... *Usines*	C	11.400	500	•	57 50	sept. mars.	6[illegible] ••
Carenté........ —	C	70.000	100	10	Néant	....	••
Chameroy........ —	C	4.000	500	•	••	juin, déc.	••• ••
Gandillot........ —	C	2.300	250	•	50	....	•• ••
Carisione........ —	C	4.000	500	•	0 50	....	•• •
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	•	2 ••	....	305 ••
C^e immobilière (Rivoli).... —	A	240.000	100	•	50	janv. juill	164 25
Docks Louis-Napoléon.... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	192 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	•	••	mai, novem	865 ••
Union des Gaz........ —	C	31.000	250	•	•• •	janvier..	45 ••
Marseille (Mines de Portes) —	C	48.000	1/48000	•	12 ••	avril, oct.	145 ••
Nord (Batignolles)........ —	C	6.000	500	•	25 ••	juindécemb	••• ••
Est (Vincennes)........ —	C	1.000	500	•	57 ••	....	•• ••
Versailles........ —	C	.500	500	•	25 •	mars sept.	•• ••
Amiens .... —	C	1.300	500	•	35 ••	janv. juill.	4 0 ••
Calais .... —	C	1.030	1.000	•	90 ••	janv. juill.	200 ••
Saint-Étienne........ —	A	1.000	1/1000	•	120 ••	....	•••• ••
Lyon .... —	A	7.000	1/7000	•	1.15 ••	janv. juill	230 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	•	•• ••	....	1640 ••
Wazemmes........ —	C	2.100	410	•	12 50	1er octobre.	••• •
Malaga........ —	•	•	•	•	•• ••	....	••• ••
C^e centrale, Lebon 13 villes —	C	15.000	500	•	30 ••	janv. juill.	500 ••
Montpellier........ —	A	1.000	1/1000	•	•• ••	....	••• •
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	•	42 ••	août	570 ••
Cohen........ —	C	40.000	500	•	37 25	janv. juill	500 ••
Société Lainière........ —	C	1.400	500	•	42 •	....	• ••
Pont-Rémy........ —	A	5.000	1/5000	•	38 ••	30 avril...	••• ••
Siècle........ *Journaux*	C	2.500	1/2500	•	130 ••	....	••• ••
Journaux réunis (*Constitutionnel et Pays*, journ. de l'empire	C	6.000	500	•	16 •	janv. juill.	••• ••
Droit .... —	C	10^e	2.500	•	600 ••	....	•••• ••
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.100	1/3100	•	•• ••	....	•••• ••
Montluçon........ —	C	21.000	500	•	6 ••	....	100 ••
Oignies, Belgique... .... —	A	21.100	500	•	30 10	septembre.	472 50
Aix-la-Chapelle. Prusse rh. —	A	2.000	375	•	Néant	1er octobre.	•• ••
Sold (colonies de)...... *Divers*	A	6.000	500	•	33 30	mars sept.	••• ••
Richer et Ce *Vidanges* .... —	C	38.000	500	•	20	....	••• ••
Caoutchouc souple .... —	C	20.000	60	•	12 ••	31 mars..	•• ••
Cholet et Ce .... —	C	60.000	100	•	Néant	....	•• ••
C^e générale des Eaux..... —	A	80.000	250	•	13 ••	....	235 ••
2 Cirques (E. Dejean et Ce) —	C	6.750	300	•	14 ••	janv. juill	••• ••

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Comp^e générale des Omnibus ..	•	8.000	500	11	25 ••	avril octob.	••• ••
C^e imp. des Voitures de Paris..	80	27.000	125	56	5 ••	....	••• ••
Ports de Marseille........	500	20.000	500	15	30 ••	janv juillet	465 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob.	341 25
Loire, anciennes........	•	•	1.250	•	50 ••	....	1120 ••
— nouvelles........	•	18.000	1.250	75	60 ••	février août	995 ••
Carmaux (charbonnages).......	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	••• ••
Télégraphe méditerranéen......	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	••• ••
Vieille-Montagne........	•	13.000	500	16	25 ••	janv. juillet	440 ••
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.000	600	60	30 ••	janv. juillet	••• ••
Compagnie générale des Eaux..	270	20.000	500	90	15 ••	avril octob.	235 ••
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 ••	mai novemb	236 25
Horme anc........	475	2.410	312 50	20	25 ••	30 juin déc.	400 ••
— nouv........	265	7.000	300	50	15 ••	31 mars sept	275 ••
J.-F. Cail et Ce	40	8.000	450	11	20 ••	janv. juill.	409 ••
Rue impériale de Lyon..	•	•	625	•	25 ••	15 janv juill.	535 ••
Gaz de Paris........	410	23.500	500	45	25 ••	janv. juillet	455 ••
Union des gaz........	220	22.727	250	25	15 ••	janv. juillet	••• ••

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 10 AU 16 MARS

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 10 Compt.	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Compt.	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Compt.	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Compt.	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Compt.	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Compt.	Vendredi 16 Terme
1475	[illegible]	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858.	avril 1859	Orléans	1397 75	1395 ..	1410 ..	1401 ..	1400 75	1397 50	1400 ..	1400 ..	1395 ..	1395 ..	1395 ..	1395 ..
919	1566	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858.	janvier 1860	Nord ancien	925 ..	914 75	921 75	922 50	923 75	921 25	925 ..	925 ..	927 50	928 75	927 50	925 ..
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	... ..	... ..	830 75	832 50	832 50	830 ..	832 50	830 50	835 ..	835 ..	... ..	835 ..
1676	1030	99	500.000	500	»	40 40 pour 1858.	mai 1860	Est	630 75	636 25	640 ..	635 75	635 75	640 ..	637 75	640 ..	642 50	637 ..	643 75	641 25
1083	[illegible]	»	[illegible]	500	»	40 50 pour 1858.	mai 1859	Paris-Méditerranée	898 75	894 25	891 25	896 ..	890 ..	896 75	892 50	893 75	897 50	897 50	897 50	895 ..
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	495 ..	496 25	496 25	497 50	495 75	495 ..	496 25	498 25	500 ..	500 ..	501 25	500 ..
1188	2414	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	avril 1859	Ouest	562 50	560 ..	560 ..	562 50	562 50	562 50	565 ..	562 50	567 50	565 ..	566 50	568 50
229	214	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	465 ..	465 ..	470 ..	467 50	470 ..	465 75	470 ..	470 ..	470 ..	470 ..	473 75	472 50
58	52	99	35.400	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	170 ..	... ..	165 ..	165 ..	160 ..	... ..	165 ..	... ..	168 75	... ..	168 75	... ..
134	226	99	32.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	500 ..	490 ..	496 25	497 50	497 50	490 ..	490 ..	507 50	490 ..	507 50	505 ..	505 75
134	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	460 ..	460 ..	... ..	... ..	460 ..	... ..	460 ..	460 ..	... ..	... ..	... ..	... ..
»	»	»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	470 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	470 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
38		99	36.600	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	» ..
1223	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1860	Chemins autrichiens	500 ..	501 25	505 ..	501 25	510 ..	510 ..	505 ..	503 75	503 75	502 50	501 25	502 50
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	392 50	... ..	392 50	392 50	393 50	392 50	392 50	385 ..	397 50	397 50	406 ..	... ..
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1856	Russes (150 fr. payés)	... ..	... ..	485 ..	... ..	... ..	... ..	485 ..	... ..	... ..	488 50	486 ..	489 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	455 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	455 ..	463 ..	453 75	... ..	455 ..	455 ..
40	175	99	30.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	250 ..	» ..	272 50	» ..	270 ..	» ..	267 50	» ..	270 ..	» ..	270 ..	» ..
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	... ..	» ..	... ..	» ..	416 25	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..
462	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	453 75	452 50	453 75	456 25	455 ..	457 50	462 50	464 25	467 50	466 25	470 ..	472 50
1306	3131	99	312.500	500	300	...	oct. bre avril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	535 ..	535 ..	538 75	536 25	533 75	535 ..	537 50	536 25	537 50	537 50	538 75	536 25
»	619	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	350 ..	... ..	351 25	... ..	352 50	... ..	351 25	... ..	352 50	... ..	352 50	... ..
»	721	99	200.000	500	340	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	... ..	... ..	430 ..	» ..	430 ..	... ..	... ..	437 50	440 ..	440 ..	440 ..	440 ..
14	14	99	7.531	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	... ..	... ..	... ..	... ..	» ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	» ..
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	490 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	486 25	... ..	... ..	496 75	» ..	490 ..	490 ..
»	»	99	36.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	... ..	... ..	... ..	... ..	310 ..	... ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..
»	»	99	32.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..
»	»	99	25.600	500	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	300 ..	305 ..	310 ..	» ..	310 ..	... ..	... ..	... ..	330 ..	335 ..	330 ..	... ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de rembours.	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	10	12	13	14	15	16
1848	5.000	1896	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (conv.), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	» ..
1842-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1843	2.775	1896	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1842	5.000	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	... ..	980 ..	980 ..	980 ..	980 ..	980 ..
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... »
»	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1853	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852-1854	34.526	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	... ..	... ..	975 ..	... ..	... ..	... ..
1845-1847	15.000	1895	1000	»	1.250	février.	50 ..	Dº.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	... ..	930 ..	... ..	930 ..	... ..	... ..
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre.	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1027 50	1030 ..	1030 ..	... ..	1030 ..	1027 50
1847-1854	31.750	1898	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	... ..	955 ..	955 ..	955 ..	955 ..	955 ..
1852	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	juin, décembre.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	495 ..	497 50	490 ..	... ..	... ..	... ..
1854	102.814	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	... ..	490 ..	492 50	... ..	... ..	... ..
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	Dº.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..
1852	354.[illegible]	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	487 50	487 50	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..
»	5.861	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre.	Paris-Orsay, 1re série	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1845	22.000	1935	800	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	17.415	1944	500	»	562	mai.	18 87	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	... ..
1851	131.007	1951	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	... ..	... ..	... ..	295 ..	... ..	... ..
1856	255.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	295 ..	290 ..	295 ..	295 ..	293 75	293 25
1858	63.663	1902	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	... ..	295 ..	295 ..	... ..	... ..	... ..
1855	264.900	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	310 ..	310 ..	308 75	... ..	... ..	308 75
1853-1857	1162.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 75	297 50	296 75	297 50	300 ..	300 ..
1854-1857	675.000	1951	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	300 ..	300 ..	300 ..	297 75	302 50	303 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	285 ..	286 ..	... ..	286 ..	... ..	280 25
1857	54.545	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	293 75	293 75	293 75	293 75	296 ..	295 ..
»	250.000	1965	»	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	297 50	304 75	304 75	305 75	307 50
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	296 25	296 25	296 25	296 25	297 50	297 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	296 25	296 25	297 50	296 ..	296 ..	297 50
»	289.708	1957	285	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi gar.	293 75	290 ..	296 ..	293 75	293 ..	293 75
»	22.610	1958	290	»	500	»	15 ..	Dº.	Bességes à Alais	... ..	287 50	287 50	287 50	... ..	287 50
1857	398.567	1960	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	295 25	290 ..	296 25	296 25	297 50	296 25
»	26.277	1955	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	291 50	291 75	296 25	295 75	295 ..	295 ..
»	38.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné gar.	295 ..	288 75	295 ..	298 25	294 25	296 ..
1858	400.000	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	296 25	296 25	297 50	294 25	297 50	294 75
»	591.630	1946	275	»	500	»	15 ..	Dº.	Chemins autrichiens gar.	252 50	251 25	252 50	252 50	251 50	252 50
1857	200.000	1909	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens gar.	251 50	251 75	253 75	254 75	253 75	253 ..
1858	...	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	231 75	232 50	232 50	232 50	232 50	233 75
1859	100.000	[illegible]	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	252 50	252 75	251 75	255 ..	255 ..	255 ..
1859	24.576	1957	280	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50
1859	»	1908	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	245 ..	245 ..	243 75	243 ..	245 ..	245 ..
1860	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	» »	» »	» »	» ..	» »	» ..
»	107.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	127 50	127 50	127 50	125 ..	126 25	126 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 10 Comptant	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Comptant	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Comptant	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Comptant	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Comptant	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Comptant	Vendredi 16 Terme
FONDS FRANÇAIS												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	67 95	67 90	68 05	68 ..	67 75	67 65	68 ..	67 95	68 05	68 05	68 05	68 ..
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	.. ..	68 ..	68 ..	68 05	68 05	68 10	68 ..	.. ..	.. ..	68 10	67 95	67 90
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1859	95 20	.. ..	95 60	.. ..	95 30	95 30	95 50	.. ..	95 75	.. ..	95 50	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2810 ..	» »	2810 ..	» »	2810 ..	» »	2800 ..	» »	2800 ..	» »	2805 ..	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	... ..	» »	640 ..	... »	640 ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	640 ..	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	742 50	... ..	745 ..	... ..	745 ..	... ..	745 ..	... ..	745 ..	... ..	745 ..	... ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	475 ..	» »	475 ..	... ..	475 ..	... »	477 50	... »	475 ..	... »	477 50	» ..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	445 ..	» »	445 ..	... »	445 25	» »	445 ..	» »	446 25	» »	445 ..	» ..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	97 50	» »	96 25	» »	95 ..	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» ..
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	90 ..	»	90 ..	» »	90 ..	» »	90 ..	» »	90 ..	» »	90 ..	» ..
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	987 50	»	995 75	» »	1000 ..	» »	1000 ..	» »	1000 ..	» »	... ..	» ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	745 ..	763 75	767 50	768 25	742 50	741 25	741 50	748 25	746 25	747 50	765 ..	765 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1132 50	» »	1132 50	» »	... ..	» »	... ..	» »	1132 50	» »	... ..	» ..
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	461 25	» »	463 25	» »	460 ..	» »	461 25	» »	463 75	» »	466 25	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	230 ..	» »	227 50	» »	230 ..	» »	230 ..	... ..	230 ..	» »	230 ..	» ..
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	... ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	» »	» »	... ..	» »	... ..	» ..
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 7/8	» »	94 6/8	» »	94 6/8	» »	95 o/o	» »	95 1/8	»	94 7/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	» »	.. o/o	» »	.. ..	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	99 1/2	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	80 ..	.. ..	80 ..	» »	80 25	.. ..	80 50	.. ..	80 50	» »	81 70	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	50 75	» »	51 ..	» »	51 ..	» »	51 ..	» »	51 25	» »	51 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	.. o/o	» »	78 o/o	» »	78 o/o	» »	78 o/o	» »	78 o/o	»	78 o/o	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	82 o/o	» »	84 1/2	» »	84 1/2	» »	84 1/2	» »	84 o/o	»	.. o/o	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	362 50	... ..	367 50	365 ..	... ..	... ..	... ..
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés jouissance janvier 1860	455 ..	... ..	455 ..	... ..	453 75	... ..	455 ..	460 ..	455 ..	460 ..	460 50	460 ..
Espagne, différ. (convert.), jouissance janvier 1860	34 o/o	.. o/o	34 o/o	.. o/o	34 o/o	.. o/o	.. o/o	.. o/o	34 o/o	.. o/o	34 1/4	.. o/o
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	44 1/2	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	45 o/o	» »	.. o/o	»
Dº Dº 1857, jouissance janvier 1860	44 1/4	.. o/o	44 3/8	.. o/o	44 1/4	.. o/o	44 1/2	.. o/o	45 o/o	.. o/o	44 3/4	.. o/o
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	.. o/o	.. o/o	44 1/4	.. o/o	42 1/8	.. o/o	43 1/8	.. o/o	43 3/4	43 3/4	43 3/4	43 3/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... »	... ..	... ..	» »	... ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20.

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1030 — 19° ANNÉE — N° 12 — SAMEDI 24 MARS 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

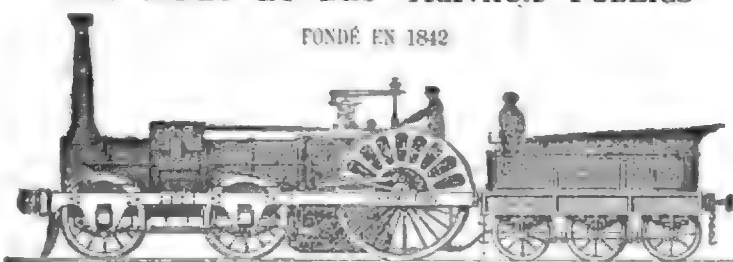
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris................. 10 fr. par an
Départements....... 12 —
Étranger............. 16 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne)..... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

CHEMIN DE FER
DE
PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Émission de 30,000 actions de 500 fr.

CAPITAL GARANTI.

Les directeurs de la Caisse générale des Chemins de fer, convaincus que les actionnaires doivent avoir d'autres garanties que les appréciations des fondateurs des entreprises industrielles, veulent joindre la pratique à la théorie, en substituant la responsabilité matérielle à la responsabilité morale des fondateurs.

En conséquence, après avoir étudié le chemin de Pampelune à Saragosse, ils s'engagent, tant en leur nom personnel que comme directeurs-gérants de la Caisse générale des Chemins de fer, à rembourser les actions à 500 fr., si, un an après l'exploitation, c'est-à-dire au 1er janvier 1862, les actions tombaient au-dessous de ce prix. Ce remboursement s'opérerait dans le mois suivant, soit du 1er au 31 janvier 1862, à moins d'une fusion ou d'un rachat qui attribuerait aux actions une valeur supérieure, comme par exemple dans le projet de traité préparé entre les représentants des deux Compagnies de Pampelune à Saragosse et de Saragosse à Madrid, traité qui se résume ainsi :

Concession de l'exploitation au chemin de Saragosse à Madrid, pendant cinquante ans, moyennant 40 à 50 0/0 de frais d'exploitation, selon l'importance des recettes.

Faculté de rachat accordée à la Société de Saragosse à Madrid, après une certaine période d'exploitation entière de la frontière de France à Madrid, mais à un chiffre qui ne pourrait être inférieur à 17,000 fr. net par kilomètre, avec capitalisation à 6 0/0, ce qui représenterait un prix *minimum* de 725 fr. par action.

Ainsi les actions de Pampelune à Saragosse jouissent des avantages suivants :

Intérêts fixes à 6 0/0, payables par semestre à Paris et à Madrid ;

Garantie contre la baisse des actions, qui ne peuvent descendre au-dessous de 500 fr. ;

Probabilité d'accroissement de capital d'environ 45 0/0.

RÉPARTITION DES ACTIONS.

Le capital de la Société est de 55,000 actions, qui se trouvent ainsi réparties :

	Actions.
A M. J. DE SALAMANCA..	11,000
A la CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER et à divers intéressés	14,000
Souscription ouverte pour..	30,000
Montant égal au capital social	55,000

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Les actions sont de 500 fr. entièrement libérées ;

Elles produisent un intérêt de 6 0/0, jouissance du 1er janvier 1860.

Le paiement des intérêts et dividendes s'opère par semestre, les 1er juillet et 1er janvier de chaque année :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Cᵉ ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

La souscription pour 30,000 actions restera ouverte du lundi 26 mars au samedi 7 avril.

Le versement en souscrivant est de 200 fr. par action.

Le complément, soit 300 fr. par action, devra être opéré dans les dix jours qui suivront l'avis de la répartition.

On souscrit :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, 99 ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, on peut verser au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

Les directeurs de la Caisse générale des chemins de fer, en ouvrant dans des conditions nouvelles la souscription aux actions du chemin de Pampelune à Saragosse, c'est à-dire, en ajoutant aux avantages de l'entreprise la garantie du capital, ne se dissimulent pas l'importance de cet acte; ils en acceptent toute la responsabilité, parce qu'elle est la meilleure preuve de la certitude de leurs études sur la valeur et l'avenir de l'entreprise.

Cependant, cette responsabilité ne les dispense pas de faire connaître tout ce qui se rattache à cette Société, de fournir tous les éléments qui peuvent servir à faire apprécier, comme ils l'ont fait eux-mêmes, la valeur du chemin de Pampelune à Saragosse, section la plus importante de la ligne de France à Madrid.

Situation du chemin.

Le chemin de Pampelune à Saragosse s'embranche près de la frontière de France sur la ligne du Nord de l'Espagne, concédée au Crédit mobilier espagnol et cédée à une société de capitalistes composée de MM. E. et I. Pereire, B. Fould, Seillière, duc de Galliera, Urribaren et Ce, E. Delessert, Biesta, Grieninger, d'Eichtal, Salvador, à la Société générale de Belgique, etc., etc.

Le chemin de Pampelune se relie en outre à Saragosse au chemin de Saragosse à Madrid, dont les travaux sont confiés à la Société de crédit commercial fondée à Madrid par M. de Rothschild, et dont la concession a été transportée postérieurement à MM. de Rothschild, et aux administrateurs du Grand-Central français.

Le chemin de Pampelune a 187 kilomètres, et forme la tête de ligne entre la France et l'Espagne.

Il dessert les pays les plus riches, les mieux cultivés et les plus populeux de l'Espagne : la Navarre et l'Aragon.

Il forme une section importante de la ligne de jonction, de la Méditerranée à l'Océan par Barcelone, Saragosse, Alfaro (1) et Bilbao.

(1) Alfaro est une station du chemin de Pampelune à Saragosse. La ligne de l'Océan à la Méditerranée emprunte 84 kilomètres à la ligne de Pampelune.

On sait que les communications entre la France et l'Espagne se concentrent presque exclusivement sur les lignes qui, partant de la frontière de France, par Bayonne, se dirigent l'une, celle du Nord de l'Espagne, vers Madrid et les ports de l'Océan, l'autre, celle de Pampelune et de Saragosse, vers Madrid et les ports de la Méditerranée. Or, d'après les plans des ingénieurs espagnols, la différence de parcours entre les deux chemins est d'environ 80 kilomètres en faveur du chemin de Pampelune.

Constitution légale de la Société.

Par décret royal de la reine d'Espagne, en date du 14 décembre 1859, les statuts de la Société ont été approuvés en Société anonyme et la constitution a été autorisée.

Conseil d'administration.

MM. le général FERNANDEZ DE CORDOBA, marquis de MENDIGORIA, ancien président du conseil des ministres; le général ROS DE OLANO, CONDE DE LA ALMINA, ancien ministre, directeur de l'infanterie ; A. LLORENTE, ancien ministre des finances ; RHODA, ancien ministre de Fomento (travaux publics) ; ALVAREZ, ancien conseiller royal ; J. DE ZARAGOZA, ancien conseiller royal ; M. B. DE CASTRO, ministre plénipotentiaire d'Espagne à Turin, ancien conseiller royal; CARRIQUIRI, banquier à Madrid ; DE LA GANDARA, général de brigade ; JOSÉ DE SALAMANCA, ancien ministre; le général DE LERSUNDI, ancien ministre, député; le comte DE CHASSEPOT, membre du conseil général de la Somme ; JULES MIRÈS, banquier ; FÉLIX SOLAR, banquier ; le vicomte DE RICHEMONT ; JULES CARVALHO, ingénieur des ponts et chaussées ; LOUIS RAYNOUARD ; ADOLPHE COCHERY, avocat; CHARLES BOCHER, ancien officier d'état-major.

Capital social.

Le capital social est composé comme suit :

55,000 actions de 500 fr.	27,500,000 fr.
Obligations.	12,500,000
Ensemble. . . .	40,000,000 fr.

Achèvement de la ligne et dépense d'établissement.

Aux termes de l'article 6 des statuts, M. J. de Salamanca s'oblige envers la Société à livrer le chemin entièrement achevé, pendant l'année courante 1860, avec son matériel fixe et roulant, les gares, ateliers, terrains, télégraphe électrique et autres accessoires, le tout en état d'être mis en pleine exploitation, de Pampelune à Saragosse.

Le prix du chemin, fixé à forfait par les statuts et le traité de construction, est de 200,000 fr. par kilomètre.

Revenus probables.

Le trafic probable de la ligne de Pampelune à Saragosse, d'après la circulation des voyageurs et marchandises puisée aux sources les plus authentiques, telles que les registres des droits communaux et les Portazgos, donnera un revenu brut d'environ 34,000 fr. par kilomètre, ou de 6,350,000 fr. pour la ligne entière.

Aux termes du traité projeté avec la ligne de Saragosse à Madrid, l'exploitation aurait lieu à 40 0/0, et donnerait un revenu net de 3,810.000 fr. qui, déduction faite du service des obligations, laisserait une somme disponible de 3 millions, ou environ 57 fr. par action. Si un traité analogue à celui projeté avec la Société de Saragosse à Madrid se réalisait, le rachat se ferait, dans ce cas, sur une capitalisation à 6 0/0, et le prix de chaque action serait alors de 950 fr.

Il faut, en outre, remarquer que cette évaluation est relative aux probabilités de revenus calculés d'après la circulation actuelle ; mais si l'on ajoute les produits de la ligne de l'Océan à la Méditerranée et si on considère que le chemin de Pampelune à Saragosse est une tête de ligne comme les chemins de Paris à Orléans, de Paris à Amiens, de Paris à Lyon ou de Paris à Rouen, on comprendra tout l'avenir de cette entreprise.

Négociations pour l'exploitation et la cession du chemin.

Ainsi qu'on l'a remarqué, le chemin de Pampelune à Saragosse, par sa situation privilégiée, commande la ligne du Nord de l'Espagne par l'économie du parcours, et le chemin de Saragosse à Madrid, parce qu'il en est la section la plus importante. Cette situation explique les négociations qui ont été engagées entre les représentants des Compagnies de Pampelune à Saragosse et de Saragosse à Madrid.

Voici, du reste, le résumé du traité préparé :

La Société de Saragosse à Madrid s'engagerait à exploiter le chemin de Pampelune moyennant une dépense qui varierait entre 50 et 40 0/0, selon l'importance des recettes, sous la condition imposée à la Société de Pampelune, d'accorder au chemin de Saragosse à Madrid le droit d'acheter le chemin de Pampelune après une certaine période d'exploitation entière de la frontière à Madrid. Ce rachat aurait lieu à raison d'un produit net *minimum* de 17,000 fr. par kilomètre, capitalisé à 6 0/0; ce qui représenterait un prix de 725 fr. par action en faveur

du chemin de fer de Pampelune, soit un bénéfice de 45 0/0.

Ce projet de traité n'étant pas encore devenu définitif par la ratification des conseils d'administration, l'émission préalable des actions a été décidée.

RÉSUMÉ.

1° Garantie du capital;

2° Intérêt à 6 0/0;

3° Probabilité d'accroissement de capital de 45 0/0;

4° Garantie contre l'exagération des dépenses par un traité de construction à forfait de 200,000 fr. par kilomètre;

5° Le chemin de Pampelune forme la section la plus productive de la ligne qui, partant de la frontière de France, va à Madrid;

6° Il réduit, relativement, de 80 kilomètres la distance de la frontière de France à Madrid;

7° Il forme une section importante du chemin de jonction de la Méditerranée à l'Océan, par Barcelone, Saragosse, Alfaro et Bilbao;

8° Enfin, nulle charge, nul embranchement ne grève son exploitation.

J. MIRÈS, FÉLIX SOLAR.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société de l'éclairage au gaz et des hauts fourneaux et fonderies de Marseille sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, au siége de la Société, 99, rue Richelieu (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 28 avril prochain, à huit heures du soir.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

Les actionnaires de la *Société des journaux réunis* sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, rue Richelieu, 99 (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 27 avril prochain, à 8 heures du soir.

Tout propriétaire ou porteur de dix actions est membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation politique se dessine chaque jour d'une manière plus précise, et chaque jour les fâcheuses prévisions s'éloignent. Les nouveaux documents publiés cette semaine par le *Moniteur*, et la réception des députations savoisiennes, constatent deux résultats importants; l'un, que l'annexion de la Savoie et Nice est un fait pour ainsi dire accompli; l'autre, que les changements survenus en Italie ont seuls rendu nécessaire cette annexion; de sorte qu'on ne peut pas en conclure que la France recherche ni désire de nouveaux agrandissements. On savait que les puissances se borneraient à présenter quelques observations, comme elles l'avaient fait lors de l'incorporation de Cracovie par l'Autriche, et par conséquent on devait inférer que la paix ainsi assurée rendrait au marché un peu d'énergie.

Le ministre des finances a, d'un autre côté, pris une mesure très-propre à augmenter encore la confiance, en réduisant à 2 0/0 le taux d'intérêt des bons du Trésor. Cependant notre marché est resté inanimé; rien ne peut l'arracher au marasme où les mesures restrictives et les déceptions de tout genre l'ont plongé. Cependant un fait nouveau va lui rendre un peu d'animation, c'est l'application d'une garantie nouvelle, sans précédent dans les affaires, et qui, sans doute, deviendra désormais la règle de tous ceux qui voudront obtenir le concours des capitaux.

La Caisse générale des chemins de fer émet les actions du chemin de fer de Pampelune à Saragosse et garantit le capital si un an après l'achèvement du chemin, c'est-à-dire en 1862, l'exploitation ne justifie pas les prévisions, et si un traité avec la ligne de Saragosse à Madrid n'a pas assuré une brillante situation à cette entreprise.

Certainement les engagements des directeurs de la Caisse générale des chemins de fer n'ont point de gravité pour un chemin placé comme celui de Saragosse à Pampelune, qui forme la tête de ligne de la frontière de France à Madrid, qui fait partie du chemin de jonction de l'Océan à la Méditerranée, et qui, en outre, dessert les pays les plus populeux, les mieux cultivés de l'Espagne.

Mais si les directeurs de la Caisse générale des chemins de fer ne risquent pas de se compromettre par la garantie qu'ils donnent tant en leurs noms personnels que comme gérants, ils ouvrent du moins une voie nouvelle dans laquelle les capitalistes seront à même d'apprécier à l'avance, par la conduite des fondateurs, les entreprises qui leur offriront une sécurité absolue, et dans lesquelles ils pourront entrer avec confiance.

Aujourd'hui vendredi, un assez vif mouvement de hausse a porté la rente au-dessus de 68 fr. Les chemins de fer ont monté de 10 à 15 fr.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 80, ferme à 68 30.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 75, ferme à 95 35.

L'emprunt est coté 68 20.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	43.08 0/0
Lyon-Genève	19.32 0/0
Midi	17.87 0/0
Dauphiné	7.72 0/0
Nord	6 63 0/0
Ouest	4.50 0/0
Orléans	2.74 0/0
Victor-Emmanuel	1.98 0/0
Autrichiens	1.57 0/0
Bessèges a Alais	».33 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Paris-Lyon-Méditerrane (Paris-Marseille)	2.61 0/0
Ardennes	5.26 0/0
Est	6.40 0/0
Ouest suisse	7.76 0/0
Union Suisse	12.63 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	31.33 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	16 mars	23 mars	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 » »	68 30	» » 30	» » »
Rente 4 1/2 0/0	95 50	95 35	» » » »	» 15
Banque de France	2805 » »	2800 »	» » » »	5 » »
Consolidés	94 7/8	94 6/8	» » »	» 1/8
Crédit foncier	745 » »	750 » »	5 » »	» » » »
Crédit mobilier	745 » »	750 » »	5 » »	» » »
Comptoir d'Escte	640 » »	630 » »	» » »	10 » »
Orléans	1395 » »	1410 » »	15 » »	» » »
Nord	935 » »	960 » »	25 » »	» » »
Nord nouveau	835 » »	855 » »	20 » »	» » »
Est	641 25	647 00	6 25	» » »
Paris-Méditerrane	895 » »	905 » »	10 » »	» » »
Midi	500 » »	502 50	2 50	» » »
Ouest	582 50	595 » »	12 50	» » »
Genève	472 50	475 » »	2 50	» » »
Dauphiné	598 75	600 » »	1 25	» » » »
Graissessac-Béziers	168 75	166 25	» » »	2 50
Ardennes ancien	460 » »	460 » »	» » »	» » »
Ardennes nouveau	462 50	470 » »	7 50	» » »
Ch. Autrichiens	502 50	507 50	5 » »	» » » »
Victor-Emmanuel	400 » »	412 50	12 50	» » »
Russes	480 » »	482 50	2 50	» » »
Romains	352 50	352 50	» » »	» » »
Sud-Autrich.-Lombards	536 25	540 » »	3 75	» » »
Saragosse	472 50	470 » »	» » » »	2 50

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Nous publions avec ce numéro une carte des chemins de fer de l'Espagne.

On remarquera que le chemin de Pampelune à Saragosse se relie par tous les points aux chemins espagnols en construction, et dont la majeure partie se trouvera exploitée à l'époque même où le chemin de Pampelune sera achevé, c'est-à-dire vers la fin de 1860.

Nous signalerons seulement deux lignes, l'une de la frontière de France à Madrid, l'autre de l'Océan à la Méditerranée, pour faire apprécier l'avenir de la section de Pampelune à Saragosse qui se trouve enclavée dans ces deux grandes voies de communications.

Le chemin de la frontière de France à Madrid par Pampelune à Saragosse se divise en deux concessions ; l'une de Madrid à Saragosse ; l'autre, de Saragosse à Pampelune. Sur la première, les travaux sont poussés avec activité, une section de Madrid à Jadrague est déjà en exploitation, et on prépare les éléments qui doivent faciliter l'exploitation en commun de la ligne entière de Pampelune à Saragosse et Madrid, au fur et à mesure de l'ouverture des sections.

Le chemin de l'Océan à la Méditerranée se divise en trois sections ; l'une, de Barcelone à Saragosse ; la seconde, de Saragosse à Pampelune, sur 84 kilomètres, jusqu'à la station d'Alfaro ; la troisième, d'Alfaro à Bilbao.

La section de Barcelone à Saragosse est en grande partie achevée, et sera probablement exploitée dans le courant de 1860.

La section de Saragosse à Alfaro sur le chemin de Pampelune sera en exploitation vers la fin de 1860. La section d'Alfaro à Bilbao, qui termine la ligne de jonction de la Méditerranée à l'Océan, est très-avancée et doit être achevée, sous peine de déchéance, dans le même délai que le chemin de Pampelune.

On peut donc prévoir pour l'année 1861 une exploitation de ces belles concessions, qui fera sur l'esprit public le même effet qu'en 1843 et 1844, en France, l'ouverture des chemins de Paris à Orléans et de Paris à Rouen, dont les recettes dépassèrent toutes les espérances.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Il vient de paraître une brochure intitulée : *Espérances et mécomptes de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève* ; elle a pour but d'établir la valeur réelle des actions de ce chemin ; mais à ce point de vue, elle arrive à formuler des prévisions trop graves pour que nous nous déterminions à nous en occuper avant de connaître la réponse que fera sans doute la Compagnie de Lyon à Genève.

Cependant nous devons mentionner la conclusion de cette brochure, qui reconnaît que si les fondateurs des Compagnies étaient responsables des exagérations qui ont pu avoir pour résultat, à un moment donné, d'attribuer à des actions un prix double ou triple de leur valeur réelle, on ne verrait plus se reproduire des erreurs qui ont une si triste influence sur le crédit public et sur les fortunes privées.

Au surplus, puisque la question de la responsabilité des fondateurs tend à se développer chaque jour plus largement devant le public, il vaut peut-être mieux qu'elle se pose sur la Compagnie de Lyon à Genève que sur tout autre ; car elle ne se complique ici d'aucun caractère équivoque, et se présente uniquement comme une question de principe. En effet, le caractère du fondateur de la Compagnie de Lyon à Genève commande l'estime publique ; et s'il était démontré qu'un homme comme M. Bartholony s'est trompé dans ses prévisions, la nécessité de garantir le public contre le retour de pareilles erreurs n'en serait que plus évidente, puisque l'honorabilité la mieux établie et la bonne foi la plus incontestable ne suffisent pas pour les prévenir.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Dans sa séance de ce jour, le Conseil d'administration a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires, qui doit se réunir le 29 mars courant, de fixer à 37 fr. 50 c. par action le revenu total de l'exercice 1859, sur lequel 17 fr. 50 c. ont déjà été distribués, pour intérêts, le 1er octobre dernier.

F. Grimaud.

EMBRANCHEMENT ENTRE DIJON ET LANGRES.

On signe en ce moment, à Dijon, une pétition qui doit être adressée, au nom des habitants de cette ville, à S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour le prier de vouloir bien autoriser les études d'un chemin de fer direct de Dijon à Langres.

Voici le texte de cette pétition.

« Les soussignés ont l'honneur d'exposer ce qui suit :

» Depuis plus de douze ans les départements de la Haute-Marne et de la Côte-d'Or réclament l'établissement, entre Dijon et Langres, d'un embranchement ferré, destiné à mettre en communication directe le nord et le midi de la France.

» L'utilité de cet embranchement est d'autant moins contestable, qu'indépendamment de ce qu'il compenserait jusqu'à un certain point, pour les localités traversées, la perte du grand transit dont elles avaient été en possession de toute ancienneté par le roulage, il réaliserait, dans l'intérêt des populations, du commerce international et de la défense du pays, tous les avantages résultant d'une communication plus rapide et plus sûre.

« Aussi, dès 1846, Son Excellence le ministre des travaux publics, immédiatement après le vote du chemin de fer de Saint-Dizier, avait, d'office, ordonné les études de cet embranchement.

» Ces études ont été faites de suite par M. l'ingénieur Darcy; mais, ayant été combinées avec un tracé que l'on croyait alors devoir être suivi entre Langres et Gray, et dont la Compagnie de Saint-Dizier, dans l'exécution, s'est écarté notablement, ces études très-remarquables, et qui réalisaient un raccourcissement de 51 kilomètres, n'ont pu, par le seul fait qui vient d'être dit, recevoir d'application.

» Mais ce fait de la Compagnie de Saint-Dizier n'a diminué en rien l'importance alors reconnue de l'embranchement dont il s'agit; et il semble au contraire que l'état de fréquentation dans lequel se maintient la voie de terre entre Dijon et Langres, démontre jusqu'à l'évidence la grande utilité, l'indispensabilité même de cet embranchement.

» D'un autre côté, n'est-on pas fondé à dire qu'un chemin de fer entre Dijon et Langres est une de *ces voies de communication d'intérêt général* dont S. Exc. a dit dans son rapport à l'Empereur, en date du 27 février dernier, qu'elles devaient être envisagées non-seulement au point de vue *d'un intérêt spécial, mais au point de vue de tous les intérêts publics ou privés qu'elles peuvent affecter, et avant leur adoption même en principe, être soumises à des études et à des enquêtes régulières?*

» Par ces considérations, les soussignés,

» En rappelant humblement leurs précédentes réclamations, bien antérieures à celles que la ville de Besançon a formées, et à la suite desquelles des études ont été prescrites,

» Supplient Votre Excellence de vouloir bien décider que des études d'un chemin de fer direct de Dijon à Langres seront commencées immédiatement.

» Dans l'attente d'une prompte et favorable décision, ils ont l'honneur d'être avec un profond respect, etc. »

(*Suivent les signatures*).

La demande, en dehors des intérêts locaux, s'appuie principalement sur la rapidité qui résulterait pour les communications de l'établissement de l'embranchement de Langres à Dijon.

En effet, les distances actuelles sont :

De Dijon à Auxonne.......	32 kil.
D'Auxonne à Gray.........	37 »
De Gray à Langres........	56 »
Ensemble.............	125 kil.
L'embranchement direct de Langres à Dijon ne compterait que........................	74 kil.
Par conséquent, la différence au profit de cet embranchement serait de........................	51 kil.

Enfin, on fait remarquer, au point de vue stratégique, qu'outre ce raccourcissement qui rapproche de 51 kilomètres les places fortes de Lyon et de Langres, l'embranchement aurait encore l'avantage d'être moins rapproché de la frontière que la ligne qui longe la Saône d'Auxonne à Gray, de 32 kilomètres plus voisine de la frontière.

Nous n'avons pas à donner, quant à présent, notre opinion sur ce projet, mais nous croyons qu'en présence des intentions officiellement exprimées dans des rapports récents, à l'égard du complément de nos lignes ferrées, le moment est opportun pour soumettre à l'administration supérieure les combinaisons qui reposent sur des intérêts sérieux.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG

Dans les premiers jours du mois d'octobre dernier a eu lieu l'inauguration des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

Les lignes de Luxembourg aux frontières de France et de Belgique venaient d'être livrées à la circulation, la Belgique se trouvait ainsi reliée à la France par les chemins de fer du Grand-Duché, et ainsi s'ouvrait une voie ferrée d'un grand intérêt international.

Nous apprenons que depuis, des arrangements sont intervenus entre la Belgique, le Grand-Duché et la France, et que grâce à ces arrangements, le transit entre la Hollande, la Belgique, l'Allemagne et la Suisse a pris son courant par cette nouvelle voie internationale.

Ce transit est fort important, et il est destiné à contribuer largement à la prospérité de la Société Guillaume-Luxembourg.

En outre du transit, les chemins de fer du Grand-Duché sont appelés à transporter des quantités considérables de minerai. Pour mieux en assurer le développement, la Société, postérieurement à son origine, a sollicité et obtenu la concession d'un embranchement qui pénètre dans les minières. Elle a activement dirigé les travaux de cet embranchement dont la mise en exploitation nous est annoncée pour les premiers jours du mois prochain.

Dans cette situation, il sera bientôt permis d'apprécier toute l'importance de l'entreprise des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, non-seulement au point de vue des actionnaires, mais encore au point de vue de l'intérêt international qui s'attache à ces lignes.

L'inauguration avait bien ce caractère particulier, et les faits démontrent que nous ne nous sommes point trompés dans l'appréciation de ces chemins de fer.

Par leur position topographique, ils présentent, en effet, cette condition tout à fait extraordinaire, qu'ils sont non-seulement des chemins de fer pour le Grand-Duché, mais encore pour la Belgique, la France et la Prusse. Il en résultera nécessairement des éléments multiplicateurs dans la circulation des personnes et des choses.

Pour extrait :
F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 17 MARS 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 17 mars
Paris-Méditerranée......	12.678 35	891 25
Nord....................	12.438 »»	923 75
Orléans.................	8.030 89	1391 25
Ouest...................	7.683 66	582 50
Bességes................	7.280 45	440 »»
Est.....................	6.904 31	642 50
Midi....................	5.107 97	500 »»
Genève..................	4.259 63	368 75
Ardennes................	4.073 80	460 »»
Dauphiné................	3.356 98	598 75
Autrichiens	fl. 2.515 65 Au 10 mars.	498 75
Lombards-Vénitiens-Sud.	5.790 05	535 »»
Victor-Emmanuel.........	4.600 65	392 50
Madrid à Alicante.......	4 501 44	452 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CAISSE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE A TURIN

Nous avons fait pressentir dans notre dernier numéro la situation fâcheuse où paraît se trouver la Société commerciale sarde.

Cette société, fondée en 1856, au capital de 40 millions, et dont les actions ont été négociées à Paris à 60 0/0 de prime, a fait des pertes si considérables que son capital a presque entièrement disparu. Un tel résultat, survenu en si peu d'années, prouve, mieux que tous les raisonnements, la nécessité de s'attacher au principe de la responsabilité des fondateurs comme le seul capable de sauvegarder les intérêts des actionnaires.

Bien que ce principe n'ait reçu jusqu'à présent aucune définition ni aucune sanction positives, il existe cependant, et son application ne saurait rencontrer d'obstacles sérieux. Certains hommes ont pu s'imaginer peut-être que parce qu'ils ont poussé la prudence jusqu'à ne pas figurer nominativement dans le conseil d'administration des entreprises qu'ils ont patronnées, ils échappent ainsi à toute responsabilité légale ; mais nous croyons que c'est une erreur, car cette abstention calculée de la part de ceux dont l'influence prépondérante a seule déterminé le concours des capitaux, est la preuve d'un

excès de prévoyance qui, à nos yeux, aggrave plus qu'il n'atténue cette responsabilité.

Nous reviendrons, du reste, sur les questions que soulève la gestion des sociétés financières; et nous montrerons que quelques-unes des plus hautement patronnées, et qui semblaient devoir être les mieux protégées contre de déplorables abus, sont peut-être celles où les imperfections les plus grandes se sont révélées, particulièrement lorsque les fondateurs se trouvaient avoir des intérêts personnels en opposition avec les intérêts sociaux.

N'est-ce pas la meilleure démonstration de la nécessité de remédier au défaut de responsabilité et de garantie de la part des fondateurs? Il y a longtemps qu'on l'a dit : l'irresponsabilité crée les mauvaises administrations.

Voici du reste les détails publiés par une feuille quotidienne, et que nous reproduisons sans les garantir :

« Les actionnaires de la Caisse du commerce et de l'industrie ont approuvé les nouveaux statuts de la Société. Le capital social est réduit de 40 à 10 millions. D'après le bilan du 31 décembre écoulé, le capital intact était de 12 millions et demi ; il resterait donc encore à la réserve un chiffre de 2 millions et demi. Le chiffre total des actions est réduit de 160,000 à 40,000, c'est-à-dire que quatre actions anciennes ne vaudront plus qu'une action nouvelle de 250 fr. Le conseil d'administration reste composé de neuf membres; on a rétabli le comité pour la surveillance des affaires courantes, avec le directeur et quatre conseillers. Le conseil doit publier, chaque trimestre, un résumé de la situation de la Société; le rapport annuel doit être imprimé et distribué aux actionnaires la veille du jour de l'assemblée. »

F. Grimaud.

COMMERCE.

TABLEAUX DES DOUANES.

Le *Moniteur* du 21 mars publie les tableaux des douanes pour les deux premiers mois de l'année 1860.

Les droits perçus à l'importation pour janvier et février réunis ont produit :

. . . .	26,848,485
Ils avaient produit en 1859	26,412,079
Et en 1858	25,824,256

C'est par conséquent une augmentation de 436,406 fr. sur 1859, et de 1,024,229 sur 1858.

On doit cependant faire remarquer que les produits du mois de février seul, comparés aux mois correspondants de 1859 et 1858, donnent un résultat moins satisfaisant.

Ainsi ils se sont élevés pour

les importations à	13,237,248
Ils avaient été en 1859, de.	13,823,832
Et en 1858, de	13,614,250

C'est par conséquent une diminution de 586,584 fr. sur 1859 et de 377,003 sur 1858, mais à laquelle il ne faut pas attacher trop d'importance, parce qu'elle se nivellera sans doute dans le mois suivant.

D'ailleurs, il faut tenir compte pour le mouvement de février de la position exceptionnelle où se trouvait le commerce dans l'attente de la réforme douanière. Bien que la plupart des approvisionnements fussent presque épuisés, les négociants se sont abstenus, et cela se comprend facilement, de faire de nouvelles demandes à l'étranger.

Il en est résulté naturellement une diminution dans la perception des droits à l'importation.

Cette diminution porte principalement sur les bestiaux, les arachides, les céréales, le chanvre teillé, le coton en laine, le houblon, l'indigo, les laines en masse, le plomb brut, les sucres.

Ainsi les sucres, de 3,318,842 perçus en 1859, sont descendus à 2,850,718, le plomb, de 129,444 à 52,455, les laines, de 302,781 à 189,274, le coton en laine, de 2,033,663 à 1,583,396, les céréales, de 567,267 à 52,539.

Les articles qui se sont maintenus en augmentation sont les bois d'acajou, les vins et eaux-de-vie, le cacao, les fils de lin ou de chanvre, la graine de sésame, la houille et le coke, l'huile d'olive, le lin teillé et étoupes, la fonte brute, le poivre, le sel brut et les sucres étrangers. Les droits sur les eaux-de-vie, notamment, ont augmenté dans une proportion considérable, de 5,649 à 56,478. Les sucres étrangers ont produit 2,174,768 contre 1,686,563 en 1859.

Quant aux exportations, il y a des diminutions sur les principaux articles de l'industrie française, les machines et mécaniques, le sucre raffiné et les céréales exceptés. Le déficit porte principalement sur les modes, sur les vins, sur les eaux-de-vie et les tissus de soie. Les tissus de coton, de lin, de chanvre et de laine se sont soutenus un peu au-dessus des chiffres de 1859.

Quant aux céréales, le mouvement est tout à fait en faveur de l'exportation. Il est entré 96,912 quintaux métriques de grains et 1,296 quintaux de farines ; il est sorti 239,700 quintaux de grains et 111,878 quintaux de farines.

Le mouvement des métaux précieux présente une particularité qui n'avait pas été observée depuis longtemps. La sortie de l'or a été supérieure à l'entrée, en sorte que les deux métaux présentent une diminution de circulation de 51,515,980 fr., dont 41,202,300 fr. pour l'or et 10,316,680 fr. pour l'argent.

Nous avons déjà dit que la plupart des stocks ont considérablement diminué, sauf le stock des sucres, et particulièrement pour les céréales, cacao, cotons en laines, laines en masses, huile d'olive, graine de sésame.

Le mouvement de la navigation de la France avec l'étranger, les colonies et la grande pêche pendant les deux premiers mois de l'année, donne à l'entrée 3,638 navires jaugeant 545,237 tonneaux contre 3,269 navires et 548,886 tonneaux en 1859, 3,824 navires et 496,345 tonneaux en 1858. A la sortie, le nombre des navires s'est élevé, pendant les deux premiers mois, à 2,402 navires et 411,816 tonneaux en 1860, contre 2,794 navires et 435,082 tonneaux en 1859, 2,534 navires et 402,445 tonneaux en 1858.

En résumé, les chiffres ci-dessus indiquent une situation exceptionnelle et transitoire, malgré laquelle cependant le total des deux mois est resté, comme on l'a vu ci-dessus, au-dessus du total des mois correspondants des deux dernières années.

J.-G. Bodot.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Par décision du 5 mars courant, Son Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a approuvé le tracé définitif de la section du chemin comprise entre Vesoul et Gray.

Ce tracé, à partir de la gare de Vesoul, emprunte la ligne de Paris à Mulhouse sur une longueur de 4,850 mètres, et s'en détache à la sortie du village de Vaivre ; suit la vallée du Durgeon en passant près Chariez ; sort de cette vallée pour remonter celle de la Baignotte, qu'il traverse en aval de Boursières ; franchit le col de Raze et se maintient sur le plateau de cette localité jusqu'au droit de la ferme de Vallerois ; de là il se dirige sur Noidans-le-Ferroux, en traversant la route départementale n° 3 ; arrive près de Vellexon, par la vallée de la Romaine, dans celle de la Saône, franchit cette rivière à Savoyeux, longe la vallée en passant près d'Autet, Vereux et Rigny, pour venir aboutir à la gare de Gray.

La longueur à construire entre Vaivre et Gray est de 52,654 mètres.

Il n'existera sur ce tracé aucune inclinaison supérieure à 0,0006 par mètre, et aucune courbe dont le rayon soit inférieur à 800 mètres.

La décision approbative réserve au gouvernement la faculté d'exiger au besoin, de la Compagnie, l'établissement d'une station à Vaivre, pour la composition et la décomposition des trains.

— S. Exc. le ministre des travaux publics vient de donner son approbation à une nouvelle section du chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie : celle comprise entre Toulon et Solliès-Pont. La décision précédente, d'après laquelle la voie de fer doit être construite suivant la ligne la plus courte, est maintenue.

D'un autre côté les travaux du tunnel de l'Estérel sont poursuivis avec activité. On travaille sans relâche à l'établissement, à Figuierette, à Téoule et à la Napoule, des baraques pour le logement des ouvriers, et les quais du port voient embarquer tous les jours le matériel nécessaire à ces installations ; aussitôt qu'elles seront terminées, il sera donné aux travaux du chemin de fer du côté de l'Estérel tout le développement qu'ils doivent avoir. Les communications entre Cannes, la Napoule, Téoule et Figuierette, tant par terre que par mer, deviennent de plus en plus importantes, et bien des bateaux qui manquaient souvent d'emploi servent au transport de bien des matériaux et des denrées.

— La Compagnie du chemin de fer d'Orléans vient de faire afficher la décision ministérielle suivante :

« 1° Les compagnies de chemins de fer ne

doivent pas soumettre à la taxe les sacs d'espèces que les voyageurs peuvent garder avec eux dans les voitures sans gêner leurs voisins;

» 2° Pour les sacs d'espèces trasportés dans ces conditions, comme pour les autres objets dont les voyageurs ne se dessaisissent pas, les compagnies sont affranchies de toute responsabilité en cas de perte;

» 3° Le poids maximum des espèces en sacs (or, argent, billon) que les voyageurs peuvent garder avec eux *gratuitement* est fixé à 25 kilogrammes. »

F. Grimaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Emprunt de 200 millions. — Tirage du 22 mars 1860.

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1er....	23,190	100,000 fr.
2e.....	70,649	50,000
3e.....	174,350	20,000

CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

La Société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg doit faire procéder, aux bourses de Paris et de Lyon, à partir du 24 du mois de mars courant, à la vente des actions qui, postérieurement à l'avis légal qui a été publié dans les numéros du *Droit* et de la *Gazette des Tribunaux* des 3 et 4 octobre 1859, n'ont point effectué les versements en retard.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE

Les souscripteurs sont prévenus que toutes les souscriptions ne dépassant pas 200 obligations sont intégralement admises, et que celles dépassant ce chiffre sont réduites de 20 0/0. Le remboursement de l'excédant non admis a lieu, depuis le lundi 19 mars, chez M. Léop. S. Kœnigswarter, banquier, rue de Provence, 34.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

26 mars. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Beethoven, passage de l'Opéra, à 1 heure de relevée. — Dépôt de 20 actions au siége social, trois jours avant la réunion, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

29 mars. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions au moins, du 1er au 26 mars, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124. (Voir aux annonces du 17 mars.)

29 mars. — **Compagnie générale des omnibus de Londres** (limitée). — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Londres, London Tavern, Bishopsgate street, à midi.

30 mars. — **Compagnie du chemin de fer d'Orléans.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, à l'hôtel de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à 2 heures 1/2. Dépôt de 20 actions au moins du 10 au 27 mars, au siége social. (Voir aux annonces du 17 mars.)

30 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Réunion des actionnaires en assemblée générale annuelle et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures précises. Dépôt de 20 actions au moins du 5 au 20 mars, au siége social, rue Saint-Georges, 1.

31 mars. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures précises.

31 mars. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures de relevée. Dépôt de 20 actions à Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

31 mars. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 6 actions au moins avant le 28 mars, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

(1) Voir notre numéro du 17 mars 1860.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 Recettes brutes	1860 Recettes par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 Recettes brutes	1859 Recettes par kil.	Différence par kilomètre sur 1859 en plus.	Différence par kilomètre sur 1859 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 11 au 17 mars.....	1680	1,033,993 11	615 47	1618	1,064.005 00	657 59	».»»	6.40
ORLÉANS (1)	11 — 17 — ...	1475	1,174,069 72	795 98	1475	1,170,033 83	793 24	2.74	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	11 — 17 — ...	1406	1,626,465 32	1,156 80	1363	1 619,022 35	1,187 84	»	2.61
OUEST (1)	11 — 17 — ...	1195	851,205 75	712 30	1188	809,959 85	681 80	4.50	»
NORD (1)	11 — 17 — ..	964	1,068,353 65	1,108 »»	910	935.468 25	1,039 »»	6 63	»
MIDI (1)	11 — 17 — ...	793	405,199 94	510 97	793	343,736 60	433 49	17.87	»
LYON A GENEVE (1)	11 — 17 — ...	231	109,056 06	472 10	229	87,219 83	380 87	19.32	»
ARDENNES (1)	11 — 17 — ...	164	59,738 05	364 25	154	59,213 55	384 50	»	5.26
DAUPHINÉ	11 — 17 — ...	134	42,251 25	315 30	134	38,987 61	290 95	7.72	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	11 — 17 — ...	33	23,894 45	724 67	33	23,815 30	721 67	».33	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.)	4 — 10 — ...	1336	814,342 87	614 13	1169	1,045,569 87	894 41	»	31.33
AUTRICHIENS	11 — 17 — ...	1323	fl. 307,216 »»	232 21	1323	fl. 302,708 »»	228 85	1.57	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	4 — 10 — ...	482	259,846 74	539 10	482	182,097 78	377 80	43.08	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	4 — 10 — ...	57	15,754 »»	276 58	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	11 — 17 — ...	275	45,149 30	164 17	265	49,793 30	187 91	».»»	12.63
VICTOR-EMMANUEL	5 — 11 — ...	214	112,168 67	524 05	214	109,916 83	513 63	1.98	»
OUEST SUISSE	9 — 15 — ..	97	29,238 38	301 42	80	26,151 48	326 89	»	7.76

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

P. Grimaud.

2 avril.—**Compagnie des mines de houille et de schistes bitumineux de la Condemine (Allier).** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, faubourg Poissonnière, 9. Dépôt de 20 actions.

4 avril. — **Union financière et industrielle.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, rue Saint-Arnaud, 8, à 3 heures de relevée.

4 avril. — **Crédit mobilier autrichien.** — Convocation de l'assemblée générale. Le lieu sera ultérieurement indiqué. Dépôt de 20 actions au moins, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

10 avril.— **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderie de Fourchambault, Montluçon et Imphy.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, rue de la Victoire, 48, salle Herz. Dépôt de 50 actions au siége social, place Vendôme, 16.

16 avril. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8, à 1 heure de relevée. Dépôt de 15 actions au moins dix jours avant la réunion : à Bruxelles, au siége social, rue du Commerce, 1 ; à Gand, à la Banque de Flandre, et à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

17 avril. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.**— Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Gand, hôtel de la Poste, à 2 heures de relevée. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid, et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

24 avril. — **Chemins de fer du Midi.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, place Vendôme, 15, à 4 heures du soir. Dépôt de 40 actions quinze jours avant la réunion.

25 avril. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures et demie. Dépôt de 20 actions trois jours avant la réunion, au siége social, square Clary, 5, et place Vendôme, 15.

25 avril. — **Chemin de fer Ferdinand, de Florence aux États-Romains par Arezzo.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Florence, palais Pucci, rue de Pucci. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. Dépôt des titres jusqu'au 10 avril à Florence, au siége social, à Paris, à l'agence de la Banque suisse, rue Taitbout, 85.

26 avril.— **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures de relevée. Dépôt de 40 actions du 26 mars au 14 avril au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

27 avril. — **Chemin de fer du Nord.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures du soir. Dépôt de 40 actions au moins du 1ᵉʳ au 14 avril au siége social, place Roubaix, 24.

27 avril. — **Société des journaux réunis.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à l'hôtel de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions huit jours avant la réunion. (Voir l'avis placé en tête du journal).

28 avril. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions cinq jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 avril. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à Paris.

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société.

15 mai.— **Société générale de Crédit mobilier espagnol.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

16 mai. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

22 mai. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1ᵉʳ avril.—**Chemin de fer de Montblanch à Reus.**— Paiement des intérêts semestriels, soit 7 50 à déduire de l'appel de 50 fr. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

15 mars. — **Chemin de fer d'Anvers à Gand.** — Paiement de 21 fr. par action formant le dividende de 1859. (Voir les détails à nos annonces du 10 mars.)

15 mars. — **Compagnie d'armements maritimes** (L. T. Barbey et Cᵉ). — Paiement de 5 fr. par action à titre de dividende sur la présentation de deux coupons 6 et 7 de l'exercice 1858, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 46.

16 mars. — **Banques coloniales.**— Paiement du dividende du deuxième semestre de 1859, soit 25 fr. 49 c. par action nominative de 500 fr. de la Banque de la Réunion, et de 23 fr. 50 c. pour la Banque de la Guyane, à l'agence centrale de Paris, rue d'Amsterdam, 37.

20 mars. — **Pont de Beaucaire.** — Paiement du dividende pour 1859, savoir 18 fr. 80 c. pour les titres nominatifs, et 18 fr. 50 c. pour les titres au porteur, chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

26 mars. — **Chemin de fer central suisse.** — Paiement par anticipation du dividende de l'exercice 1859, soit 22 fr. 50 c. par action, à Paris, chez MM. Marcuard et Cᵉ, rue Bergère, 18.

2 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859 soit 67 fr. par action (16ᵉ coupon des actions), à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — Paiement de 6 fr. 90 c. par action (impôt déduit) : à Paris, place Vendôme, 15, et à Lyon, chez MM. Morin, Pouer et Morin.

Service des Obligations.

10 mars. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement du coupon n° 2 sur les obligations. (Voir les détails aux annonces du 10 mars.)

1ᵉʳ avril. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852-1855). (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

1ᵉʳ avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts sur les obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée : 12 fr. 50 c. par obligation nominative, et 12 f. 17 c. par obligation au porteur (impôt prélevé) : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1ᵉʳ avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt 1843), soit 25 fr. pour les titres nominatifs, et 24 fr. 36 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie.

1ᵉʳ avril. — **Chemin de fer de Bessèges à Alais.** — Paiement de 7 fr. 50 c. sur les obligations de la Compagnie, pour les titres nominatifs, et de 7 fr. 31 c. pour les titres au porteur, à Paris, rue Bergère, 12.

1ᵉʳ avril. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement du coupon semestriel n° 7 sur les obligations de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1ᵉʳ avril. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50. (Voir aux annonces du 17 mars.)

1ᵉʳ avril.— **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. (Voir aux annonces du 17 mars.)

APPELS DE FONDS

1ᵉʳ au 10 avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.**— Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 7 fr. 50 c. montant du semestre d'intérêts échéant le 1ᵉʳ avril. (Voir aux annonces.)

Jusqu'au 1ᵉʳ juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1ᵉʳ avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, sorties au tirage du 15 mars, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces du 17 mars.

1ᵉʳ juin, 1ᵉʳ juillet, 1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage public du 11 février 1860, et dont on trouvera la liste officielle, communiquée par la Compagnie, à nos annonces du 18 février page 124.

F. G.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE.

Des Verrières à Neufchâtel et à la Thielle avec embranchement sur Vaumarcus-Yverdon.

RAPPORT

À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 5 MARS 1860.

I.

Messieurs,

Dans notre dernière réunion, du 30 mai 1859, nous vous avons annoncé que notre ligne du Littoral pourrait être livrée à la circulation, deux mois après, et la ligne de Neufchâtel aux Verrières, à la fin du printemps de 1860.

Ligne du Littoral.

Dès le mois de juillet, en effet, le viaduc de Boudry, la clef en quelque sorte de la ligne du Littoral, était achevé et inauguré par un train d'essai qui put parcourir la ligne entière. A la même époque, le port creusé au Landeron, sur le lac de Bienne, était ouvert aux bateaux à vapeur destinés à desservir les correspondances des voyageurs et des marchandises, entre notre ligne et la gare du Central-Suisse, à Nidau. Mais ce ne fut que trois mois plus tard, le 7 novembre, que l'achèvement du tronçon de Vaumarcus à Yverdon, qui relie notre voie ferrée au réseau de l'Ouest-Suisse, nous permit de commencer notre exploitation.

Ligne de Neufchâtel aux Verrières.

Les travaux de construction de la ligne de Neufchâtel aux Verrières ont également atteint le degré d'avancement que nous avions prévu, et ils peuvent


Chemins de fer Espagnols
Réseaux principaux.
Chemin de Pampelune à Saragosse dont les actions sont émises et garanties par la Caisse générale des Chemins de fer (J. Mirès et Cie)
Ligne à l'Etude.
Nord de l'Espagne, actions émises par le Crédit Mobilier Espagnol et Français.
Chemin de Saragosse à Madrid et Alicante, dont les actions ont été émises par M.M. de Rothschild frères.
Ligne de Bilbao, Saragosse et Barcelone, et Réseau Catalan dont les actions ont été émises par les Provinces et les Sociétés de Crédit de Barcelone (A. Brusi et Cie).
Lignes Maritimes de l'Est et du Sud dont les actions ont été émises par diverses Compagnies.
PORTUGAL
ESPAGNE
MADRID
LISBONNE
BADAJOZ
SEVILLE
CORDOUE
TOLEDE
VALLADOLID
BURGOS
VITTORIA
PAMPELUNE
SARAGOSSE
BARCELONE
SEGOVIE
TOULOUSE
Carcassonne
Perpignan
Foix
Montpellier
Salamanca
Aranda
Porto
Leon
Lerida
Grenade
ALGER

être considérés aujourd'hui comme à peu près terminés.

La voie est posée sur 15 kilomètres, entre Noiraigue et la frontière française, et le ballastage de cette section est commencé. Deux locomotives et trente-cinq wagons sont employés à ce travail.

Section des gorges de l'Areuse.

L'œuvre importante de la traversée des gorges de l'Areuse est accomplie : les terrassements, les aqueducs, les ponts et les huit souterrains de cette section, qui s'étend sur 12 kilomètres, du ravin de Corrondrèche, point de raccordement avec la ligne du Littoral, à Noiraigue, sont terminés : il ne reste plus à finir que quelques règlements et quelques parties de murs de soutènement. Ces travaux insignifiants ne s'opposent point, du reste, à la pose de la voie, qui va être faite immédiatement : le ballastage sera terminé dans le courant de mai.

Section des Verrières à Pontarlier.

Nous vous avons aussi annoncé, Messieurs, que notre associée, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, se mettait en mesure, par l'activité imprimée aux travaux de construction de sa ligne entre les Verrières et Pontarlier, de nous procurer, sans retard, le raccordement de notre réseau avec cette dernière ville. Nos prévisions se trouvent, de même, heureusement réalisées en ce point. Le tronçon Verrières-Pontarlier sera prêt en même temps que notre ligne, et l'exploitation commencera ainsi dès le mois de juin prochain, entre Neufchâtel et Pontarlier.

Ligne de Pontarlier à Mouchard (raccordement avec le réseau exploité de Paris-Lyon-Méditerranée.

Le prolongement de cette ligne jusqu'à Mouchard, point de raccordement avec le réseau exploité de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui aura pour résultat de relier, sans interruption, les lignes suisses avec les chemins de fer français, par le chemin de fer Franco-Suisse, est désormais passé du domaine de la discussion et des formalités administratives dans celui des faits accomplis. Les études définitives de cette ligne ont été approuvées par le gouvernement français peu de temps après l'époque de notre dernière assemblée générale : dès que les plans ont été sanctionnés, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'est mise à l'œuvre : les travaux sont en cours d'exécution depuis cinq mois; ils seront poursuivis sans relâche jusqu'à leur complet achèvement.

En attendant l'époque de ce raccordement, qui sera en même temps celle de la réalisation, dans leur plénitude, des prévisions favorables que notre entreprise a fait concevoir dès l'origine, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée établira un service régulier de correspondance, pour voyageurs et marchandises, entre Salins-Mouchard et Pontarlier, de manière à ramener le trafic dans sa direction normale.

Notre chemin de fer bénéficiera ainsi, sans retard, d'une bonne partie des transports que d'autres chemins de fer, en exploitation, détournent maintenant de cette voie, et qui nous seront acquis en totalité dans un avenir prochain, lors de la jonction définitive de la ligne Franco-Suisse avec le réseau français.

Ligne Neuveville-Bienne.

Pendant que nous suivions dans ses diverses phases, et avec tout l'intérêt qu'elle mérite, la question du raccordement de notre réseau avec la France, nous ne perdions pas de vue celle non moins intéressante de notre jonction avec les chemins de fer de la Suisse du Nord et de l'Est.

Vous connaissez, Messieurs, tous les efforts tentés successivement par les concessionnaires nos prédécesseurs et par nous-mêmes, dans le but d'assurer la construction de la ligne de la Neuveville à Bienne qui doit nous relier au chemin de fer du Central et à la Suisse orientale. Nous vous avons dit aussi comment l'exécution de cette section, que son importance pour les intérêts généraux de la Suisse a fait déclarer d'utilité publique par la Confédération, avait été confiée à la Compagnie de l'Est-Ouest, et placée sous la surveillance du conseil fédéral et d'une commission spéciale du conseil national.

L'influence de cette haute intervention ne s'est manifestée jusqu'à présent que par le commencement de quelques travaux, qui ne permettent pas encore d'augurer avec certitude l'époque où la ligne pourra être exploitée. Toutefois, le conseil national, dans sa session du mois de janvier dernier, a maintenu la haute tutelle de l'autorité fédérale sur cette entreprise, cet objet reste implicitement à l'ordre du jour de sa prochaine session : sous cette légitime pression des pouvoirs publics, les intérêts spéciaux qui se proposeraient de subordonner à des convenances particulières et de tenir en échec les intérêts généraux du pays, seront contraints, il faut l'espérer, de renoncer à leur projet et de laisser s'opérer, enfin, la jonction entre les chemins de fer de la Suisse occidentale.

Navigation sur le lac de Bienne.

Le service de navigation que nous avons établi sur le lac de Bienne, pour combler cette lacune de 15 kilomètres, a été organisé de manière à satisfaire à tous les besoins de la circulation des voyageurs et des marchandises. Quel que fût notre désir de limiter ce surcroît de dépenses, nous avons dû donner aux aménagements du port et de la gare du Landeron, aux quais et halles, toute l'extension que comporte le trafic relativement assez considérable qui y aboutit.

Des réclamations ont été formulées par des habitants de la Neuveville, et portées même jusqu'au conseil fédéral contre l'emplacement de ce port et de cette gare, et la Compagnie de l'Est-Ouest, à cette occasion, a même semblé compter sur l'intervention du conseil fédéral pour imposer à notre Compagnie l'obligation de délaisser les travaux dispendieux exécutés au Landeron et de les recommencer, en partie à ses frais, à la Neuveville.

Les diverses questions soulevées par le conflit auquel ces prétentions ont donné lieu, ont été longuement exposées dans notre rapport du 29 novembre 1859 au conseil fédéral : ce rapport a été livré à la publicité, et vous n'avez pas besoin que nous les rappelions ici. Il n'est point non plus nécessaire que nous reproduisions le récit de nos patientes négociations avec l'Est-Ouest, au sujet tant du tronçon Landeron-Neuveville, que de la ligne entière de la Neuveville à Bienne.

Nos propositions, renouvelées pendant toute l'année 1859, de nous charger de la construction, soit du tronçon, soit de la ligne entière, avec obligation de les restituer à la Compagnie de l'Est-Ouest, contre le simple remboursement de nos dépenses, ont constamment échoué devant les exigences des représentants de l'Est-Ouest, qui, dans le premier cas, mettaient pour condition de l'établissement à la Neuveville de notre gare terminus et du port sur le lac, la souscription par notre Compagnie, tantôt de 1,200, tantôt de 1,500 actions de l'Est-Ouest, et qui, dans le second cas, voulaient sérieusement nous faire agréer le remboursement de nos frais de construction de la ligne Bienne-Neuveville, en obligations générales de la Compagnie de l'Est-Ouest.

Lorsque, à la fin de 1859, après les échecs successifs de tous nos projets avec l'Est-Ouest, après que l'installation, à laquelle nous avions ainsi dû procéder à la hâte, de la gare et du port sur le lac de Bienne, au Landeron, avait été achevée, sous les yeux mêmes des habitants de la Neuveville et des fonctionnaires de l'Est-Ouest, notre Compagnie a été sollicitée de transporter cette installation à la Neuveville et de pousser jusqu'à la gare et au port projetés par l'Est-Ouest dans cette localité l'exploitation de notre ligne du Littoral, cette étrange combinaison a été pour nous la révélation anticipée d'un ajournement prévu et voulu dans l'exécution de la ligne de Bienne à la Neuveville. Cela ressortait clairement de cette circonstance, que la réinstallation provisoire projetée à la Neuveville ne pouvait être prête, au plus tôt, que trois mois avant l'époque (1er octobre 1860) où la ligne doit être faite jusqu'à Bienne : les dépenses frustratoires de cette réinstallation n'étaient, en effet, si aisément consenties, que parce qu'elles devaient procurer le moyen d'éviter celles de l'exécution de la ligne entière, qu'on savait bien dès lors, comme on le sait aujourd'hui, ne pouvoir être achevée pour l'époque prescrite par l'acte de concession de l'Est-Ouest.

L'on se proposait, en résumé, de faire aboutir l'exploitation de notre ligne à la Neuveville, dans le but de l'y arrêter indéfiniment, et on prétendait de plus mettre les frais de cet arrangement à la charge de notre Compagnie; vous approuverez, sans doute, Messieurs, la résistance que nous avons apportée à un pareil projet.

Ce projet de translation à la Neuveville de la gare terminus et du port de transbordement sur le lac de Bienne impliquait, en outre, dans la pensée de ses promoteurs, l'obligation pour notre Compagnie de *faire l'exploitation* du tronçon de 600 mètres, dépendant de la concession Compagnie de l'Est-Ouest, et s'étendant de la frontière neufchâteloise à la station de la Neuveville. Nous avons naturellement refusé, par les considérations de fait auxquelles nous venons de faire allusion, d'adhérer à cet arrangement, et nous n'avons pas eu de peine à établir que ni notre acte de concession, ni la législation fédérale, n'investissaient aucune autorité quelconque du droit de mettre à la charge de notre Compagnie l'exploitation d'une ligne non comprise dans sa concession, ni de décréter les conditions financières de cette exploitation.

Nous attendons avec confiance la décision du conseil fédéral sur toutes ces questions, si tant et toutefois que l'Est-Ouest se mette en mesure, par l'achèvement des travaux nécessaires à la mise en exploitation de son tronçon frontière-Neuveville, de fournir au conseil fédéral l'occasion d'une décision quelconque à ce sujet.

Nous espérons, quant à nous, avec les nombreux intéressés à la solution de la vraie question, à savoir celle de l'exécution de la ligne de Bienne-Neuveville, qu'on ne réussira pas à opérer, à son détriment, une diversion fâcheuse dans la haute sollicitude des pouvoirs fédéraux, et que nous touchons enfin au terme des déceptions que notre Compagnie a eu à subir de ce chef. La prospérité de notre entreprise est, du reste, trop intimement liée à la solution de cette question, pour que nous nous lassions jamais de revendiquer la jonction entre les voies ferrées de la rive gauche des lacs, comme la conséquence virtuelle du contrat que notre Compagnie a passé avec la Confédération, et qu'elle a, pour sa part, loyalement et pleinement exécuté.

(*La suite au prochain numéro.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 17 mars :

La fonte est aujourd'hui offerte à 120 fr. sans preneurs.

Il y a des propositions à 110 et 115 fr.; les vendeurs refusent.

La fonte pour 2ᵉ fusion est aujourd'hui à 145 fr. le n° 1, bonne marque. C'est une réduction de 5 fr. sur le cours précédent.

Les fers sont soutenus, sans demandes : laminés, 280 à 290, rendus ; martelés, 320, à Saint-Dizier.

La machine s'obtiendrait à 290 fr. le n° 20 et 280 le n° 21, franco Paris.

Fil puddlé, 290 le n° 20; pointes, 39 et 40 le n° 18; chaîne, 63 et 64 numéros assortis, franco.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1690 kilomètres.
1859 — 1648 —

12e année. — 11e semaine.
Du 11 au 17 mars 1860.

108.652 Voyageurs	290 277 70
Bagages, Marchandises, etc.	743.715 41
Total	1.033.993 11
Recettes antérieures	10.626.328 75
Total	11.660.321 86
11e semaine de 1860	1.033.993 11
Semaine correspondante de 1859	1.064.005 60
Différence	30.012 49
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.660.321 86
— — 1859	11.360.999 66
Différence	299.322 20

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.473 kil — En 1859, 1.473 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.473 kil — En 1859, 1.473 kil.

Du 11 au 17 mars 1860.

75.051 Voyageurs	541.698 09
Bagages, Marchandises, etc.	632.371 63
Total	1.174.069 72
Semaine correspondante de 1859	1.170.033 63
Différence	4.035 89
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.831.868 46
— — 1859	12.153.037 96
Différence	321.169 50

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Février 1860.

Voir le numéro du 10 mars.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1303 —

Du 11 au 17 mars 1860.

126.375 Voyageurs	456.776 70
Bagages et Marchandises	1.169.688 62
Total	1.626.465 32
Semaine correspondante de 1859	1.619.022 35
Différence	7.442 97
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.825.675 61
— — 1859	17.694.977 18
Différence	130.698 43

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1859. — 457 —

Du 11 au 17 mars 1860.

27.781 Voyageurs	65.292 85
Bagages et Marchandises	244.009 55
Total	309.302 40
Semaine correspondante de 1859	285.444 30
Différence	23.858 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.242.871 80
— — 1859	2.942.632 15
Différence	300.239 65

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1198 —

Du 11 au 17 mars 1860.

193.065 Voyageurs	340.624 30
Marchandises, etc. — Grande vitesse	53.893 15
— — Petite vitesse	450.688 30
Total	851.205 75
Semaine correspondante en 1859	800.059 85
Différence	41.245 90
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	9.181.971 10
— — 1859	8.528.042 15
Différence	653.928 95

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 11 au 17 mars 1860.

108.307 Voyageurs	305.197 65
Bagages, Marchandises, etc.	763.356 »»
Total	1.068.553 65
Semaine correspondante de 1859	955.468 25
Différence	113.085 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.994.256 50
— — 1859	11.122.933 80
Différence	871 312 70

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1859. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 11 au 17 mars 1860

CHEMIN DE FER.

38.172 Voyageurs	102.916 58
Bagages, Marchandises, etc.	302.283 06
Total	405.199 94
Canal latéral et canal du Midi	57.056 05
Total	462.255 99
11e semaine 1859. Chemin de fer	343.756 69
— — Canal	45.327 98
Total	389 084 67
Chemin de fer, différence sur 1859	61.443 25
Canal, — —	11.718 07
Total	73.161 32
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.531.977 76
— — 1859	4.119.037 85
Différence	412 939 91

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 220 —

Du 11 au 17 mars 1860

11.440 Voyageurs	33.778 82
Bagages et Marchandises	75.277 24
Total	109.056 06
Semaine correspondante de 1859	87.219 88
Recettes depuis le 1er janvier 1860	983.519 39
— — 1859	912.830 34

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 11 au 17 mars 1860.

9.585 voyageurs	15.477 99
Bagages, Marchandises, etc.	44.260 06
Total	59.738 05
Semaine correspondante de 1859	59.213 55
Différence	524 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	668 148 10
— — 1859	592.464 79
Différence	75.683 31

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1859 — 134 —

Du 11 au 17 mars 1860

8.726 Voyageurs	17.918 20
Bagages, Marchandises, etc.	24.333 05
Total	42.251 25
Semaine correspondante de 1859	38 957 61
Différence	3.263 64
Recettes depuis le 1er janvier 1860	450.843 41
— — 1859	412 696 89
Différence	38 146 52

BESSÉGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 11 au 17 mars 1860.

Voyageurs	1.652 50
Bagages, Marchandises, etc.	22 242 25
Total	23.894 45
Semaine correspondante de 1859	23.815 30
Différence	79 15
Recettes depuis le 1er janvier 1860	240.255 70
— — 1859	262 952 25
Différence	22.696 55

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 4 au 10 mars 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil.
— — 1859, 955 kil.

51.585 Voyageurs	153.172 03
Bagages et Marchandises	549.244 25
Transports militaires	29.260 42
Total	721.676 72
Semaine correspondante de 1859	926.141 72
Différence	204.465 »»

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil.
— — 1859, 214 kil.

36.033 Voyageurs	58.918 95
Bagages et Marchandises	26.547 20
Transports militaires	7.200 »»
Total	92.666 15
Semaine correspondante de 1859	119.428 15
Différence	26.762 »»

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	814.342 87
En 1859	1.045.569 87
Différence	231.227 »»

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	7.677.613 83
En 1859	7.423.682 82
Différence	253.931 01

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 11 au 17 mars 1860

33.113 Voyageurs ....En florins	93.264 »»
811.350 »» quintaux Marchandises	213.952 »»
Total.........	307.216 »»
Semaine correspondante de 1859....	302.768 »»
Différence.........	4.448 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	3.330.182 »»
— — 1859..	2.803.888 »»
Différence.........	403.294 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 4 au 10 mars 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

11.952 Voyageurs....................	67.056 05
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.276 73
— (petite vitesse)	181.513 96
Total de la semaine.....	259.846 74

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.974 voyageurs......	10.060 35	15.754 »»
Bagages, March. (gr.vit.)	2.097 30	
Marchandises petite vi.)	3.596 35	
Total des deux lignes réunies.....		275.600 74
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		2.066.460 56
Total..........		2.342.061 30

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 24. —

Du 11 au 17 mars 1860.

21.445 Voyageurs....................	21.390 40
Marchandises et Bagages.............	23.758 90
Total..........	45.149 30
Période correspondante de 1859....	49.798 30
Différence.........	4.649 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	490.574 85
— — 1859..	444.737 62
Différence.........	45.837 03

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 5 au 11 mars 1860.

27.255 Voyageurs....................	48.887 05
Bagages, Marchandises, etc..........	37.881 60
Recettes diverses....................	570 95
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	24.809 07
Total..	112.148 67
Recettes correspondantes de 1859...	109.916 85
Différence.........	2 231 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.005.749 12
— — 1859..	838.292 17
Différence.........	167.456 95

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 11 au 17 mars 1860

21.444 Voyageurs....................	35.347 20
Bagages, Marchandises...............	56.748 02
Total..........	92.095 22
Semaine correspondante de 1859.....	89.562 42
Différence.........	2.532 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	859.200 91
— — 1859..	760.927 27
Différence.........	98.273 64

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 9 au 15 mars 1860.

11.475 Voyageurs....................	15.226 10
Bagages, Marchandises, etc..........	14.012 28
Total..........	29.238 38
Semaine correspondante de 1859....	26.151 48
Différence.........	3.086 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	285.654 73
— — 1859...	236.618 11
Différence.........	49.036 62

TARRAGONE A REUS

1re quinzaine de mars 1860.........	5.894 23
— — 1859.........	6.619 21
Différence.........	724 98

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Janvier..	168.660 95	136.257 57	32.403 38	23.78

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Février.	1,783,516 18	1,627,061 69	156,454 49	9.61
2 1ers mois.	3,780,234 55	3,557,363 13	222,891 42	6.27

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en janvier 1860.......	60.610
Becs éclairés en janvier 1859.......	56.708
Augmentation janvier 1860.........	3.902 becs
Recettes du gaz. — Janvier 1860....	308.585 14
Recettes du gaz. — Janvier 1859....	272.787 78
Augmentation en janvier 1860	35.797 36
Recettes de l'exercice 1859-60 (7 mois)	1.565.025 07
— 1858-59 —	1 407.722 50
Augmentation pour l'exercice courant	157.302 57

OMNIBUS DE PARIS

Du 11 au 17 mars 1860.

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.........	241.732 90	75 49	39 »»
Semaine correspondante de 1859..	260.434 00	83 09	46 93
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	2.718.908 75	76 85	41 60
Période correspondante de 1859 ..	2.834.171 25	81 58	48 95
Différence...	115.262 50	4 72	7 35

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

(ACTIONS).

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie que le solde (1) du dividende de l'exercice 1859 (16e coupon des actions) sera payé à la caisse centrale à partir du 2 avril prochain sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt qui est fixé comme suit :

0,84 c. pour les actions entières,
0,58 c. pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription d'actions nominatives seront reçus dès le 15 mars courant, de dix heures à deux heures, dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Il en sera délivré aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Paris, le 9 mars 1860.

Le directeur,
C. Didion.

(1) Aux termes de la délibération du 9 mars, le Conseil proposera à l'assemblée générale des actionnaires, qui se réunira le 30 mars courant, de fixer ce solde à la somme de 47 francs

---

CHEMIN DE FER

DU NORD

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'article 34 des statuts, est convoquée pour le vendredi 27 avril 1860, à trois heures de relevée, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet :

1° D'entendre le rapport du conseil d'administration, et de statuer sur les comptes annuels de la Société ;

2° De statuer sur l'application de la décision prise dans l'assemblée générale du 30 avril 1857, relativement à la participation des actions nouvelles au dividende.

Conformément à l'article 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins. Les titres et, s'il y a lieu, les procurations doivent être déposés, du 1er au 14 avril 1860, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.

Lyon à la Méditerranée,

rue Laffitte, 17.

Obligations 5 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée (emprunt de 60 millions).*

Le semestre d'intérêts échéant le 1er avril 1860, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, et par les succursales de la Banque de France dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement sera fait, à raison de :

12 fr. 17 par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt*;
12 fr. 50 par obligation nominative.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 du courant, de dix heures à deux heures.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION NORD DU RÉSEAU,

7, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852 et 1855), sont prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er avril prochain, seront payés à la caisse centrale, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit de 0 fr. 66 c. par coupon d'obligation (emprunt 1852, 5 0/0), et 0 fr. 20 c. par coupon d'obligation (emprunt 1855, 3 0/0).

MM. les porteurs d'obligations d'Andrézieux à Roanne (1er et 2e ordre) de l'ancienne Société du Bourbonnais sont également prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er avril prochain, seront payés à la même caisse, sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 fr. 25 c. par coupon du 1er ordre, et de 0 fr. 24 c. par coupon du 2e ordre.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus à partir du lundi 19 mars, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 49 des statuts, aura lieu le 26 avril 1860, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Pour faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, doivent déposer leurs titres au porteur et leurs certificats d'actions nominatives, ou les pièces constatant le dépôt d'actions de la Compagnie, à la Banque de France ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les titres seront reçus, à partir du lundi 26 mars jusqu'au samedi 14 avril inclusivement, dans les bureaux de la Compagnie, section nord, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, de dix heures à deux heures.

Une carte nominative et personnelle sera remise à tous les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843) sont prévenus que le coupon de 25 fr. échéant le 1er avril prochain, et réduit à 24 fr. 30 c. pour les titres au porteur, sera mis en paiement à partir de cette époque.

Les dépôts des coupons au porteur seront reçus à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg, à partir du 26 mars.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Assemblée générale ordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités, aux termes de l'article 32 des statuts de la Compagnie, à se réunir en assemblée générale ordinaire, le samedi 28 avril, à trois heures et demie, salle Herz, rue de la Victoire, n° 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration, et, s'il y a lieu, approuver les comptes de l'exercice 1859.

Les actionnaires porteurs d'au moins vingt actions, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffite, n° 17, de dix à deux heures ;

A Lyon, rue Impériale, n° 33 ;

A Genève, chez MM. Christian Kohler et Ce, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chaque déposant.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle et extraordinaire* pour le mercredi 25 avril prochain, à trois heures et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'inscription nominative, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer, *trois jours au moins avant celui de la convocation*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative, soit également toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 10 avril, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, où des cartes personnelles d'admission seront remises à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent eux-mêmes être actionnaires de la Compagnie, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est, dès à présent, délivré dans les bureaux de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 46, square Clary, 3.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires une proposition à l'effet de réaliser les voies et moyens pour l'exécution de la section de Bourgoin à la ligne de Grenoble.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

MM. les porteurs d'obligations sont priés, lors du paiement du coupon échéant le 1er avril 1860, de présenter leurs titres à la caisse.

Le montant du coupon d'avril 1860 est de 7 fr. 31 c. pour les titres au porteur, et de 7 fr. 50 c. pour les titres nominatifs.

Il est payable à Paris, rue Bergère, n° 12.

Et à Alais, chez l'ingénieur de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Par décision, en date du 5 mars 1860, le conseil d'administration a autorisé, conformément à l'article 7 des statuts, le paiement anticipé du dernier versement de 50 fr. sur les actions du chemin de fer Franco-Suisse, moyennant une bonification d'intérêts à raison de 4 0/0 par an.

Les versements anticipés ne seront reçus que jusqu'au 1er juin 1860, et à partir du 22 mars prochain à l'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 7, rue de la Chaussée-d'Antin.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE

Le comité de direction du *chemin de fer Central suisse* a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende pour 1859 échéant le 15 avril prochain, est fixé à *vingt-deux francs cinquante centimes* et sera payé *par anticipation*, à partir du 26 courant, à la caisse de MM. *Ad. Marcuard et Ce*, 18, rue Bergère, tous les jours, de dix heures à trois heures.

Paris, le 24 mars 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 16 avril prochain, à une heure précise, en la salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1 ; soit à la Banque de Flandre, à Gand ; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, où des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise.

ADJUDICATION DE TRAVAUX.

Le comité de direction de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les entrepreneurs de travaux publics qu'un concours est ouvert pour l'adjudication des travaux ci-après désignés :

	Estimation. Fr.
De Puidoux à Oron, sur 12,315 mètres	1,423,000
D'Oron à Vauderens, sur 5,360 mètres	307,000
De Prez à Romont, sur 7,558 mètres	225,000
De Villars-Saint-Pierre à Neyruz, sur 9,024 mètres	364,000
De Neyruz à Matran, sur 7,761 mètres	535,000
De Matran au Creux-du-Loup, sur 2,971 mètres	263,000
Du Creux-du-Loup à la Sarine, sur 4,731 mètres	883,000

Les entrepreneurs qui désireront concourir à ces travaux pourront, à partir du 19 de ce mois, prendre connaissance des plans et devis, ainsi que des séries de prix et cahier des charges, soit à Lausanne, pour les deux premiers lots ; soit à Fribourg, aux bureaux des deuxième et troisième sections, pour les lots qui les concernent ; soit enfin, pour tous les lots, aux bureaux de l'ingénieur en chef directeur, à Fribourg, où les soumissions seront reçues jusqu'au 5 avril.

Fribourg, le 12 mars 1860.

Au nom du comité de direction.

Le président,

Jul. SCHALLER.

CHEMIN DE FER

FERDINAND DE FLORENCE AUX ÉTATS ROMAINS PAR AREZZO

L'assemblée générale extraordinaire, convoquée pour le 15 mars 1860, n'ayant pas réuni un nombre d'actions suffisant pour délibérer valablement, MM. les actionnaires sont informés que, conformément à l'article 34 des statuts sociaux, une nouvelle assemblée générale extraordinaire aura lieu le 25 avril prochain, à dix heures du matin, au siége social, à Florence, palais Pucci, rue des Pucci.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore déposé leurs titres, pourront en opérer le dépôt jusqu'au 10 avril prochain :

A Florence, au siége social ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Paris, à l'agence de la Banque générale suisse (85, rue Taitbout) ;

A Londres, à l'agence de la Banque générale suisse (2, Royal Exchange Buildings).

Les cartes d'admission délivrées pour la première assemblée seront valables pour la seconde.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, il a été fait un appel de 50 fr. par action, qui devront être versés du 1er au 10 avril prochain, sous déduction de 7 fr. 50, montant du coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er avril :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er avril prochain, coupon n° 7, sera payé, à dater du lundi 2 du même mois :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ;

A Marseille, à la caisse de la direction, quai de la Joliette, 2 ;

A Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers, rue Impériale, 13.

La retenue à opérer sur les obligations au porteur est de 0 fr. 35 c. par coupon.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 7e tirage semestriel des obligations foncières 5 0/0 a eu lieu le 22 mars.

250 numéros ont été appelés au remboursement au pair.

Le 29e tirage trimestriel des obligations foncières 4 et 3 0/0 a eu lieu le même jour.

700 numéros ont été extraits de la roue.

Le n° 23,190, sorti le premier, gagne un lot de. . . . . 100,000 fr.

Le n° 70,669, sorti le second, gagne un lot de. 50,000

Le n° 174,350, sorti le troisième, gagne un lot de. 20,000

Les numéros sortis ensuite seront remboursés : les 4 0/0, au pair ; et les 3 0/0, avec une prime de 20 0/0.

Le remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0, sorties aux tirages ci-dessus, sera effectué, contre la remise des titres, à partir du 1er mai 1860.

La liste complète des numéros sera adressée, *franco*, à toute personne habitant les départements qui en fera la demande par lettre affranchie.

PONTS DE BEAUCAIRE

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le conseil d'administration des Ponts de Beaucaire a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que les coupons de dividende échus le 1er mars 1860 sont payables :

Pour les titres nominatifs, en 18 fr. 80

Pour les titres au porteur, en 18 fr. 50

Ces sommes seront payées, à partir de ce jour, de dix heures du matin à deux heures de relevée, dans les bureaux de MM. DE ROTHSCHILD frères, 21, rue Laffitte.

Le conseil d'administration prévient en outre les porteurs d'actions de la Société que de nouvelles feuilles de coupon leur seront également délivrées sur la présentation des talons provenant des anciennes actions dépourvues de coupon.

Paris, le 20 mars 1860.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES DE

COMMENTRY ET DES FORGES ET FONDERIES

De Fourchambaud, Montluçon et Imphy.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 24 des statuts, aura lieu le mardi 10 avril 1860, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à Paris.

MM. les actionnaires, porteurs de cinquante actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoir, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres au porteur et leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, à partir du 20 mars jusqu'au 1er avril prochain :

A Paris, au siége de la Société, place Vendôme, 16 ;

Et à Lyon, chez MM. Galine et Ce, et Ve Morin, Pons et Morin.

Il leur sera remis une carte d'admission ; cette carte est nominative et personnelle.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

De Crédit international mobilier et foncier.

Le conseil d'administration informe MM. les actionnaires que le coupon n° 5 venant d'être payé en janvier dernier, le paiement du coupon n° 6 est renvoyé à une époque postérieure au 1er avril. Un avis ultérieur fera connaître la date précise du paiement de ce coupon.

LIBRAIRIE HACHETTE ET CE

14, rue Pierre-Sarrazin.

ŒUVRES DE **LOUIS FIGUIER.**

L'Année scientifique et industrielle, ou *Exposé annuel des travaux scientifiques, des inventions et des principales applications de la science à l'industrie et aux arts, qui ont attiré l'attention publique en France et à l'étranger*, 1re année (1856), 1 vol.; 2e année (1857), 1 vol. ; 3e année (1858), 2 vol. ; 4e année (1859), 1 vol. Prix de chaque volume : 3 fr. 50 c.

Les Applications nouvelles de la science à l'industrie et aux arts, en 1855, *pour servir d'introduction à l'Année scientifique*, 2e édition. 1 vol. Prix : 3 fr. 50 c.

Cet ouvrage, consacré à la description des appareils et inventions scientifiques qui ont figuré à l'exposition universelle de 1855, sert d'introduction à l'*Année scientifique et industrielle*. Il complète la série de cette publication.

L'Alchimie et les alchimistes, *essai historique et critique sur la philosophie hermétique*. 3e édition. 1 vol. Prix : 3 fr. 50 c.

Les grandes inventions scientifiques et industrielles chez les anciens et les modernes ; ouvrage destiné à servir de livre de lecture dans les écoles primaires et dans les classes d'adultes. 1 vol., avec 86 figures dans le texte. Prix : 1 fr. 50 c.

La Photographie au salon de 1859. 1 vol. Prix : 1 fr.

Histoire du merveilleux dans les temps modernes. 4 volumes.

Tome Ier : Le merveilleux dans l'antiquité et le moyen âge. — Les diables de Loudun. — Les convulsionnaires jansénistes.

Tome II : Les prophètes protestants. — La baguette divinatoire.

Tomes III et IV : Histoire du magnétisme animal, des tables parlantes et des esprits frappeurs, sous presse.

Prix de chaque volume : 3 fr. 50 c.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.

Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOUT, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 24 mai prochain.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terraux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadilly W. ;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

L'administration a l'honneur d'informer le public qu'à dater du 28 mars courant, l'escale de Valence (Espagne) sera substituée sur la ligne d'Oran à la relâche d'Alicante.

Les départs de Marseille pour Oran continueront à avoir lieu le mercredi de chaque semaine, à quatre heures du soir.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 7 avril 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 1er avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 1er avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 avril 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente ne s'est pas éloignée depuis huit jours du prix de 68 fr. en hausse et du prix de 67 fr. 75 c. en baisse. Il semble que l'on ne puisse pas sortir de ces limites qui existent depuis plus d'un mois sur la rente. Ce ne sont pas pourtant les événements qui ont manqué à la spéculation, car le public a été constamment tenu en haleine par les élections de l'Italie centrale et de la Toscane, par la cession de la Savoie à la France, et par les débats auxquels cette dernière question a donné lieu dans le Parlement anglais. Mais il n'y a plus de spéculation, c'est à peine si chaque jour on parvient à négocier quelques primes à des écarts de plus en plus détendus. Et pourtant, la tendance de la rente est toujours excellente. Les vendeurs à découvert se lassent peu à peu de tenir leur position, et maintiennent les prix par leurs rachats; mais ce qui donne surtout une grande fermeté à la rente, c'est l'abondance extraordinaire des capitaux qui recherchent les inscriptions et qui maintiennent sans cesse les prix du comptant au-dessus du prix de la spéculation.

C'est ainsi qu'à la Bourse d'hier le 3 0/0 est resté au comptant à 68, tandis qu'il n'était qu'à 67 90 pour fin courant. L'avis publié le matin au *Moniteur* concernant les bons du Trésor a peut-être contribué à ces nouvelles demandes d'inscriptions. Les bons du Trésor ne rapportant plus que 2 0/0 à six mois et 2 1/2 0/0 à un an, les capitalistes sont naturellement disposés à rechercher la rente 3 0/0 qui, à son prix actuel de 68, rapporte 4 40 0/0, et les valeurs de chemins de fer qui donnent un revenu de 5 à 6 1/2 0/0. On a remarqué que cette mesure de réduction du taux d'intérêt des bons du Trésor était prise au moment même où l'on commence à payer le coupon semestriel de la rente 4 1/2 0/0, ce qui prouve que le Trésor a des ressources suffisantes pour parer à toutes les dépenses prévues.

Ce qu'il faut maintenant à la place pour utiliser ces énormes capitaux disponibles, ce sont surtout des valeurs présentant la plus grande sécurité. Il faut que le petit capitaliste qui achète une valeur et surtout qui souscrit à une valeur nouvelle ait la certitude de conserver son capital intact. Toutes les entreprises qui seront organisées sur ces bases sont sûres de trouver le plus grand appui dans le public.

Les transactions n'ont pas eu plus d'importance sur le marché des actions que sur celui de la rente. La spéculation est d'ailleurs arrêtée pour la plupart des chemins de fer par la difficulté de trouver des titres, attendu que les actions émises sont classées depuis long temps et qu'il n'en existe pas de flottantes sur le marché.

Le Nord est ensuite la ligne qui a présenté le plus de fermeté, mais les achats ont porté de préférence sur les actions anciennes, sans doute parce que les acheteurs escomptent le dividende dont les actions nouvelles seront encore privées. Un tiers de ces dernières vient d'être tiré au sort et aura droit à la moitié du dividende de l'exercice courant.

Les autres chemins sont fermes et même un peu en voie de hausse, mais il y a très-peu d'opérations engagées sur ces valeurs.

Les actions de Saragosse ont été recherchées et semblent disposées à sortir de leurs bas cours actuels pour se rapprocher du pair.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 15 jusqu'à celle du 22 mars :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 05 à 67 75; elle est restée à 68. Elle a varié à terme de 68 05 à 67 70; elle est restée à 67 90.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 95 50 à 96.

Les actions de la Banque ont fléchi de 2,805 à 2,780; elles sont restées à 2,800.

Le Crédit foncier a monté de 745 à 750.

Le Crédit mobilier a fléchi de 745 à 737 50; il a fermé à 743 75.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,395 à 1,390; elles sont remontées à 1,400, et elles sont restées à 1,395.

Le Nord ancien a monté de 925 à 932 50; il est resté à 931 25. Le Nord nouveau a varié de 830 à 837 50

L'Est a monté de 641 25 à 645.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 895 à 890; il est resté à 895.

Le Midi a fléchi de 500 à 495; il est revenu à 500.

L'Ouest a monté de 582 50 à 587 50.

Le Genève a varié de 472 50 à 465; il est resté à 470.

Le Dauphiné a fléchi de 598 75 à 592 50, il est resté à 595.

Les Autrichiens ont varié de 497 50 à 505; ils sont restés à 500.

Les Lombards ont fléchi à 532 50, et ont repris à 535.

Les Saragosse se sont tenus de 465 à 472 50; ils sont restés à 467 50.

Les Romains ont varié de 350 à 352 50; les Séville à Cadix, de 485 à 497 50; le Nord de l'Espagne, de 438 75 à 440.

Sameti. — Les cours qui se soutenaient avec beaucoup de fermeté au début de la Bourse, étaient très-offerts à la clôture. Les chemins étaient plus fermes que la rente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 à 67 80, et à terme de 67 95 à 67 80. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,805; le Crédit foncier, à 745. Le Mobilier a varié de 746 25 à 741 25; l'Orléans, de 1,395 à 1,391 25; le Nord ancien, de 926 25 à 923 75; le Nord nouveau, de 833 75 à 835. L'Est a monté de 1 25 à 642 50. Le Lyon a varié de 895 à 891 25; le Genève, de 470 à 468 75; l'Ouest, de 583 75 à 582 50; le Midi, de 497 50 à 500. Le Dauphiné a fait 597 50; le Béziers, de 170 à 167 50; les Autrichiens, de 500 à 498 75; les Lombards, de 537 50 à 533 75; les Saragosse, de 471 25 à 467 50; le Victor-Emmanuel, de 400 à 397 50; les Romains, à 350; les Séville à Xerès, de 486 25 à 490.

Lundi. — Bourse tout à fait sans affaires et cours faibles sur la rente; chemins de fer demandés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 75 à 67 80, et à terme de 67 70 à 67 80; le 4 1/2 0/0, de 95 75 à 96. La Banque a fléchi de 5 à 2,800. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 747 50. Le Mobilier a fléchi de 1 25 à 740. L'Orléans s'est tenu à 1,391 25; le Lyon, à 890; le Nord ancien, à 923 75; l'Est, à 640; le Midi, à 495; le Genève à 470; l'Ouest, à 582 50; le Dauphiné, à 592 50; le Béziers, de 160 à 157 50; les Autrichiens, de 502 50 à 498 75; Le Saragosse, de 468 75 à 466 25; les Lombards, de 532 50 à 535; le Victor-Emmanuel, à 401 25; les Romains, de 352 50 à 348 75; les Russes non libérés, de 480 à 482 50; les Séville à Xérès, de 485 à 487 50.

Mardi. — La rente, d'abord offerte et sans affaires, a repris assez vite pour la clôture. Les chemins de fer étaient en hausse et très-recherchés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 80 à 67 95, et à terme de 67 75 à 67 90; le 4 1/2 0/0, de 95 90 à 96. La Banque a fléchi de 20 à 2,780. Le Crédit foncier s'est tenu à 747 50. Le Mobilier a varié de 738 75 à 743 75; l'Orléans, de 1,392 50 à 1.397 50; le Nord, de 925 à 927 50; le Nord nouveau, de 833 75 à 835; l'Est, de 643 75 à 642 50; le Lyon, de 890 à 895; le Midi, de 496 25 à 497 50; l'Ouest, à 583 75; Genève, de 470 à 472 50; le Béziers, de 160 à 161 25; les Autrichiens, de 498 75 à 500; le Victor-Emmanuel, de 397 50 à 400; le Saragosse, de 466 25 à 470; les Autrichiens, de 533 75 à 536 25; les Romains, de 350 à 351 25; les Séville à Xerès, de 487 50 à 490; le Nord de l'Espagne, à 440.

Mercredi. — La rente, très-ferme et même un peu en hausse jusqu'à deux heures, a rétrogradé tout à coup sur le bruit de la négociation d'un emprunt russe. La rente 3 0/0 a fait 68, et a fléchi au comptant à 67 85. Elle a varié de 68 05 à 67 80. Le 4 1/2 0/0 a varié de 96 à à 95 95. La Banque a monté de 20 à 2,800; le Crédit foncier, de 2 50 à 750. Le Crédit mobilier a varié de 747 50 à 741 25; l'Orléans, de 1,400 à 1,393 75; le Nord ancien, de 920 à 925; le Nord nouveau, de 830 à 836 25; l'Est, de 615 à 643 75; le Lyon-Méditerranée, de 897 50 à 892 50; le Midi, de 498 75 à 497 50; l'Ouest, de 587 50 à 582 50; le Genève, de 475 à 467 50; le Dauphiné, de 592 50 à 595; les Autrichiens, de 505 à 502 50; les Lombards, de 537 50 à 535; les Victor-Emmanuel, de 400 à 397 50; les Saragosse, de 471 25 à 467 50; les Séville à Xérès, de 492 50 à 498 75.

Jeudi. — Les documents insérés au *Moniteur*, et la réduction du taux d'intérêt des bons du Trésor ont rendu de la fermeté à la rente. Toutes les valeurs étaient bien tenues avec fort peu d'affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 68, et à terme de 68 à 67 90; le 4 1/2 0/0, de 95 80 à 96. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 750. Le Crédit mobilier a varié de 738 75 à 743 75; l'Orléans, de 1,392 50 à 1,395; le Lyon-Méditerranée, de 891 75 à 895; le Nord ancien, de 930 à 931 25. Le Nord nouveau a fait 837 50. L'Est s'est tenu à 645; le Midi, à 500; l'Ouest, à 587 50. Le Genève a varié de 467 50 à 470; les Autrichiens, de 502 50 à 500; les Lombards, de 536 25 à 535; les Saragosse, de 470 à 467 50; les Romains, de 350 à 352 50; les Séville à Xérès, de 495 à 497 50; le Nord de l'Espagne, de 438 75 à 440.

Vendredi. — La Bourse, calme et sans affaires jusqu'à une heure et demie, a éprouvé ensuite un mouvement rapide de hausse, et toutes les valeurs ont été vivement recherchées. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 95 à 68 30, et à terme de 67 85 à 68 30; le 4 1/2 0/0, de 95 50 à 95 35. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 750. Le Crédit mobilier a varié de 742 50 à 750; l'Orléans, de 1,396 25 à 1,410; le Lyon-Méditerranée, de 895 à 906 25; le Nord ancien, de 931 25 à 950; le Nord nouveau, de 840 à 855; l'Est, de 643 75 à 647 50; le Midi, de 498 75 à 502 50; l'Ouest, de 587 50 à 595; le Genève, de 470 à 475; le Dauphiné, de 595 à 600; les Autrichiens, de 502 50 à 507 50; les Lombards, de 535 à 540; le Victor-Emmanuel, de 400 à 412 50. Les Saragosse n'ont pas varié du cours de 470. Les Romains ont fait 352 50.

P. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Actions ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours coté
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	400.000	500	»	25 »»	jan.av.juil.	241 25
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		25 30	....	466 »»
Omnium lyonnais ......——	Civ.	7 800	1/7800	»	25 »»	janv. juill.	415 »»
Comptoir V.C. Bonnard et Cᵉ——	C	6.000	100	»	5 »»	février	45 »»
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	350 »»	avril	»
Sécurité..........——	A	300	5.000	/5	»»	....	28 0/0 b.
Union des ports.........——	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril. ...	25 0/0 b.
Lloyd français.........——	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février. ...	30 0/0 b.
Océan ....——	A	200	5.000	4000	200 »»	....	»
Chambre d'assurances....——	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	»
Mélusine.............——	A	400	5.000	4/5	398 »»	mars......	58 0,0 b.
Vigie.................——	A	200	5.000	4000	734 »»	....	31 0/0 b.
Sauvegarde ....——	A	200	5.000	4000	375 »»	février. ...	13 0/0 b.
Centrale..............——	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février...	23 0,0 b.
Réunion ....——	A	1.200	5.000	4100	325 »»	février....	»
Comptoir...............——	A	60	5.000	4000	»	....	pair
Sphère.................——	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0,0 b
Générale... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril......	740 0,0 b
Phénix..................——	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov..	»
Nationale ....——	A	2.000	5 000	4/5	650 »»	mars.....	135 0/0 b
Union ....——	A	2.000	5 000	4/5	200 »»	avril......	60 0/0 b.
Soleil...................——	A	1.000	6 000	4/5	965 »»	avril.....	»
France ....——	A	2 000	5.000	4/5	200 »»	avril......	66 0/0 b.
Urbaine ....——	A	1.000	5.000	4/5	345 »»	avril......	90 0/0 b.
Providence ....——	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril......	25 0/0 b.
Aigle...................——	A	400	600	3000	200 »»	avril......	»
Paternelle ....——	A	2.000	1.000	600	Néant	avril......	»
Confiance................——	A	600	5.000	4000	Néant	avril......	5 0/0 b
Nord.....................——	A	2.000	1.000	600	25 »»	avril......	»
Générale........ *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 2 ans	»
Nationale ....——	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	40 0/0 b
Union ....——	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ns.	»
Phénix ....——	A	400	5.000	4000	150 »	t. les 2 ns.	3 0,0 p.
Caisse Paternelle..........——	A	8.000	500	400	15 »»	avril......	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	20 0,0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juill.	880 »»
— act. de jouissance——	A	»	1/34000	»	33	juin	»»» »»
Omnibus de Lyon...........——	C	40.000	100	10	Néant	....	52 50
Omnibus de Londres......——	C	50.000	100	»	8 »»	....	41 25
Omnibus des ch. de fer...——	C	3.200	200	»	18 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes......——	C	4.700	80	»	4 »»	....	»»» »»
Cᵉ imp. des voitures de Paris——	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars......	41 25
Canaux, act. de capital *Canaux*	A	89.120	1 250	»	30 »»	avril, oct.	1215 »»
— act. de jouiss.——	A	89.020	1/89020	»	6 30	1ᵉʳ juin. ..	93 75
Bourgogne, act. de capital——	A	7.200	1.000	»	50 »»	avril, oct.	150 »»
— act. de jouiss.——	A	27.200	1/27200	»	12 50	1ᵉʳ juin ...	140 »»
Arles à Bouc, act. de capital——	A	5.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	140 »»
3 canaux, act. de capital..——	A	10.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	100 »
Aire à la Bassée.........——	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	1165 »»
Sambre à l'Oise ....——	A	11.550	1 000	»	60 »»	....	712 50
Scarpe inférieure........——	C	2.300	1.000	»	»»» »»	....	1500 »»
Sambre française canalisée——	A	6.000	1.000	»	100	....	1510 »»
Canalisation de l'Èbre....——	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct..	455 »»
Pont,gare et p.de Grenelle——	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	130 »»
Pont de Rouen...........——	A	800	1.000	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Ponts réunis.... ....——	C	3.000	1.000		3 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis ..——	C	4.000	1.000	»	3 1/4 0/0	....	240 »»
Bazin, L. Gay et Cᵉ. *Transp.eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	290 »»
Marc-Fraissinet et Cᵉ....——	C	»	»	»	»	....	360 »»
Messager. imp. (Serv. marit.——	A	60.000	500		30 »»	janv. juill.	615 »»
Cᵉ générale maritime.. ..—	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	375 »»
Comp. génér. de navigation——	C	17.300	1/17300	»	»» »»	....	100 »»
Comp. de navigation mixte——	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	232 50
Armements Barbey et Cᵉ.——	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire.....*Charbonnages*	Civ.	5.300	500	»	Néant	avril oct..	»»» »»
Long-Pendu..............——	Civ.	»	500	»	»» »»	....	250 »»
Montchanin...............——	C	6.500	500	»	»» »»	juin décemb	»»» »»
Centre-du-Flénu.........——	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai.	215 »»
Pont-de-Loup-Sud.........——	Civ.	2.400	1.000	»	35 »»	avril......	400 »»
Monceaux-Saint-Étienne..——	Civ.	3.800	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy.....................——	C	30.000	500	»	36 »»	févr. août.	»»» »»
Azincourt..................——	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»» »»
Charlie...................——	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	»»» »»
Layon-et-Loire............——	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac....................——	A	2 400	1/2400	»	125 »»	1ᵉʳ décemb	»»» »»
Loire......................——	A	80.000	1/80000	»	5 »»	....	137 50
Mont-Rambert..............——	A	80.000	1/80000	»	9	....	130 25
St-Étienne.................——	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	135 »»
Rive-de-Gier...............——	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	210 25
Mayenne et Sarthe........——	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	»»» »»
Grand'Combe...............——	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	735 »»
Douaut et France..........——	»	»	500	»	»	....	20 »»
Carmaux ....——	C	110.000	150	»	6 75	mai.novem	82 50
Roche-Molière et Firminy——	»	» »	500	»	»» »»	....	405 »»
Houill. réun. à Quaregnon——	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges.......——	A	20.000	500	»	25 »»	....	442 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais...........——	»	10.000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»» »

DÉNOMINATION.	Actions ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours coté
Mouzaïa (cuivre) ....*Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août......	6 »»
Tenez (cuivre)..........——	C	24.000	100	»	Néant	....	»» »»
Pontgibaud, plomb argentif——	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	»»» »»
Santander ....——	C	10.000	500	»	37 33	janv. juill.	»»» »»
Vieille-Montagne, zinc...——	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov..	200 »»
Nouvelle-Montagne, zinc..——	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	845 »»
Stolberg et Westphalie, priv.——	A	40.000	375	»	5 »»	octobre ...	»»» »»
— non priv.——	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	»» »»
Corphalie, zinc..........——	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juill.	500 »»
Eschweiler, priv. zinc.....——	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc——	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »»
Silésie, zinc.............——	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov...	130 »»
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	....	485 »»
Decazeville (Aveyron)... .——	A	2.400	3 000	»	Néant	juin, déc..	2000 »»
Alais (Gard) ....——	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc...	520 »
Creusot (Saône-et-Loire)..——	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc...	690 »»
Allevard..................——	»	»»	1.000	»	» »»	....	1010 »»
Basse-Indre.............——		5.000	500	»	40 »»	avril, oct..	700 »»
Châtillon et Commentry...——	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	187 50
Horme.....................——	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	560 »»
Hautmont (Nord)..........——	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	650 »
Fourchambault...........——	C	30 000	1/30000	»	10 »»	....	105 »»
Marine et chemins de fer ..——		54.000	1/54000	»	44 »»	mai. nov	415 »»
Côte-d'Or. ....——	»	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Franche-Comté............——	C	10.000	500		15 »»	mai.novem	»»» »»
Méditerranée (f. et chant.)——	A	6.000	1/6000	»	60 »»	....	650 »»
Firminy...................——		»	250	»	»» »»	....	150 »»
Pont-Lévêque (Vienne)....——	C	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Monceaux-Sambre (Belg)——	A	10.000	500	»	65 »»	avril. oct.	710 »»
Providence (Belgique).....——	A	5.500	1.000	»	7 »»	septembre.	1300 »»
Phénix métallurgique....——		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	»»»
J.-F. Cail et Cᵉ........ *Const^{ns}*	C	14.000	500	»	27 50	sept. mars.	700 »
Caronte...................——	C	70.000	100	10	Néant	....	»»
Commercy.................——	C	4.000	500	»	»»	juin. déc.	»»» »»
Gondillot..................——	C	2.300	225	»	60	....	»» »»
Christofle.................——	C	4.000	500	»	6 50	....	»» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	»	2 »»	....	355 »»
Cᵉ immobilière (Rivoli)....——	A	240.000	100	»	50	janv. juill.	101 25
Docks Louis-Napoléon.....——	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	100 25
Gaz de Paris ....*Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai.novem	865 »»
Union des Gaz.............——	C	32.000	250	»	»» »	janvier..	25 75
Marseille (Mines de Portes)——	C	45.000	1/45000	»	12 »»	avril. oct.	128 50
Nord (Batignolles)........——	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	»»» »»
Est (Vincennes)...........——	C	1.000	500	»	27 »»	....	»» »»
Versailles..................——	C	500	500	»	25 »	mars sept.	»» »»
Amiens ....——	C	1.300	500	»	25 »»	janv. juill.	400 »»
Calais ....——	C	1.000	1.000	»	30 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne..............——	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	»»»» »»
Lyon ....——	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2810 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon——	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1000 »»
Wazemmes.................——	C	2.100	410	»	12 50	1ᵉʳ octobre.	»»» »
Malaga.....................——	»	»	»	»	»» »»	....	»»» »»
Cᵉ centrale, Lebon (3 villes——	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	500 »»
Montpellier................——	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »
Maberly (Amiens).....*Filatures*	A	8.000	500	»	42 »»	août......	570 »»
Cohin.....................——	C	10.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Linière..........——	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy................——	A	5.100	1/5100	»	28 »»	30 avril...	»»» »»
Siècle........ .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	46 »	janv. juill.	»»» »»
Droit ....——	C	100	1.500	»	600 »»	....	»»»» »»
Saint-Gobain ....*Glaces*	A	3.000	1/3000	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon.................——	C	24.000	500	»	6 »»	....	100 »»
Oignies, Belgique.........——	A	22.000	500	»	30 10	septembre.	465 50
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.——	A	2.000	375	»	Néant	1ᵉʳ octobre.	»» »»
Sétif (colonies de).......*Divers*	A	6.000	500	»	35 50	mars sept.	»»» »»
Richer et C. Vidanges ....——	C	28.000	500	»	30	....	»»» »»
Caoutchouc souple ....——	C	10.000	60	»	12 »»	31 mars...	»» »»
Chotlet et Cᵉ ....——	C	10.000	100	»	Néant	....	»» »»
Cᵉ générale des Eaux....——	A	80.000	250	»	12 »»	....	237 50
2 Cirques (E. Dejean et Cᵉ)——	C	6.750	200	»	16 »»	5 fév. juill.	»»» »»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours coté
Compᵉ générale des Omnibus...	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob.	»»» »»
Cᵉ imp. des Voitures de Paris..	80	27.000	125	36	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille............	500	20 000	500	15	30 »»	janv. juillet	421 50
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	523 75
Loire, anciennes...............	»	»	1.250	»	50 »»	....	1150 »»
— nouvelles.................	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	987 50
Carmaux (charbonnages)......	270	2.400	500	90	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen......	100	12.500	125	33	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne................	»	13.000	500	18	25 »»	janv. juillet	440 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.600	650	80	30 »»	janv. juillet	»»» »»
Compagnie générale des Eaux..	270	20 000	500	90	15 »»	avril octob.	255 »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb	235 25
Horme anc.....................	475	2.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	400 »»
— nouv..........................	265	7.000	300	30	15 »»	31 mars sept	275 »»
J.-F. Cail et Cᵉ	40	6.000	410	11	20 »»	janv. juill.	400 »»
Rue impériale de Lyon..	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill.	531 50
Gaz de Paris.....................	410	33.370	500	45	25 »»	janv. juillet	455 »»
Union des gaz....................	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»»» »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 17 AU 23 MARS

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
1475	2025	99	300.000	500	»	57 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1363 75	1361 25	1340 ..	1361 25	1361 25	1361 25	1365 ..	1363 75	1363 75	1365 ..	1365 ..	1370 ..
918	1565	99	400.000	400	»	64 fr. pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	925 ..	923 75	925 ..	921 75	927 50	927 50	930 ..	925 ..	924 75	924 75	945 ..	950 ..
»	»	»	125.000	400	375	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	830 ..	833 ..	830 ..	...	835 ..	835 ..	830 ..	838 75	835 ..	837 50	830 ..	835 ..
1649	1900	99	580.000	500	»	40 45 pour 1858	mai 1859	Est	642 50	641 25	640 ..	640 ..	643 50	641 25	645 ..	643 75	645 ..	643 75	640 ..	647 50
1.063	2924	»	668.000	500	»	63 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	905 ..	901 25	901 25	900 ..	902 25	902 ..	900 ..	901 25	901 25	905 ..	905 ..	[illegible]
793	1623	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	497 50	500 ..	497 50	495 ..	498 25	497 50	500 ..	497 50	498 75	500 ..	499 75	502 50
1100	2.104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	582 50	...	580 ..	581 50	583 75	585 ..	585 ..	582 50	587 50	587 50	581 75	585 ..
219	234	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	470 ..	468 75	470 ..	470 ..	472 50	...	471 25	467 50	470 ..	470 ..	477 50	475 ..
52	52	99	26.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	167 50	...	157 50	...	162 50	...	160 ..	...	164 25	...	165 25	...
134	208	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	587 50	...	592 50	588 50	...	...	585 ..	585 ..	582 50	585 ..	...	[illegible]
154	430	99	62.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	460 ..	...	460 ..	...	460 ..	460 ..	...	...	...	...
»	»	»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	470 ..	...	...	470 ..	472 50	...	...	...	...	...
33		[illegible]	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1323	1311	[illegible]	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	498 75	498 75	500 ..	498 75	501 25	510 ..	500 ..	503 50	501 25	500 ..	505 25	507 50
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	397 50	400 ..	404 25	...	400 ..	397 50	400 ..	...	401 25	404 25	408 75	412 50
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juin 1859	Russes (150 fr. payés)	[illegible]	...	492 50	...	...	...	482 50	...	...	...	...	482 50
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	453 75	...	453 50	...	451 25	...	...	...	450 ..	460 ..	460 ..	456 75
90	175	99	80.000	500	400	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	270 ..	»	...	»	...	»	270 ..	»	270 ..	»	266 25	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	417 50	»	446 25	»	...	»	...	»
402	815	99	240.000	500	160	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	467 50	467 50	465 ..	470 25	470 ..	470 ..	470 ..	467 50	467 50	467 50	470 ..	470 ..
1295	3113	90	312.500	500	300	...	oct. & avril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	533 75	533 75	535 ..	535 ..	535 ..	534 75	535 ..	535 ..	535 ..	535 ..	541 25	540 ..
»	610	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	350 ..	...	348 75	...	351 25	...	352 50	...	352 50	...	352 50	...
»	723	99	300.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	...	...	440 ..	»	440 ..	...	440 ..	...	440 ..	...	...	...
14	14	99	7.000	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	»	...	...	...	...	...	»
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	[illegible]	[illegible]	485 75	487 50	491 50	488 50	485 ..	486 75	487 50	485 ..	486 25	486 25
»	»	99	30.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»
»	»	90	32.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	90	[illegible]	[illegible]	910	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	...	...	...	315 ..	...	...	...	313 75	...	355 ..	355 ..	357 50

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	17	19	20	21	22	23
1848	5.000	1900	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1843	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	1100 ..	...	1105 ..	...	1100 ..	...
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.530	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	975 ..	...	975 ..	...	975 ..
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	D°.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	980 ..	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre.	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1027 50	1028 25	1030 25	1030 ..	...	...
1847-1854	26.750	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	990 ..	...	...	...	...	...
1853	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	juin, décembre.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	495 ..	490 ..	...	...	...	...
1854	102.614	1904	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 … gar.	...	...	495 ..	...	495 25	...
1852	120.000	1904	»	»	625	avril.	25 ..	D°.	Méditerranée, dites 5 0/0 … gar.	515 ..	515 ..	515 ..	...	515 ..	515 ..
1852	302.920	1952	divers.	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	492 50	490 ..	490 ..	491 25	490 ..	490 ..
»	5.003	1915	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	975 ..	...	975 ..	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, août.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	780 ..	...	...	...
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 87	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	131.087	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	290 50	...	...	...	...	...
1855	255.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	285 ..	293 75	293 75	295 ..	295 ..	295 ..
1853	63.043	1902	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 … gar.	...	295 ..	294 75	...	...	...
1855	264.900	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 … gar.	304 75	...	301 50	305 ..	310 ..	305 75
1852-1857	1.162.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	300 75	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..
1851-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	301 25	300 ..	301 25	302 50	301 25	304 25
1855	87.719	1904	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) … gar.	286 25	288 50	286 25	286 25	[illegible]	286 25
1857	54.045	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	286 ..	285 ..	285 ..	286 ..	[illegible]	286 25
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	D°.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	304 75	307 50	307 50	307 50	...	307 50
»	1.290.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 … gar.	296 25	296 25	297 50	296 25	297 50	296 25
»	411.000	1953	295	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	290 25	287 50	288 25	290 25	290 75	...
»	249.700	1957	295	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi … gar.	293 75	293 75	290 ..	293 75	290 ..	293 75
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 ..	D°.	Bességes à Alais	...	...	291 75	291 25	291 25	291 ..
1857	598.517	1949	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	286 25	287 50	287 50	286 25	287 50	286 50
»	26.277	1956	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	281 75	280 ..	281 75	286 ..	285 ..	283 75
»	29.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné … gar.	281 75	285 ..	285 ..	284 75	283 75	283 75
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	298 75	297 75	298 75	298 75	297 50	298 50
»	253.681	1948	275	»	500	»	15 ..	D°.	Chemins autrichiens … gar.	251 25	252 50	252 50	252 50	252 50	251 50
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombards-vénitiens … gar.	251 ..	254 75	252 50	252 75	251 50	252 50
1858	...	1954	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains … gar.	232 50	231 25	231 25	232 50	232 50	232 50
1858	100.000	19.3	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	253 75	253 ..	253 25	253 75	[illegible]	252 ..
1859	24.576	1957	260	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50	...
1859	»	1900	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Jerez	245 ..	245 ..	245 ..	245 ..	245 ..	245 ..
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	102.506	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	126 25	126 25	126 25	127 50	125 ..	126 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 17 Comptant	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Comptant	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Comptant	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Comptant	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Comptant	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Comptant	Vendredi 23 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	67 90	67 80	67 90	67 85	67 95	67 90	67 95	67 90	67 85	67 90	68 20	68 20
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	..	..	..	..	67 90	67 95	..	68 10	..	..	69 30	69 40
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	95 75	..	96 ..	95 75	96 ..	..	95 95	95 75	96 ..	95 75	96 25	..
Banque de France, jouiss. janvier 1860	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	630 ..	»	630 ..	...	630 ..	»	630 ..	»	630 ..	»	630 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	745 ..	...	747 50	...	747 50	...	750 ..	...	750 ..	...	750 ..	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	473 75	»	470 25	...	471 50	...	471 50	...	475 ..	...	475 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	445 ..	»	445 ..	...	445 25	»	445 ..	»	...	»	445 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 25	»	97 50	»	96 25	»	97 50	»	97 50	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	..	»	..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1050 ..	»	1057 50	»	1065 ..	»	1065 ..	»	...	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	741 25	741 25	741 25	740 ..	741 75	7 75	740 ..	741 25	743 75	743 75	750 ..	750 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1132 50	»	1131 25	»	1131 25	»	1131 25	»	1131 25	»	1132 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	495 25	»	495 25	»	495 ..	»	495 ..	»	495 25	»	492 50	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	230 ..	»	230 ..	»	230 ..	»	230 25	...	230 ..	»	231 25	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 5/8	»	94 4/8	»	94 3/8	»	94 5/8	»	94 6/8	»	94 6/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	..	»	..	»	..	»	96 7/8	»	96 7/8	»	..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	81 25	..	80 ..	»	81 ..	..	80 50	..	80 50	»	81 ..	..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	54 ..	»	..	»	54 25	»	..	»	54 ..	»	..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	..	»	78 ..	»	78 ..	»	78 ..	»	..	»	..	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	81 ..	»	81 1/4	»	81 ..	»	80 3/4	»	..	»	80 7/8	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	357 50	...	...	...	...
Crédit mobilier espagnol, 500 fr. payés, jouissance janvier 1860	462 50	...	465 ..	457 50	465 ..	460 ..	465 ..	...	462 50	460 ..	460 ..	465 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	34 1/2	..	34 1/4	..	34 1/2	..	34 1/4	..	34 1/4	..	..	..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	45 1/2	»	45 1/2	»	..	»	45 1/4	»	..	»	..	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	44 3/4	..	45 ..	..	45 ..	..	45 ..	..	45 ..	..	44 7/8	..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	43 3/4	43 5/8	43 1/2	43 1/4	43 3/8	..	43 1/3	43 1/2	43 3/8	43 1/4	43 1/4	..
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	104 50	»	104 50	»	...	»	...	»	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1031 — 19e ANNÉE — N° 13 — SAMEDI 31 MARS 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

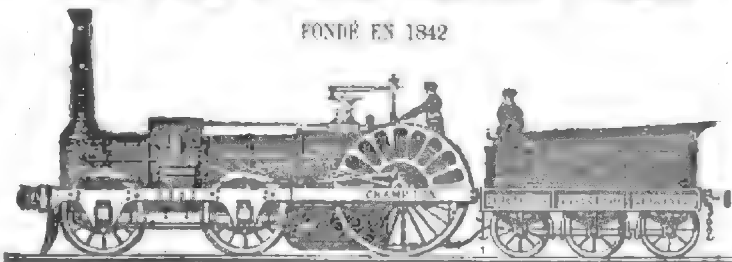
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............. 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Émission de 30,000 actions de 500 fr.

CAPITAL GARANTI.

Les directeurs de la Caisse générale des Chemins de fer, convaincus que les actionnaires doivent avoir d'autres garanties que les appréciations des fondateurs des entreprises industrielles, veulent joindre la pratique à la théorie, en substituant la responsabilité matérielle à la responsabilité morale des fondateurs.

En conséquence, après avoir étudié le chemin de Pampelune à Saragosse, ils s'engagent, tant en leur nom personnel que comme directeurs-gérants de la Caisse générale des Chemins de fer, à rembourser les actions à 500 fr., si, un an après l'exploitation, c'est-à-dire au 1er janvier 1862, les actions tombaient au-dessous de ce prix. Ce remboursement s'opérerait dans le mois suivant, soit du 1er au 31 janvier 1862, à moins d'une fusion ou d'un rachat qui attribuerait aux actions une valeur supérieure, comme par exemple dans le projet de traité qui avait été préparé entre les représentants des deux Compagnies de Pampelune à Saragosse et de Saragosse à Madrid, et qui se résumait ainsi :

Concession de l'exploitation au chemin de Saragosse à Madrid, pendant cinquante ans, moyennant 40 à 50 0/0 de frais d'exploitation, selon l'importance des recettes.

Faculté de rachat accordée à la Société de Saragosse à Madrid, après une certaine période d'exploitation entière de la frontière de France à Madrid, mais à un chiffre qui ne pourrait être inférieur à 17,000 fr. net par kilomètre, avec capitalisation à 6 0/0, ce qui représenterait un *minimum* de 725 fr. par action.

Ainsi les actions de Pampelune à Saragosse jouissent des avantages suivants :

Intérêts fixes à 6 0/0, payables par semestre à Paris et à Madrid ;

Garantie contre la baisse des actions, qui ne peuvent descendre au-dessous de 500 fr.;

Probabilité d'accroissement de capital d'environ 45 0/0.

RÉPARTITION DES ACTIONS.

Le capital de la Société est de 55,000 actions, qui se trouvent ainsi réparties :

	Actions.
A M. J. de Salamanca..	11,000
A la Caisse générale des chemins de fer et à divers intéressés	14,000
Souscription ouverte pour..	30,000
Montant égal au capital social	55,000

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Les actions sont de 500 fr. entièrement libérées ;

Elles produisent un intérêt de 6 0/0, jouissance du 1er janvier 1860.

Le paiement des intérêts et dividendes s'opère par semestre, les 1er juillet et 1er janvier de chaque année :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

La souscription pour 30,000 actions est ouverte à partir du lundi 26 mars.

Le versement en souscrivant est de 200 fr. par action.

Le complément, soit 300 fr. par action, devra être opéré dans les dix jours qui suivront l'avis de la répartition.

On souscrit :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, 99 ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, on peut verser au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

Les directeurs de la Caisse générale des chemins de fer, en ouvrant dans des conditions nouvelles la souscription aux actions du chemin de Pampelune à Saragosse, c'est-à-dire, en ajoutant aux avantages de l'entreprise la garantie du capital, ne se dissimulent pas l'importance de cet acte; ils en acceptent toute la responsabilité, parce qu'elle est la meilleure preuve de la certitude de leurs études sur la valeur et l'avenir de l'entreprise.

Cependant, cette responsabilité ne les dispense pas de faire connaître tout ce qui se rattache à cette Société, de fournir tous les éléments qui peuvent servir à faire apprécier, comme ils l'ont fait eux-mêmes, la valeur du chemin de Pampelune à Saragosse, section la plus importante de la ligne de France à Madrid.

Situation du chemin.

Le chemin de Pampelune à Saragosse s'embranche près de la frontière de France sur la ligne du Nord de l'Espagne, concédée au Crédit mobilier espagnol et cédée à une société de capitalistes composée de MM. E. et I. Pereire, B. Fould, Seillière, duc de Galliera, Urribaren et Ce, E. Delessert, Biesta, Grieninger, d'Eichtal, Salvador, à la Société générale de Belgique, etc., etc.

Le chemin de Pampelune se relie en outre à Saragosse au chemin de Saragosse à Madrid, dont les travaux sont confiés à la Société de crédit commercial fondée à Madrid par M. de Rothschild, et dont la concession a été transportée postérieurement à MM. de Rothschild, et aux administrateurs du Grand-Central français.

Le chemin de Pampelune a 187 kilomètres, et forme la tête de ligne entre la France et l'Espagne.

Il dessert les pays les plus riches, les mieux cultivés et les plus populeux de l'Espagne : la Navarre et l'Aragon.

Il forme une section importante de la ligne de jonction, de la Méditerranée à l'Océan par Barcelone, Saragosse, Alfaro (1) et Bilbao.

(1) Alfaro est une station du chemin de Pampelune à Saragosse. La ligne de l'Océan à la Méditerranée emprunte 84 kilomètres à la ligne de Pampelune.

On sait que les communications entre la France et l'Espagne se concentrent presque exclusivement sur les lignes qui, partant de la frontière de France, par Bayonne, se dirigent l'une, celle du Nord de l'Espagne, vers Madrid et les ports de l'Océan, l'autre, celle de Pampelune et de Saragosse, vers Madrid et les ports de la Méditerranée. Or, d'après les plans des ingénieurs espagnols, la différence de parcours entre les deux chemins est d'environ 80 kilomètres en faveur du chemin de Pampelune.

Constitution légale de la Société.

Par décret royal de la reine d'Espagne, en date du 14 décembre 1859, les statuts de la Société ont été approuvés en Société anonyme et sa constitution a été autorisée.

Conseil d'administration.

MM. le général Fernandez de Cordoba, marquis de Mendigoria, ancien président du conseil des ministres; le général Ros de Olano, conde de la Almina, ancien ministre, directeur de l'infanterie ; A. Llorente, ancien ministre des finances ; Rhoda, ancien ministre de Fomento (travaux publics) ; Alvarez, ancien conseiller royal ; J. de Zaragoza, ancien conseiller royal ; M. B. de Castro, ministre plénipotentaire d'Espagne à Turin, ancien conseiller royal ; Carriquiri, banquier à Madrid ; de la Gandara, général de brigade ; José de Salamanca, ancien ministre; le général de Lersundi, ancien ministre, député; le comte de Chassepot, membre du conseil général de la Somme ; Jules Mirès, banquier ; Félix Solar, banquier ; le vicomte de Richemont ; Jules Carvalho, ingénieur des ponts et chaussées ; Louis Raynouard ; Adolphe Cochery, Charles Bocher.

Capital social.

Le capital social est composé comme suit :

55,000 actions de 500 fr.	27,500,000 fr.
Obligations.	12,500,000
Ensemble. . . .	40,000,000 fr.

Aux termes de l'article 6 des statuts, M. J. de Salamanca s'oblige envers la Société à livrer le chemin entièrement achevé, pendant l'année courante 1860, avec son matériel fixe et roulant, les gares, ateliers, terrains, télégraphe électrique et autres accessoires, le tout en état d'être mis en pleine exploitation, de Pampelune à Saragosse.

Le prix du chemin, fixé à forfait par les statuts et le traité de construction, est de 200,000 fr. par kilomètre.

Revenus probables.

Le trafic probable de la ligne de Pampelune à Saragosse, d'après la circulation des voyageurs et marchandises puisée aux sources les plus authentiques, telles que les registres des droits communaux et les Portazgos, donnera un revenu brut d'environ 34,000 fr. par kilomètre, ou de 6,350,000 fr. pour la ligne entière.

Dans les termes du traité qui avait été projeté avec la Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Madrid, l'exploitation aurait lieu à 40 0/0, et donnerait un revenu net de 3,810,000 fr. qui, déduction faite du service des obligations, laisserait une somme disponible de 3 millions, ou environ 57 fr. par action. Si un traité analogue à celui projeté avec la Société de Saragosse à Madrid se réalisait, le rachat se ferait, dans ce cas, sur une capitalisation à 6 0/0, et le prix de chaque action serait alors de 950 fr.

Il faut, en outre, remarquer que cette évaluation est relative aux probabilités de revenus calculés d'après la circulation actuelle ; mais si l'on ajoute les produits de la ligne de l'Océan à la Méditerranée et si l'on considère que le chemin de Pampelune à Saragosse est une tête de ligne comme les chemins de Paris à Orléans, de Paris à Amiens, de Paris à Lyon ou de Paris à Rouen, on comprendra tout l'avenir de cette entreprise.

RÉSUMÉ.

1° Garantie du capital;

2° Intérêt à 6 0/0;

3° Probabilité d'accroissement du capital ;

4° Garantie contre l'exagération des dépenses par un traité de construction à forfait de 200,000 fr. par kilomètre ;

5° Le chemin de Pampelune forme la section la plus productive de la ligne qui, partant de la frontière de France, va à Madrid ;

6° Il réduit, relativement, de 80 kilomètres la distance de la frontière de France à Madrid ;

7° Il forme une section importante du chemin de jonction de la Méditerranée à l'Océan, par Barcelone, Saragosse, Alfaro et Bilbao ;

8° Enfin, nulle charge, nul embranchement ne grève son exploitation.

J. MIRÈS, FÉLIX SOLAR.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

MM. J. Mirès et Cᵉ recevant journellement des demandes d'actions du chemin de fer de Pampelune à Saragosse auxquelles ne sont pas joints les 200 fr. exigés pour le versement immédiat, croient devoir rappeler, pour éviter toute réclamation ultérieure, que ces demandes ne pourront être admises dans la répartition.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires de la Société générale des Chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon n° 6, échéant le 1ᵉʳ avril prochain, est payable, à partir de ce jour, à raison de 12 fr. 50 c. par coupon :

A Rome, à la Banque des États Pontificaux ;

A Paris, à la Caisse générale des Chemins de fer ;

A Marseille, rue de Grignan, 49 ;

A Lyon, Bordeaux, Toulouse, à la Caisse syndicale des agents de change.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société de l'éclairage au gaz et des hauts fourneaux et fonderies de Marseille sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, au siége de la Société, 99, rue Richelieu (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 28 avril prochain, à huit heures du soir.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

Les actionnaires de la *Société des journaux réunis* sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, rue Richelieu, 99 (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 27 avril prochain, à 8 heures du soir.

Tout propriétaire ou porteur de dix actions est membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le mouvement de hausse qui s'est produit cette semaine est la conséquence naturelle de la situation de la place. Depuis quelque temps les incertitudes de la politique générale, les observations aigres-douces de la Prusse sur l'annexion de la Savoie, les protestations de la Suisse contre cet événement, cependant si logique, enfin les interminables et irritantes discussions du parlement anglais avaient encouragé la spéculation à la baisse qui avait pris dans ces derniers temps de grandes proportions. D'un autre côté les capitaux sérieux, ceux qui sont le fruit du travail et de l'épargne achetaient du 3 0/0 aux prix de 67 à 68 fr., et absorbaient ainsi toutes les rentes disponibles. Enfin ce qui contribuait à tromper les baissiers sur les dispositions générales, c'était l'abondance des capitaux disponibles agglomérés à la Banque de France sans produire d'intérêts, ou déposés, dans les autres caisses publiques, au taux de 2 à 3 pour cent. La spéculation à la baisse n'avait pas réfléchi que ces capitaux, bien qu'inactifs, appartiennent pour la plupart à la spéculation, et que s'ils ne paraissent pas sur le marché c'est uniquement faute d'affaires nouvelles et de titres flottants. Cette situation, contrairement à l'opinion que paraissaient s'en faire les baissiers, ne prouvait pas le moins du monde qu'il y eût défiance dans les esprits, mais seulement une hésitation toute naturelle dans l'emploi à donner aux capitaux disponibles.

Mais tout à coup la scène a changé : des ordres d'achat au comptant sont arrivés de toutes les parties de la France, et l'argent, comme frappé d'un mouvement électrique, est rentré résolûment dans les valeurs ; les réserves de capitaux sans emploi se sont montrées, en même temps que le paiement du coupon de la rente du 22 mars jetait sur la place de nouvelles ressources et de nouveaux éléments de spéculation, auxquels sont venus bientôt s'ajouter le produit des coupons des actions de chemins de fer.

Les conséquences d'un mouvement aussi rapide et aussi énergique ne se sont pas fait attendre : toutes les primes vendues depuis le commencement du mois se sont trouvées entamées par le cours de 69, et bientôt dépassées par le mouvement ascendant de la rente, qui a franchi résolument le cours de 70 fr. Il a donc fallu se décider immédiatement à racheter, sinon à courir le risque de ne se couvrir que dans les très-hauts cours. En effet, la fermeté du comptant démontre assez que les titres sont rares et que, par conséquent, les rachats ne se feront pas sans un nouvel entraînement de hausse.

Il y a donc lieu de penser que le mouvement énergique que nous constatons se continuera, et qu'il deviendra le signal d'une reprise sérieuse à laquelle le gouvernement ne refusera pas l'aide de quelques satisfactions, depuis si longtemps réclamées par le public financier, et qui profiteraient surtout aux immenses intérêts industriels que le traité de commerce avec l'Angleterre oblige à des efforts considérables et à des sacrifices momentanés.

P. S. — Notre bulletin était rédigé lorsque dans la journée d'aujourd'hui vendredi, une panique inattendue a produit une réaction de 1 fr. 45 c. sur les plus hauts cours. Cette panique est le résultat de bruits divers qui ont circulé dans la Bourse, et dont rien ne garantit l'authenticité. Nous avons donc tout lieu d'espérer que les fonds publics se relèveront d'autant plus vigoureusement que la surprise a été plus soudaine.

Une dépêche télégraphique annonce ce soir que la Banque d'Angleterre a élevé le taux de son escompte de 4 à 4 1/2 0/0.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 20, ferme à 69 30.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 15, ferme à 96 25.

L'emprunt est coté 69 70.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	53.33 0/0
Midi	25.»» 0/0
Dauphiné	13.35 0/0
Autrichiens	13.20 0/0
Victor-Emmanuel	13.20 0/0
Lyon-Genève	8.78 0/0
Nord	4.64 0/0
Ouest	2.40 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	2.25 0/0
Orléans	».48 0/0
Ouest suisse	».38 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ardennes	2.06 0/0
Est	2.55 0/0
Union Suisse	2.88 0/0
Bessèges à Alais	10.07 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	48.47 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	23 mars	30 mars	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 30	69 30	1 »»	» »»
Rente 4 1/2 0/0	95 35	96 25	»» 90	» »»
Banque de France	2800 »	2800 »»	»» »»	» »»
Consolidés	94 6/8	94 3/8	» »»	» 3/8
Crédit foncier	750 »»	755 »»	5 »»	»» »»
Crédit mobilier	750 »»	765 »»	15 »»	» »»
Comptoir d'Esc^te	630 »»	640 »»	10 »»	»» »»
Orléans	1410 »»	1410 »»	»» »»	» »»
Nord	950 »»	947 50	»» »»	2 50
Nord nouveau	855 »»	860 »»	5 »»	» »»
Est	647 50	655 »»	7 50	» »»
Paris-Méditerran^e	905 »»	910 »»	5 »»	» »»
Midi	502 50	505 »»	2 50	» »»
Ouest	595 »»	597 50	2 50	» »»
Genève	475 »»	460 »»	» »»	15 »»
Dauphiné	600 »»	600 »»	» »»	»» »»
Graissessac-Béziers	166 25	162 50	» »»	3 75
Ardennes ancien	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	507 50	505 »»	» »»	2 50
Victor-Emmanuel	412 50	410 »»	» »»	2 50
Russes	482 50	482 50	» »»	» »»
Romains	352 50	357 50	5 »»	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	540 »»	540 »»	» »»	» »»
Saragosse	470 »»	475 »»	5 »»	» »»

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Assemblée générale du 29 mars.

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest se sont réunis hier jeudi, 29 mars, à la salle Herz, sous la présidence de M. Rivet, un des membres du Conseil d'administration.

Etaient présents 379 actionnaires représentant 25,243 actions et 871 voix.

L'ordre du jour était :

1° Constitution du bureau;

2° Lecture du rapport du Conseil d'administration ;

3° Approbation du rapport et des comptes de l'année 1859;

4° Fixation du dividende ;

5° Nomination d'un administrateur en remplacement de M. William Chaplin, décédé.

L'assemblée et le bureau étant constitués, M. Coindard, secrétaire général de la Compagnie, a donné lecture du rapport.

Ce document, que nous sommes heureux de pouvoir mettre dès aujourd'hui sous les yeux de nos lecteurs, malgré le peu de temps qui s'est écoulé entre l'assemblée tenue hier et la publication de notre journal, est remarquable à plus d'un titre. On y reconnaît l'esprit pratique et la haute expérience de M. Jullien, directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Nous n'analyserons pas aujourd'hui cet important rapport qu'il faut lire en entier, et qui donne, sur la répartition faite entre les trois réseaux des dépenses de l'exercice 1859, conformément à la loi du 11 juin 1859, les éclaircissements les plus nets et les plus satisfaisants.

Nous constaterons seulement les résultats définitifs des recettes et des dépenses de l'exploitation pendant l'année 1859.

Les comptes de l'exploitation de l'ancien réseau, entièrement livré aujourd'hui à la circulation et au trafic, se résument ainsi :

Recettes		45,300,529
Dépenses et charges de l'exploitation à déduire		34,050,529
Bénéfice net		11,250,000
Qui se répartissent de la manière suivante :		
Intérêts à 3 1/2 0/0, soit 17 f. 50 c. par action payés le 1er octobre 1859.	5,250,000	
Dividende de 20 f. par action	6,000,000	
Total égal	11,250,000	11,250,000

Le dividende de l'exercice 1858 était de 33 fr.

Celui de 1859 est de 37 fr. 50 c.

Soit de 4 f. 50 c. supérieur à celui de l'exercice précédent.

Après cette lecture, un actionnaire a pris la parole pour demander l'envoi du rapport aux actionnaires au moins vingt-quatre heures avant l'assemblée générale. Malgré les observations judicieuses présentées par M. le président, cette proposition, sur la demande d'un nombre considérable d'actionnaires, a été mise aux voix par assis et levé. Le bureau ayant déclaré l'épreuve douteuse, le vote au scrutin a été demandé, et c'était là évidemment la seule forme régulière à adopter pour connaître l'opinion de l'assemblée, les voix ne se comptant pas par personne mais par vingt actions; le vote au scrutin a été alors repoussé et il n'a pas été donné suite à la proposition.

Nous croyons cependant devoir revenir sur cet incident qui se produit régulièrement dans toutes les grandes assemblées depuis quelque temps. Outre qu'une semblable proposition est contraire aux statuts qui, pour la Compagnie de l'Ouest par exemple, disposent (art. 16) que le Conseil d'administration présente ses comptes à l'assemblée générale et non à chacun des actionnaires individuellement, et antérieurement à leur réunion, elle présente des inconvénients plus graves ; c'est d'être comme une mise en suspicion des Conseils d'administration, qui ne nous paraissent pouvoir admettre à aucun prix et dans aucune circonstance une situation contraire à leur dignité. Tout ce que les actionnaires peuvent faire, c'est de ne pas voter les propositions qui leur sont soumises. C'est leur droit; est-ce leur intérêt ? C'est là la question. Nous croyons qu'ainsi posée, elle se trouverait réduite à sa plus simple expression, et que M. le président de l'assemblée générale de la Compagnie de l'Ouest avait le droit de la poser dans ces termes, au lieu de laisser voter sur une motion qui n'était pas à l'ordre du jour et qui était en opposition avec les statuts.

Quoi qu'il en soit, l'assemblée a approuvé le rapport et les comptes de l'année 1859, ainsi que la fixation du dividende proposé dans ce rapport ; enfin, elle a nommé, conformément aux propositions du Conseil, M. W. Chaplin fils, en remplacement de M. Chaplin père, décédé.

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 mars.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du chemin de fer d'Orléans a eu lieu aujourd'hui à deux heures et demie, dans l'une des salles de l'hôtel de la Compagnie, sous la présidence de M. Bartholony, président du Conseil d'administration.

Nous ne pouvons donner aujourd'hui qu'un résumé très-succinct de cette séance. Nous y reviendrons en publiant les rapports importants qui ont été lus aux actionnaires.

Le rapport, présenté d'abord au nom de la commission chargée de la vérification des comptes de l'exercice 1858, et lu par M. Blondel, inspecteur général des finances, a été approuvé à l'unanimité, et les membres com-

posant cette commission, rééligibles chaque année, ont été confirmés dans leur mandat par acclamation.

Il a été ensuite donné lecture par M. Pérodeaud, secrétaire du Conseil, et par M. Paul de Richemont, un des administrateurs, du rapport présenté au nom du Conseil d'administration.

Il résulte de ce rapport que la somme à distribuer aux actionnaires s'élève à . . . 29,132,441 42

Sur laquelle il a été payé, au 1er octobre 1859, un à-compte de 30 fr. par action, soit de. . . . . 9,000,000 »

Le conseil propose de fixer le solde à 67 fr. par action, soit . . . . 20,100,000 »

Ce qui emploiera une somme de . . . . 29,100,000 »

Faisant avec un solde de 32,441 42 à reporter au compte de 1860. . . . . 32,441 42

La somme égale de . . 29,132,441 42

L'assemblée a approuvé les comptes qui lui étaient présentés et la fixation du dividende.

Elle a approuvé la convention du 18 juillet 1858, avec les modifications qui y ont pu être introduites par la loi du 11 juin 1859.

Elle a donné tous pouvoirs au Conseil d'administration pour procurer à la Compagnie par voie d'emprunt, et au fur et à mesure des besoins, la somme de 200 millions de francs, au mieux des intérêts de la Compagnie.

Enfin, elle a réélu les administrateurs sortants. De plus, elle a voté à l'unanimité des remercîments à son Conseil d'administration et aux membres de la commission des comptes.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Assemblée générale annuelle du 30 *mars* 1860.

La réunion générale annuelle des actionnaires de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz a eu lieu aujourd'hui, à la salle Herz, sous la présidence de M. Vincent Dubochet, président du Conseil d'administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents en qualité de scrutateurs.

M. Cuzon, chef du contentieux, a donné lecture du rapport présenté aux actionnaires par le Conseil d'administration. Ce document que nous ne pouvons apprécier après une simple lecture, présente des résultats remarquables au double point de vue du développement des affaires de la Compagnie et des bénéfices progressifs de l'exploitation. L'assemblée l'a accueilli avec des marques unanimes de satisfaction.

Le bilan arrêté au 31 décembre 1859 se solde par un bénéfice de 6,983,462 fr. 75 c. qui donne un dividende de 60 fr. par action, prélèvement fait pour le compte de réserve des sommes prescrites par les statuts. Un à-compte de 25 fr. ayant été payé au mois d'octobre dernier, il reste donc à toucher 35 fr. par action, ce qui donne un produit net de 12 0 0.

Par les temps de crise et de mécomptes qui pèsent sur les affaires industrielles en général, on est heureux de signaler de pareils résultats à l'attention des actionnaires qui se laissent aller trop souvent à des découragements irréfléchis.

M. Preschez, l'un des membres de la vérification des comptes, connu par les actionnaires pour son zèle et son dévouement aux affaires de la Compagnie, a reçu une marque sympathique de l'estime de l'assemblée, qui l'a nommé par acclamation membre du Conseil d'administration, en remplacement de M. Gosselin, décédé.

M. Morisot, référendaire à la Cour des comptes, a été nommé membre de la commission de vérification des comptes, en remplacement de M. Preschez.

MM. Maiguel, de Heckeeren et Eugène Pereire, membres sortants par la voie du sort, ont été réélus à l'unanimité.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Beaucoup de personnes sont frappées de la diminution considérable qu'a présentée le bulletin des recettes de la Compagnie des chemins Lombards pendant ces dernières semaines.

Nous croyons devoir rappeler à nos lecteurs que les brillantes recettes de l'année dernière étaient produites en partie par les immenses transports militaires qu'occasionnaient les mouvements de la guerre d'Italie.

La diminution relative qui se produit aujourd'hui n'a donc rien qui doive alarmer; elle sera, d'ailleurs, atténuée plus tard et peut-être même compensée tant par la reprise des affaires commerciales, que par les économies obtenues sur les frais d'exploitation.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 24 MARS 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 24 mars
Paris-Méditerranée......	13.936 95	905 »»
Nord....................	13.557 »»	942 50
Orléans.................	8.841 40	1407 50
Ouest...................	8.389 11	502 50
Bessèges................	7.030 03	430 »»
Est.....................	7.628 07	646 25
Midi....................	5.668 73	502 50
Genève..................	4.692 41	375 »»
Ardennes................	4.445 95	400 »»
Dauphiné................	3.725 63	600 »»
Autrichiens	fl. 2.763 19	506 »»
	Au 17 mars.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	6.392 73	533 75
Victor-Emmanuel.........	5.268 43	400 »»
Madrid à Alicante.......	5 137 49	467 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

D'après des informations qu'on a le droit de considérer comme exactes, le chemin de fer de Boulogne à Calais sera très-prochainement commencé, et il devra être terminé à la fin de 1862. Il s'embrancherait à Pont-de-Briques (Pas-de-Calais).

— Une lettre adressée à un journal de Lyon examine et discute les tracés qui ont été proposés pour le prolongement de la ligne de Bourgoin à Saint-Rambert. Grenoble appuie le plus court; la Compagnie demande le plus long, avec l'arrière-pensée d'en faire une tête de chemin de Lyon en Italie. L'auteur de cette lettre pense qu'il serait désirable que l'ancien projet de chemin direct de Lyon en Italie par Saint-Genis d'Aoste fût repris.

On ne peut contester, dit l'auteur de cette lettre, que la ligne naturelle de France en Italie est le mont Cenis; jusqu'à ce jour la seule objection sérieuse faite contre cette route était que le passage se trouvait à l'étranger; l'annexion opérée, l'objection tombe, et si le Piémont seul a entrepris le percement du mont Cenis, il n'est pas douteux que la France, y ayant intérêt, ce travail ne se fasse très-rapidement.

Tout milite en faveur de l'ancien tracé.

Au point de vue militaire, il est certainement le plus court de Lyon en Italie, de Lyon, ville de guerre de premier ordre, où séjourne constamment une armée.

Au point de vue des frais d'établissement, il sera le moins coûteux à établir, parce qu'il est le plus court, et parce qu'il n'y a pas un seul travail d'art un peu important à exécuter de Lyon à Saint-Genis d'Aoste.

Au point de vue commercial, il est aussi le plus avantageux, parce qu'il traverse les vallées les plus riches et les plus peuplées de cette partie du Dauphiné ; sur son parcours, il trouverait les minerais de Saint-Marcel, les chaux et les ciments de Saint-Hilaire, les magnifiques carrières de Trept et Venerieu. Ces vallées sont, en outre, arrosées par de nombreux cours d'eau, aujourd'hui sans emploi, mais que l'industrie saura bien utiliser.

Le tracé par la Bourbre, ajoute le correspondant du journal de Lyon, constitue un de ces malheureux moyens termes que l'on regrette toujours quand ils sont adoptés; pour Grenoble, il allonge le parcours de 15 kilomètres au moins ; de Lyon en Italie, il l'allonge de 5 à 6 kilomètres ; il serait, en outre, d'une exécution beaucoup plus coûteuse que le tracé direct par Saint-Genis, et il aurait enfin moins de transports à effectuer.

P. Grimaud.

BIBLIOGRAPHIE.

La Propriété littéraire au 18ᵉ siècle (1).

« Je crois que l'œuvre intellectuelle est une propriété comme une terre, comme une maison; qu'elle doit jouir des mêmes droits, et ne pouvoir être aliénée que pour cause d'utilité publique. »

Ces paroles, qui ont été prononcées par l'Empereur Napoléon III, constatent un fait qui peut paraître exorbitant, à savoir, qu'en 1860 ce qu'on est convenu d'appeler la propriété littéraire n'est pas une propriété. Il existe même une association pour la défense de la propriété littéraire et artistique, dont la mission est de prouver par la discussion que le droit des auteurs est un droit absolu et non un privilége. Cette association a nommé un comité composé de MM. Alloury, rédacteur du *Journal des Débats*, et Blanc, avocat à la Cour impériale de Paris, rédacteur en chef de la *Propriété industrielle* ; Aug. Bohm, artiste peintre; Colombier, éditeur de musique; Georges Guiffrey, avocat à la Cour impériale de Paris; L. Hachette, libraire-éditeur; Ed. Laboulaye, membre de l'Institut; X.-B. Saintine, homme de lettres; Jules Simon ; Auguste Vitu, vice-président de la Société des gens de lettres.

Ce comité, auquel M. L. Hachette prête le puissant concours de sa maison, vient de publier, sous ce titre : *la Propriété littéraire au* XVIIIᵉ *siècle*, un recueil de pièces et de documents, avec une introduction et des notices, à seule fin d'établir, pièces en mains, que le droit des auteurs sur le fruit de leur travail est un droit naturel et qui a de tout temps existé, jusqu'à ce que, par un renversement de la tradition, un arrêt du Conseil de 1777 fit du droit d'auteur un privilége royal, dont l'administration put disposer à son gré, après une première concession faite à l'auteur.

« Sa Majesté a pensé, dit cet arrêt, qu'un règlement qui *restreindrait le droit exclusif du libraire* au temps qui sera porté dans le privilége, ferait leur avantage, parce qu'une *jouissance limitée, mais certaine, est préférable à une jouissance indéfinie, mais illusoire.* »

Assurément personne aujourd'hui n'oserait soutenir que le droit d'un auteur sur le fruit de son travail est une grâce royale, et il est certain que l'administration, en voulant réglementer le droit du libraire, s'est laissé entraîner à fausser le principe. Par une déplorable confusion de mots, le privilége qui devait être la sauvegarde de la propriété arriva à la méconnaître, et l'arrêt qui ne voulait sans doute frapper que le monopole concessionnaire du droit frappa le droit lui-même.

Cet abus de pouvoir ne s'accomplit pas sans protestation. Des voix éloquentes s'élevèrent en faveur du droit méconnu. Une requête fut adressée au roi. Elle était signée de l'avocat Cochut et appuyée de deux consultations : l'une des avocats du Parlement, en date du 23 décembre 1777; l'autre, des avocats du conseil, en date du 9 janvier 1778. Linguet, dans un violent appel à l'opinion publique, l'abbé Pluquet, dans trois *Lettres à un ami*, réfutèrent victorieusement la doctrine de l'arrêt de 1777.

La requête au roi, les plaintes adressées à l'opinion publique n'ayant pas abouti, la question fut soumise au parlement en 1779, et l'avocat général Antoine-Louis Séguier fut chargé de présenter un compte rendu qui occupa trois séances et qui est assurément la pièce la plus importante qui ait paru au XVIIIᵉ siècle, sur la matière qui nous occupe. On y trouve l'histoire de l'imprimerie et des lois qui l'ont régie depuis son origine, l'analyse des anciens et des nouveaux règlements, l'exposé des plaintes de la librairie, des vues très-justes sur les priviléges, et un résumé impartial des arguments favorables ou contraires à la propriété littéraire.

On peut s'étonner que la révolution, qui s'était donné pour mission de redresser tous les abus, n'ait pas reconnu la propriété littéraire; mais il ne faut pas oublier que depuis 1777, cette propriété portait le cachet du privilége; le préjugé fut plus fort que les aspirations libérales du rapport qui fut adressé, en 1793, à la Convention nationale. La loi reconnut donc à l'écrivain un droit exclusif pendant sa vie; le même droit étant accordé pour dix ans après la mort de l'auteur à ses héritiers ou cessionnaires.

En résumé, l'introduction que nous venons d'analyser très-rapidement prouve, pièces à la main, que jusqu'à 1777 la propriété littéraire n'a jamais été discutée, et que ce n'est qu'à cette époque que cette possession légitime fut déniée et regardée comme une faveur. Ce n'est que depuis cette époque que, par un préjugé dont nous avons signalé l'origine, la propriété littéraire ne fut plus considérée comme la jouissance d'un droit, mais comme un privilége. En résumant dans un volume toutes les pièces de ce grand procès, depuis le règlement sur la librairie et l'imprimerie, en 1723, jusqu'au décret de la Convention nationale, en 1793, mémoires, requêtes, arrêts du conseil d'État, procès-verbaux des séances du Parlement, etc., le comité de l'association pour la défense de la propriété littéraire et artistique met en lumière un fait que personne n'avait soupçonné, c'est que le droit perpétuel des auteurs ou de leurs représentants avait été reconnu et pratiqué pendant tout le XVIIᵉ et la plus grande partie du XVIIIᵉ siècle, et que ce n'est pas seulement de nos jours que la propriété littéraire a été réclamée comme un droit dont la perpétuité donnait aux propriétés une valeur beaucoup plus grande qu'on ne le suppose communément.

Cette découverte, car il faut appeler les choses par leurs noms, nous paraît de nature à infirmer bien des arrêts et à rallier beaucoup de convictions jusqu'alors hésitantes ou mal éclairées, au principe de la perpétuité, qui trouve ainsi sa sanction non-seulement dans le droit commun, mais dans l'usage ancien consacré par la jurisprudence et reconnu par les Parlements.

J.-G. Bordot.

(1) 1 vol. grand in-8ᵒ, chez L. Hachette et Cᵉ, libraires-éditeurs, rue Pierre-Sarrazin, 14.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

31 mars. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures précises.

31 mars. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures de relevée. Dépôt de 20 actions à Paris, chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

31 mars. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 6 actions au moins avant le 28 mars, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 avril. — **Compagnie des mines de houille et de schistes bitumineux de la Condemine (Allier).** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, faubourg Poissonnière, 9. Dépôt de 20 actions.

4 avril. — **Union financière et industrielle.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, rue Saint-Arnaud, 8, à 3 heures de relevée.

4 avril. — **Crédit mobilier autrichien.** — Convocation de l'assemblée générale. Le lieu sera ultérieurement indiqué. Dépôt de 20 actions au moins, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

10 avril. — **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderie de Fourchambault, Montluçon et Imphy.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, rue de la Victoire, 48, salle Herz. Dépôt de 50 actions au siége social, place Vendôme, 16.

14 avril. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à 2 heures. Délibérations valables, quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

16 avril. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8, à 1 heure de relevée. Dépôt de 15 actions au moins dix jours avant la réunion : à Bruxelles, au siége social, rue du Commerce, 1 ; à Gand, à la Banque de Flandre, et à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

16 avril. — **Compagnie des houillères et des schistes bitumineux de la Condemine.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, chez M. Nunès, passage Saulnier, 7, à Paris, à 2 heures de relevée. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

16 avril. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 2 heures. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

17 avril. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Gand, hôtel de la Poste, à 2 heures de relevée. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

17 avril. — **Compagnie impériale des voitures de Paris.** — Assemblée générale annuelle à la salle Herz, 48, rue de la Victoire, à 3 heures.

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de

(1) Voir notre numéro du 24 mars 1860.

l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid, et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

24 avril. — **Chemins de fer du Midi.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, place Vendôme, 15, à 4 heures du soir. Dépôt de 40 actions quinze jours avant la réunion.

25 avril. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures et demie. Dépôt de 20 actions trois jours avant la réunion, au siége social, square Clary, 5, et place Vendôme, 15. (Voir aux annonces du 24 mars.)

25 avril. — **Chemin de fer Ferdinand, de Florence aux États-Romains par Arezzo.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Florence, palais Pucci, rue de Pucci. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. Dépôt des titres jusqu'au 10 avril à Florence, au siége social, à Paris, à l'agence de la Banque suisse, rue Taitbout, 85.

25 avril. — **Compagnie générale maritime.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à 4 heures du soir, à l'hôtel de la Société générale de crédit mobilier, place Vendôme, 15. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion.

26 avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures de relevée. Dépôt de 40 actions du 26 mars au 14 avril au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

27 avril. — **Chemin de fer du Nord.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures du soir. Dépôt de 40 actions au moins du 1er au 14 avril au siége social, place Roubaix, 24.

27 avril. — **Société des Journaux réunis.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à l'hôtel de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions huit jours avant la réunion. (Voir l'avis placé en tête du journal).

27 avril. — **Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, à 2 heures et demie. Dépôt de 20 actions avant le 17 avril.

28 avril. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions cinq jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 avril. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à Paris. (Voir aux annonces du 24 mars.)

28 avril. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi. Dépôt de 20 actions au siége social, rue de Provence, 68.

30 avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, du 2 au 14 avril.

30 avril. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Vienne, au siége social, Walner Strasse, 273, à 9 heures du matin. Dépôt de 40 actions au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir aux annonces.)

30 avril. — **Chemin de fer central suisse.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, à Bâle (Suisse), salle du Casino, à 9 heures du matin.

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société.

30 avril. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Angleur, station de Chênée, près Liége (Belgique). (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

30 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, rue Laffitte, 17, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions.

30 avril. — **Société anonyme des nu-propriétaires.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire et annuelle, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à Paris, à 2 heures et demie précises. Dépôt de 10 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, rue Louis-le-Grand, 35, à Paris.

30 avril. — **Compagnie royale de la canalisation de l'Èbre.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, calle de la Sarten, 10, à midi. Dépôt de 10 actions, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 8 heures de relevée. Dépôt de 10 actions au siége social, rue Saint-Arnaud, 8, quinze jours avant la réunion.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
EST (1)	Du 18 au 24 mars	1660	1,065,740 40	638 36	1618	1,053,303 65	650 98	[illegible]	2.55
ORLÉANS (1)	18 — 24 —	1475	1,195,502 87	810 51	1475	1,189,750 »»	806 61	».38	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	18 — 24 —	1406	1,760,601 72	1,258 60	1368	1,677,085 86	1,230 88	2.25	»
OUEST (1)	18 — 24 —	1195	865,016 72	720 45	1188	818,578 66	688 95	2.40	»
NORD (1)	18 — 24 —	966	1,070,045 96	1,110 »»	919	982,750 80	1,067 »»	4.04	»
MIDI (1)	18 — 24 —	793	444,086 06	560 76	793	355,634 90	448 45	25.04	»
LYON À GENÈVE (1)	18 — 24 —	231	99,073 06	332 76	229	90,405 90	374 78	8.78	»
ARDENNES (1)	18 — 24 —	164	61,034 27	372 15	154	58,866 50	382 23	»	2.06
DAUPHINÉ	18 — 24 —	134	49,400 »»	368 65	134	43,678 65	325 21	13.35	»
BESSÈGES À ALAIS (1)	18 — 24 —	38	24,686 25	649 58	38	28,086 90	723 33	»	10.07
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	11 — 17 —	1316	790,161 10	602 68	1169	1,357,425 99	1,160 73	»	48.47
AUTRICHIENS	18 — 24 —	1323	fl. 327,301 »»	247 54	1333	fl. 289,838 »»	215 60	12.30	»
MADRID À SARAGOSSE ET À ALICANTE { Madrid à Alicante	11 — 17 —	482	277,650 71	576 05	482	181,579 60	376 72	53 33	»
{ Madrid à Guadalajara	11 — 17 —	57	14,431 83	253 36	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	18 — 24 —	275	48,866 00	177 70	265	48,493 99	182 99	»	2.86
VICTOR-EMMANUEL	12 — 18 —	214	121,720 63	568 78	214	105,643 75	493 06	13.20	»
OUEST SUISSE	16 — 22 —	97	32,437 34	366 42	80	26,968 24	337 10	9.38	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

3 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Cologne, chez M. Eglinger, notaire, à dix heures du matin. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

15 mai. — **Société générale de Crédit mobilier espagnol.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

16 mai. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

11 mai. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 11 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

31 mai. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, à Madrid, station d'Atocha, à midi. Dépôt de 50 actions au moins avant le 30 avril au siége social, et à Paris chez MM. de Rothschild frères.

31 mai. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à 1 heure de relevée. Dépôt de 50 actions avant le 30 avril au siége social et à Paris, à la succursale, rue de Provence, 50.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er avril. — **Société générale des chemins de fer Romains.** — Paiement du coupon d'intérêt n° 6, soit 12 fr. 50 par action, à la caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 90.

1er avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 50 à déduire de l'appel de 50 fr. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

20 mars. — **Pont de Beaucaire.** — Paiement du dividende pour 1859, savoir 11 fr. 60 c. pour les titres nominatifs, et 18 fr. 50 c. pour les titres au porteur, chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

26 mars. — **Chemin de fer central suisse.** — Paiement par anticipation du dividende de l'exercice 1859, soit 11 fr. 50 c. par action, à Paris, chez MM. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18.

1er avril. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement du solde du dividende (exercice 1859), soit 20 fr. par action nominative, et 19 fr. 11 par action au porteur, à la caisse de la Compagnie.

1er avril. — **Société Cail et Ce.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1858-1859, soit 32 fr. 50 c. par action de 500 fr., au siége social, quai de Billy, 48.

2 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859 soit 67 fr. par action (16e coupon des actions), à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — Paiement de 6 fr. 90 c. par action (impôt déduit) : à Paris, place Vendôme, 15, et à Lyon, chez MM. Morin, Pouer et Morin.

16 avril. — **Houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement de 5 fr. par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces).

16 avril. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement de 11 fr. par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces).

11 avril. — **Houillères de Saint-Etienne.** — Paiement de 5 fr. 50 par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces).

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859. (Voir aux annonces.)

Service des Obligations.

1er avril. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852-1855). (Voir l'avis publié à nos annonces du 11 mars)

1er avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts sur les obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée : 12 fr. 50 c. par obligation nominative, et 12 f. 17 c. par obligation au porteur (impôt prélevé) : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie. (Voir aux annonces du 24 mars.)

1er avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt 1843), soit 25 fr. pour les titres nominatifs, et 24 fr. 36 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie.

1er avril. — **Chemin de fer de Bessèges à Alais.** — Paiement de 7 fr. 50 c. sur les obligations de la Compagnie, pour les titres nominatifs, et de 7 fr. 31 c. pour les titres au porteur, à Paris, rue Bergère, 12.

1er avril. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation : à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2 ; à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

1er avril. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement du coupon semestriel n° 7 sur les obligations de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er avril. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50. (Voir aux annonces du 17 mars).

1er avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. (Voir aux annonces du 17 mars).

APPELS DE FONDS

1er au 10 avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 7 fr. 50 c. montant du semestre d'intérêts échéant le 1er avril. (Voir aux annonces.)

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, qui seront fixés à l'assemblée générale du 30 avril. (Voir aux annonces.)

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche. Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Faculté aux actionnaires de libérer leurs actions avec bonification de l'intérêt de 5 0/0 l'an. (Voir aux annonces.)

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1er avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, sorties au tirage du 15 mars, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces du 17 mars.

1er avril. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Remboursement à 625 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 23 mars, et dont le résultat officiel communiqué par la Compagnie se trouve à nos annonces de ce jour.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations et paiement des lots sortis au tirage public du 22 mars 1860, et dont le résultat officiel communiqué par la Société du Crédit foncier se trouve dans notre numéro de ce jour, p. 232.

F. G.

NOMINATIONS.

Par décret impérial en date du 14 mars, M. Verlaque, ingénieur de la Compagnie des forges et chantiers de la Méditerranée, à la Seyne, a été nommé chevalier de la Légion d'honneur pour services importants rendus à la marine impériale et au commerce maritime.

NOUVEL EMPRUNT D'AUTRICHE : 200 MILLIONS 5 0/0 AVEC PRIMES.

Le gouvernement I. R. ayant chargé notre maison de Bruxelles de recevoir les souscriptions au nouvel emprunt, nous nous chargeons, *sans commission*, de lui transmettre les ordres des personnes qui désireraient y participer. S'adresser à nos bureaux, rue de la Chaussée-d'Antin, 26.

BISCHOFFSHEIM, GOLDSCHMIDT et Ce.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à volonté .. 2 1/2 0/0 ;
— à 90 jours.. 3 0/0.

Le président,

Marquis G. D'AUDIFFRET.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

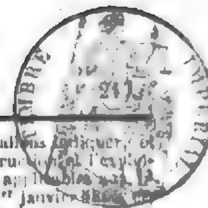
A l'assemblée générale des actionnaires du 29 mars 1860.

Messieurs,

Nous venons, aux termes des statuts de la Compagnie, vous exposer la situation de notre entreprise, soumettre nos comptes à votre approbation, et vous présenter les résultats de l'exploitation des lignes de l'Ouest pendant l'année écoulée de 1859.

Mais, avant d'entrer en matière, il nous paraît nécessaire de vous rappeler la nouvelle situation qu'ont créée, pour notre Compagnie, la loi du 11 juin 1859, et le décret impérial du même jour, qui a approuvé les conventions passées les 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, d'une part, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, de l'autre.

Toutes les lignes, dépendant de la concession des chemins de fer de l'Ouest, ont été divisées, par cette loi et par les conventions qui y sont annexées, en trois réseaux distincts, qui sont soumis, au point de vue financier, chacun à des conditions de construction et d'exploitation spéciales, différant essentiellement les unes des autres, conditions qu'il importe, avant tout, de rappeler à vos souvenirs, et de recommander à votre attention.



Le premier, ou l'*ancien réseau*, se compose :

1° Des lignes de la banlieue de Paris, comprenant : la ligne de Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et Auteuil, et les deux lignes de Versailles, rive gauche et rive droite, d'une longueur ensemble, de kilom. 60

2° De la ligne de Paris au Havre, avec embranchements sur Dieppe et sur Fécamp, d'une longueur ensemble de 300

3° De la ligne de Mantes à Caen, d'une longueur de 182

4° De la ligne de Paris à Rennes, d'une longueur de 374

Ensemble, 925

Et, en déduisant les parties communes à la banlieue et aux grandes lignes, qui forment ensemble 25

Il restera pour la longueur totale réelle de l'*ancien réseau* kilom. 900

Ce réseau est aujourd'hui terminé, sauf les travaux d'agrandissement et d'amélioration dans les gares, et les augmentations, dans le matériel roulant, que le développement du trafic pourrait nécessiter.

Il est livré à l'exploitation dans toute son étendue.

Le deuxième réseau, que nous avons appelé *réseau mixte*, se compose des lignes suivantes :

1° De Caen à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, d'une longueur ensemble de kilom. 140 »

2° Du Mans à Mézidon, avec embranchement sur Falaise (non compris les deux petites sections de, ensemble, 4 kil. à que cette ligne emprunte, à ses deux extrémités, aux lignes de l'ancien réseau, pour aboutir à la gare du Mans, d'un côté, et la gare de Mézidon, de l'autre), d'une longueur ensemble, de 155 5

Ensemble 295 »

Ce réseau, pour être entièrement terminé, nécessitera encore quelques travaux complémentaires dans les gares, et d'achèvement et de consolidation sur la ligne, notamment dans la traversée des marais de Carentan et d'Amfreville, sur la ligne de Caen à Cherbourg.

Il est, comme l'ancien réseau, livré entièrement à l'exploitation, sauf toutefois l'embranchement de Saint-Lô, de 18 kilomètres de longueur, qui ne sera ouvert que dans le courant du mois prochain, ou au 1er mai, au plus tard.

Le troisième réseau, qui est le *nouveau réseau*, n'est ouvert que sur la première section de l'embranchement de Lisieux à Honfleur, entre Lisieux et Pont-l'Evêque, sur une longueur de kilom. 18 »

Toutes les autres lignes dépendant de ce réseau sont ou en construction, ou en projet seulement ; nous donnerons ici leur nomenclature, nous réservant d'entrer, plus tard, dans quelques détails sur la situation particulière de chacune d'elles ;

Ce sont :

1° L'embranchement de Serquigny à Rouen, (non compris la section de Tourville à Rouen que l'on empruntera à la ligne de Paris au Havre). kilom. 58 »

2° La seconde section de l'embranchement de Honfleur, entre Pont-l'Evêque et Honfleur, d'une longueur de 25 »

3° La ligne de Saint-Cyr à Surdon, par Dreux 160 »

4° La ligne d'Argentan à Granville, par Vire. 133 »

5° La ligne de Rennes à Brest, dont la construction s'opère dans les conditions de la loi de 1842 (modifiée cependant en ce qui concerne les stations), c'est-à-dire, par l'Etat pour les acquisitions de terrains et pour les terrassements et les ouvrages d'art, et par la Compagnie pour les stations, les voies, et le matériel roulant. 252 »

6° La ligne de Rennes à Redon. 71 »

7° La ligne de Rennes à Saint-Malo. 77 »

8° La ligne du Mans à Angers, 97 »

9° La ligne de Rouen à Amiens, pour un tiers, les deux autres tiers étant à payer par la Compagnie du Nord, 41 »

10° La ligne d'Argenteuil à Gisors et de Gisors à Dieppe, non compris les sections d'Argenteuil à Ermont, de 8 kilomètres, à construire en commun par les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, et d'Ermont à Pontoise, de 16 kilomètres, à emprunter à une partie, déjà en exploitation, de la ligne du Nord (*a*), 140 »

11° L'embranchement de Pont-l'Evêque à Trouville, 11 »

12° L'embranchement de Laigle à ou près Conches, 29 »

Total des lignes du nouveau réseau, en projet ou en construction, 1,094 »

Si l'on ajoute à ce chiffre la longueur de la section en exploitation de Lisieux à Pont-l'Evêque, de 18 »

On aura, pour le développement total du nouveau réseau, kilom. 1,112 »

Les lignes concédées à notre Compagnie offrent ainsi un développement total de kilom. 2,307

Dont :		
Sur l'ancien réseau,	900	
Sur le réseau mixte,	295	
Sur le nouveau réseau,	1,112	2,307

Sur ces lignes, celles qui sont en exploitation offrent un développement de 1,195

Savoir :		
Sur l'ancien réseau,	900	
Sur le réseau mixte,	277	
Sur le nouveau réseau,	18	1,195

Celles qui sont en construction, ou en projet, présentent une longueur ensemble de kilom. 1,112

Savoir :		
Sur l'ancien réseau (aucune).	» »	
Sur le réseau mixte (embranchement de Saint-Lô).	18	
Sur le nouveau réseau. . . .	1,094	kilom. 1,112

La composition exacte de chacun de nos trois réseaux étant ainsi nettement déterminée, nous allons rappeler les conditions, au point de vue financier, auxquelles sont soumises la construction et l'exploitation de chacun de ces réseaux.

Et d'abord, les lignes qui composent aujourd'hui le réseau mixte dépendaient, avant la convention du 11 juin dernier, de l'ancien réseau ; elles en ont été détachées, par cette convention, pour être réunies aux lignes formant le nouveau réseau, mais à titre temporaire seulement, c'est-à-dire jusqu'au 1er janvier 1865, époque où le développement probable du trafic aura rendu ces lignes suffisamment productives pour couvrir leurs charges et donner même, il y a lieu de l'espérer, des bénéfices réels.

A partir du 1er janvier 1865, elles sortiront du nouveau réseau pour rentrer définitivement dans l'ancien réseau.

(*a*) La longueur totale de la nouvelle ligne de Paris à Dieppe, par Argenteuil, Pontoise et Neufchâtel, sera ainsi de kilom. 172

Savoir :

De Paris à Argenteuil, sur la ligne de l'Ouest, 8

D'Argenteuil à Ermont, à construire en commun par les Compagnies de l'Ouest et du Nord, 8

D'Ermont à Pontoise, rive droite de l'Oise, sur la ligne du Nord, 16

De Pontoise à Dieppe, à construire par la Compagnie de l'Ouest, 140

Total, comme ci-dessus, 172

Ainsi, les conditions que nous allons indiquer, et qui ont été admises pour la construction et l'exploitation du nouveau réseau, seront applicables aux lignes du réseau mixte, jusqu'au 1er janvier 1865 ; mais à partir de cette époque, ces lignes du réseau mixte seront, au contraire, confondues avec celles de l'ancien réseau, et jouiront des avantages accordés comme elles participeront aux charges imposées à ces dernières.

Cette translation temporaire des lignes du réseau mixte dans le nouveau réseau, étant ainsi entendue, nous n'avons plus à indiquer les conditions de construction et d'exploitation que pour les deux réseaux ancien et nouveau.

L'ancien réseau est construit et exploité, jusqu'au 1er janvier 1865, comme l'étaient tous les chemins de fer à l'origine de leurs concessions, c'est-à-dire, par les soins et aux frais, risques et périls de la Compagnie concessionnaire, avec les charges existantes, mais sans charges additionnelles autres que celles qui peuvent résulter de travaux nouveaux ou d'augmentations dans le matériel roulant, nécessités par le développement du trafic.

Le nouveau réseau, au contraire, sera construit et exploité, jusqu'au 1er janvier 1865, toujours par les soins de la Compagnie, mais aux frais, risques et périls du fonds de construction, lequel est garanti par l'Etat (sans toutefois pouvoir excéder une somme totale de 307,500,000 fr.), pendant une période de 50 ans, jusqu'à concurrence de 4 65 0/0 intérêts et amortissement compris, c'est-à-dire que les intérêts et l'amortissement des obligations créées pour couvrir les dépenses de premier établissement du nouveau réseau, seront portés, chaque année, jusqu'au 1er janvier 1865, au compte de la construction, et l'on portera, en retour, en déduction de ce compte, les recettes nettes annuelles que l'exploitation aura pu produire.

On peut donc considérer, jusqu'au 1er janvier 1865, les deux réseaux, ancien et nouveau, comme formant pour ainsi dire deux entreprises différentes, appartenant à une même Compagnie, administrées par un seul et même conseil, dirigées par les mêmes chefs de service, mais restant cependant complétement distinctes et séparées l'une de l'autre, au point de vue financier.

Jusqu'à cette époque, 1er janvier 1865, les résultats de l'exploitation de l'ancien réseau importeront seuls, d'une manière directe et immédiate, aux intérêts des actionnaires ; ceux de l'exploitation du nouveau réseau ne présenteront, pour les actionnaires, qu'un intérêt d'avenir, qu'une indication approximative des chances, plus ou moins avantageuses, réservées à leurs capitaux.

A partir du 1er janvier 1865, la situation changera ; les deux réseaux fonctionneront simultanément, et les résultats de leur exploitation viendront exercer, chacun de leur côté, une influence directe sur les bénéfices réels de l'entreprise.

Sur les lignes de l'Ouest comme sur les lignes de toutes les autres grandes Compagnies, l'exploitation de l'ancien réseau viendra, au moyen de ses produits nets, en aide à l'exploitation du nouveau réseau.

La Compagnie aura d'abord à parfaire, sur les produits nets de l'ancien réseau, l'intérêt et l'amortissement des obligations créées pour la construction du nouveau réseau, et dont l'Etat ne s'est chargé de garantir l'intérêt et l'amortissement que jusqu'à concurrence de 4.65 0/0.

De plus, la Compagnie aura à prendre, chaque année, sur les mêmes produits nets de cet ancien réseau, et à verser au Trésor, en déduction sur la garantie d'intérêt accordée par l'Etat, toute la portion de ces produits nets qui excédera un revenu net moyen de 27,000 fr. par kilomètre de chemin exploité.

Nous aurions voulu pouvoir, pour votre satisfaction, traduire en chiffres les résultats que produira, sur les bénéfices de la Compagnie, l'application des diverses conditions que nous venons de rappeler, mais il faudrait, pour s'engager dans de pareils calculs, partir d'hypothèses plus ou moins hasardées sur les produits futurs des lignes du nouveau réseau.

Or, c'est là une appréciation délicate que nous n'avons pas osé aborder, craignant, par des évaluations exagérées des produits des lignes nouvelles, de

vous donner des espérances qui ne se réaliseraient pas, ou, par des estimations insuffisantes de ces mêmes produits, de vous inspirer des craintes qui seraient sans fondement.

D'ailleurs, cinq années restant encore à courir jusqu'au 1er janvier 1865, de nouvelles circonstances, de nouveaux faits ne viendront-ils pas, dans cet intervalle de temps, modifier les conditions de votre concession, et y apporter des améliorations?

D'ici au 1er janvier 1865, l'avenir n'est pas enveloppé des mêmes incertitudes; les lignes qui composent notre ancien réseau et qui, seules, participeront, chaque année, à la formation de nos produits nets, nous sont connues, et, nous n'hésitons pas à déclarer qu'elles nous paraissent susceptibles d'une augmentation de produits bruts à peu près certaine, provenant, d'une part, du développement naturel du trafic, sur ces lignes elles-mêmes, et, de l'autre, des tributs en voyageurs et marchandises que viendront leur verser nécessairement les lignes du nouveau réseau, au fur et à mesure de leur achèvement.

Mais l'augmentation des produits bruts ou du trafic entraîne inévitablement des augmentations dans le chiffre des dépenses relatives au matériel roulant et aux aménagements des gares, et il serait difficile de prévoir, avec quelque exactitude, le chiffre des produits nets que l'avenir doit nous réserver.

Tout ce que nous pouvons vous certifier, c'est que votre Conseil d'administration veillera, avec la plus scrupuleuse sollicitude, à ce que ces dépenses nouvelles soient renfermées dans les limites les plus resserrées possibles, sans cependant perdre de vue qu'en les restreignant trop, il courrait le risque d'arrêter l'essor du trafic, et de nuire, ainsi, en définitive, aux véritables intérêts de la Compagnie.

Qu'il nous soit permis de vous soumettre ici une courte observation au sujet de la publication de nos recettes brutes, qui a lieu, chaque semaine, par la voie des journaux.

Il résulte, comme nous venons de le dire, des conditions d'existence que nous a faites la loi du 11 juin dernier, que la recette totale des lignes de l'Ouest, telle qu'elle est donnée, toutes les semaines, par les journaux, comprenant à la fois la recette afférente au nouveau réseau et celle afférente à l'ancien réseau, n'est, pour vous, que d'un intérêt secondaire, et qu'il y aurait avantage à vous communiquer séparément les chiffres des deux espèces de recettes, car celle de l'ancien réseau doit devenir la base du produit net que nous aurons à vous distribuer à la fin de l'année, tandis que la recette brute du nouveau réseau doit uniquement donner lieu à un produit net destiné à venir en déduction sur les dépenses de construction de ce nouveau réseau.

Il eût donc été, nous le reconnaissons, plus satisfaisant pour vous de recevoir séparément, ou en même temps, mais distinctes l'une de l'autre, les recettes des deux réseaux.

Mais, d'un côté, notre nouveau réseau n'a été constitué, comme il l'est aujourd'hui, que dans le milieu de l'année 1859, et il ne nous a pas paru possible de changer, au mois de juillet, la forme dans laquelle nos recettes avaient été publiées, depuis le commencement de l'année, et pendant le cours de toutes les années précédentes.

D'un autre côté, la répartition de nos recettes entre nos divers réseaux, dont les lignes sont mêlées et enchevêtrées les unes dans les autres, exige un travail long et minutieux qu'il ne serait vraiment pas nécessaire et raisonnable de faire faire toutes les semaines, et même tous les mois.

Nous nous proposons donc de maintenir, comme par le passé, la publication hebdomadaire de nos recettes totales, groupées en un seul chiffre, applicable à la réunion de tous les réseaux, sauf à vous donner tous les trois mois, comme le ministère des travaux publics nous l'a demandé pour son propre compte, une note spéciale indiquant la répartition exacte de ces recettes entre les différents réseaux auxquels elles appartiennent.

Après vous avoir ainsi exposé les considérations qui précèdent, sur la situation générale de notre entreprise, nous vous présenterons les documents de détails qui nous paraissent de nature à vous intéresser.

1° Sur les dépenses de construction faites sur les lignes de chacun de nos trois réseaux;

2° Sur les recettes brutes de l'exploitation de nos trois réseaux;

3° Sur les dépenses et les produits nets de cette exploitation;

4° Sur la situation financière de la Compagnie.

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION

faites sur les lignes de chacun de nos trois réseaux.

La loi du 11 juin 1859 nous a obligés à apporter quelques modifications dans la classification de nos dépenses de construction.

Jusqu'à cette époque nous avions bien réparti toutes les dépenses susceptibles d'être spécialisées entre les différentes lignes auxquelles elles s'appliquaient, mais nous n'avions pas procédé de même à la répartition exacte, entre ces différentes lignes, des dépenses générales relatives au matériel roulant, aux approvisionnements pour la voie, aux gares communes à deux ou plusieurs réseaux, etc., etc.

Les conditions nouvelles, particulières à chaque réseau, dans lesquelles la loi du 11 juin 1859 a placé les lignes de l'Ouest, ont exigé que cette répartition des dépenses de toute nature, spéciales et générales, fût faite avec toute l'exactitude possible, et c'est le résultat de ce travail que nous avons mis sous vos yeux dans le compte d'établissement annexé au présent rapport.

Vous verrez, dans cet état, que les dépenses payées sur les lignes de l'Ouest, par la Compagnie fusionnée,

s'élevaient au 31 décembre 1858, à.		280,066,379 99
dont nous avons eu à déduire, dans l'année 1859, par suite de la vente de vieilles matières et de rentrées diverses provenant de la fusion......		181,323 38
Reste pour le compte général de la fusion au 31 décembre 1859.....		279,885,056 61
Les dépenses faites sur toutes nos lignes pendant les quatre années de 1855, 1856, 1857 et 1858, se sont élevées à..........................		209,797,027 13
et celles, faites en 1859, également sur toutes ces lignes, montent, déduction faite des produits nets de l'exploitation des réseaux mixte et nouveau, pendant l'exercice 1859, à.		34,565,433 01
Total des dépenses faites sur les lignes de l'Ouest, au 31 décembre 1859,		524,247,516 75
Ce capital, d'après la répartition exacte de nos dépenses, tant spéciales que générales, se distribue ainsi qu'il suit entre nos trois réseaux :		
Ancien réseau,		410,324,794 71
Réseau mixte : Après déduction des recettes nettes de l'exploitation,	82,594,047 78	
Nouveau réseau. Pendant les années 1858 et 1859,	31,328,674 26	
	113,922,722 04	113,922,722 04
Total général pareil,		524,247,516 75

Ces chiffres établis, nous allons vous donner quelques détails sur les travaux exécutés pendant l'année écoulée de 1859, sur les trois réseaux, et quelques indications sur les travaux probables à faire, pendant la présente année 1860, sur ces mêmes réseaux.

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Toutes les dépenses faites en 1859 sur l'ancien réseau ont été impérieusement commandées, soit par la sécurité publique, soit par les besoins de l'exploitation qui, au fur et à mesure qu'elle s'est développée, a exigé des augmentations dans le matériel roulant et des annexes aux aménagements des gares.

Les travaux, ainsi exécutés sur l'ancien réseau pendant l'année 1859, sont :

1° La continuation du renouvellement de la voie de Paris au Havre, travail indispensable à la sécurité publique, commencé sur la fin de l'année 1857 et continué en 1858 et 1859.

On espère terminer complétement cette opération dans le courant de la présente année.

2° Des aménagements nouveaux à la gare de Saint-Lazare, ayant pour objet l'agrandissement des vestibules des lignes de Normandie, et une meilleure disposition des salles et des quais de chargement des bagages des voyageurs;

3° L'agrandissement de la gare des marchandises des Batignolles, comprenant la construction d'un nouveau hangar, l'établissement de voies nouvelles de garage et de service pour la composition et la décomposition des trains de marchandises appartenant au chemin de Ceinture et à nos lignes de Normandie, l'acquisition de terrains supplémentaires et les travaux additionnels de clôtures et de bâtiments, pour le service de l'octroi, devenus nécessaires par suite de l'agrandissement de Paris;

4° Le commencement des travaux relatifs à l'établissement d'une gare à charbons aux Batignolles, pour y recevoir les houilles anglaises, et la translation à Asnières des approvisionnements de la voie qui occupaient l'emplacement actuel de cette gare à charbons;

5° La reconstruction du premier viaduc de Chatou, sur la Seine (ligne de Saint-Germain);

On a conservé les piles et les culées en maçonnerie de l'ancien viaduc, et remplacé la charpente des arches, qui était en très-mauvais état par suite de vétusté, par des arcs en tôle, portant des petites voûtes en briques;

6° Divers travaux d'agrandissement aux gares de Triel, Gaillon, Meulan, Sotteville, Bolbec-Nointot, et surtout à la gare de Saint-Sever, à Rouen, qui était depuis longtemps reconnue insuffisante pour le service auquel elle est destinée;

7° La pose de voies de service à Dieppe et à Caen pour mettre nos gares en communication facile avec les quais des ports de ces deux villes.

8° Divers travaux de ballastage et de consolidation de nos tranchées et de nos remblais sur la ligne de Mantes à Caen; revêtement du souterrain de la Motte, sur une longueur de 300 m.; voies de garage et traversées de voies à Bueil, Beaumont-le-Roger et Bernay; abris pour les voyageurs, réclamés par le public et par l'administration, aux gares de Bréval, Bueil, Boisset-Pacy, Evreux, la Bonneville, Conches, Beaumont-le-Roger et Romilly;

9° Agrandissement des gares de Lisieux et de Mézidon, par suite de l'extension du trafic due à l'arrivée, sur ces deux points, des embranchements de Pont-l'Evêque à Lisieux et du Mans à Mézidon;

10° Travaux divers d'agrandissement dans les gares de la ligne de Paris à Rennes, notamment à Vaugirard, où l'octroi de Paris a exigé, comme aux Batignolles, des bâtiments et des clôtures supplémentaires;

11° Enfin, augmentation dans le matériel roulant, machines, voitures et wagons employés à l'exploitation de l'ancien réseau.

Tous les travaux dont nous venons de parler, relatifs à l'ancien réseau, en partie terminés, en partie en cours d'exécution, ont donné lieu, pendant l'année 1859, à une dépense totale de 15,660,973 fr. 3 c.

Malgré l'étendue et l'importance de ces travaux, il nous restera encore d'autres dépenses à faire en 1860, pour satisfaire aux besoins indispensables de l'exploitation de notre ancien réseau.

1° Nous aurons probablement à augmenter, dans des proportions sensibles, le matériel roulant dont nous disposons aujourd'hui, et dont l'insuffisance pourrait devenir nuisible au service de l'exploitation; le commerce demande qu'il soit donné, sans retard, satisfaction à ses besoins, et aucune concurrence ne serait de nature à porter à nos intérêts un préjudice plus grave que l'impuissance où nous pourrions nous

trouver de faire, avec l'exactitude désirable, les transports qui nous sont confiés.

2° Nous aurons à établir une seconde voie sur l'embranchement de Dieppe, d'une part, et sur la section de Lisieux à Caen, de l'autre : le nombre des trains que nous sommes obligés de faire aujourd'hui sur ces deux parties de notre ancien réseau, ne pouvant plus circuler et se croiser convenablement sur la voie unique qui les dessert actuellement.

3° Nous aurons enfin à établir des aménagements nouveaux dans un certain nombre de gares devenues tout à fait insuffisantes pour le service auquel elles sont appelées, notamment dans les gares du Mans, de Lisieux, de Mézidon et de Mantes.

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU MIXTE.

Nous avons poursuivi, dans le courant de l'année 1859, les travaux des lignes de Caen à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, et du Mans à Mézidon, avec embranchement sur Falaise, qui composent le réseau mixte.

Toutes ces lignes sont aujourd'hui ouvertes à l'exploitation, sauf l'embranchement de Saint-Lô, de 18 kilomètres de longueur, dont l'achèvement a été retardé par le mauvais temps qui a régné constamment pendant l'hiver dernier.

Ainsi que nous vous le disions au commencement de ce rapport, nous espérons cependant pouvoir ouvrir cet embranchement de Saint-Lô dans le courant d'avril, ou, au plus tard, au 1er mai prochain.

La section d'Argentan à Mézidon a été livrée à l'exploitation le 1er février 1859, et l'embranchement de Falaise (de 7 kilomètres seulement de longueur) le 1er novembre dernier.

Les dépenses faites, ou plutôt soldées sur ce réseau mixte, pendant l'année 1859, montent, y compris les intérêts à payer sur la construction, à 11,034,102 fr. 26 c.

Il n'est pas inutile de rappeler ici que, sur ce réseau mixte, l'État nous a accordé une subvention totale de 32,000,000 fr., dont 18,000,000 fr. sur la ligne de Caen à Cherbourg, et 14,000,000 fr. sur la ligne du Mans à Mézidon.

Il y aura encore, dans le courant de l'année actuelle, à exécuter sur ce réseau quelques travaux d'une certaine importance, pour la consolidation des terrassements, notamment dans les marais d'Amfreville et de Carentan, et pour l'achèvement des gares, encore incomplètes, qui ont été établies sur ce réseau.

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION DU NOUVEAU RÉSEAU.

Les lignes du nouveau réseau, au nombre de douze, dont nous vous avons donné la nomenclature au commencement de ce rapport, peuvent se diviser en deux grandes catégories, celles qui ont été en construction pendant l'année 1859, et celles qui, pendant la même année, n'ont été qu'en projet ou en études.

Les premières, les lignes en construction, ne sont qu'au nombre de quatre :

1° Rennes à Brest ;

2° Rennes à Saint-Malo ;

3° Lisieux à Honfleur ;

4° Rennes à Redon.

Sur la ligne de Rennes à Brest, dont la construction, aux termes de la loi du 11 juin 1859, a été reprise par l'État, on n'a fait que liquider les comptes des entreprises, et des acquisitions de terrains commencées par la Compagnie.

Sur la somme totale montant, d'après la loi précitée, à 6,850,000 fr., que la Compagnie doit payer à l'État pour la construction de cette ligne, soit en travaux et en terrains, soit en espèces, nous n'avons pu livrer en terrassements, en ouvrages d'art et en acquisitions de terrains qu'une valeur non encore complètement réglée d'environ 2,800,000 fr. ; le surplus sera à payer par la Compagnie à l'État, en partie sur l'exercice courant, en partie sur les exercices ultérieurs.

Sur la ligne de Rennes à Saint-Malo, nous n'avons poursuivi nos travaux que lentement et dans le but de ne pas abandonner complétement les ouvrages commencés par nos entrepreneurs.

Les travaux des lignes de Lisieux à Honfleur et de Rennes à Redon, ont seuls été continués avec une certaine activité, de manière à pouvoir être terminés vers la fin de l'année 1861.

L'établissement de la ligne de Lisieux à Honfleur, dans la partie aujourd'hui en construction entre Pont-l'Évêque et Honfleur, sur une longueur de 25 kilomètres, présente de véritables difficultés : le souterrain d'Hébertot, de 3,000 mètres de longueur, sera un ouvrage considérable ; de plus, les grands terrassements en déblais et en remblais, que nécessitera l'établissement de cette ligne, au milieu de terrains glaiseux de la plus mauvaise qualité, donneront lieu à de fortes dépenses.

La ligne de Rennes à Redon, de 71 kilomètres, sans être précisément ce qu'on appelle une ligne difficile, présente cependant quelques travaux d'une certaine importance.

Les dépenses faites sur ce nouveau réseau, en 1859, montent, y compris les intérêts des fonds affectés à la construction, à	8,457,061 05
Les dépenses faites sur le réseau mixte, pendant cette même année de 1859, montent, y compris toujours les intérêts des fonds employés à la construction, à	11,034,102 26
Ensemble,	19,511,103 31
Déduisant les produits nets de l'exploitation sur les deux réseaux réunis, pendant l'année 1859, de	606,703 33
Il restera pour les dépenses de construction des deux réseaux mixte et nouveau, pendant l'année 1859,	18,904,459 98
Ajoutant les dépenses faites pendant la même année, sur l'ancien réseau, de	15,660,973 03
On aura pour la dépense totale du service de la construction, en 1859, déduction faite des recettes nettes de l'exploitation sur les réseaux mixte et nouveau,	34,565,433 01

Les huit lignes dépendant du nouveau réseau, encore en études ou en projet, peuvent se subdiviser également en deux catégories, les lignes dont la construction va être entreprise pendant l'année courante, d'après les désirs exprimés par l'administration supérieure, et les lignes qui ne pourront être commencées que l'année prochaine.

Les premières sont les lignes :

De Saint-Cyr à Surdon,
Du Mans à Angers,
De Paris à Dieppe, sur la section de Paris à Argenteuil,
De Serquigny à Rouen,
De Rouen à Amiens, à faire par la Compagnie du Nord.

Les dernières, ou les lignes pour lesquelles l'ouverture des travaux est retardée, sont celles :

D'Argentan à Granville,
De Pont-l'Évêque à Trouville,
Et de Laigle à ou près Conches.

DES RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION DES TROIS RÉSEAUX.

Nous commencerons par donner quelques détails sur le service de l'exploitation de la banlieue de Paris, qui comprend, comme nous l'avons dit plus haut, la ligne de Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et Auteuil, et les deux lignes de Versailles, rive gauche, et rive droite, d'une longueur ensemble de 69 kilomètres.

Le nombre des voyageurs transportés sur ces lignes, pendant l'année écoulée de 1859, a été de 10,483,845 voyageurs, soit, en moyenne, de 28,722 voyageurs par jour, qui ont produit ensemble pour l'année, une recette brute totale, déduction faite de l'impôt du dixième, de 5,515,041 50

Ce qui réduit la recette moyenne par voyageur, au chiffre de 0,53 c.

Ces 10,483,845 voyageurs, et la recette brute qu'ils ont produite, se sont répartis ainsi qu'il suit :

	Nombre de voyageurs	Recettes dues aux voyageurs	Prix moyen par voyageur
Ligne de St-Germain,	2,685,230	1,780,739 20	0 67
Embranchem. d'Argenteuil,	653,190	303,102 95	0 46
Embranchem. d'Auteuil,	2,972,672	734,332 90	0 25
Ligne de Versailles (rive droite).	2,509,666	1,684,737 10	0 67
Ligne de Versailles (rive gauche),	1,663,687	1,004,029 35	0 60
	10,483,845	5,515,941 50	0 35

La recette brute due aux voyageurs sur la banlieue étant de	5,515,941 50
Et les bagages et les articles de messagerie, chevaux et animaux qui ont été transportés avec les voyageurs, ayant produit une somme de	159,860 87
La recette brute totale de la banlieue se trouvera ainsi pour l'année 1859, de	5,675,802 37
Elle avait été en 1858, de	5,502,308 10
L'augmentation d'une année sur l'autre a donc été de	173,494 27

Soit de 3 15 p. 0/0.

Sur les grandes lignes entrant dans la composition de nos trois réseaux, l'exploitation a présenté les résultats suivants :

Le nombre des voyageurs transportés a été de 4,555,078, qui ont produit ensemble une recette brute totale, déduction faite de l'impôt du dixième, de 17,834,819 18

Soit une recette moyenne par voyageurs de 3 91.

Notre tarif moyen par voyageur et par kilomètre, étant, d'après les calculs de notre statistique, de 0 05 75, il s'ensuit que le parcours moyen d'un voyageur sur nos lignes de l'Ouest, abstraction faite de la banlieue, a été en 1859 de 68 kilomètres.

Les excédants de bagages, représentant 6,760,000 kilogrammes,

Les chiens au nombre de 29,460,

Les articles de messageries comprenant 31,013 tonnes,

Les finances représentant une valeur de 354,000,000,

Les voitures au nombre de 1,087,
Les chevaux au nombre de 25,579,
Et les autres animaux représentant 2,436 têtes.

Ont donné ensemble, sur la grande vitesse, toujours déduction faite de l'impôt du dixième, et en ajoutant la subvention que la poste nous accorde encore sur une portion de nos lignes de l'ancien réseau,	3,545,767 02
Et la recette totale de la grande vitesse a été de	21,400,586 20

La recette de la petite vitesse s'est élevée, savoir :

Pour les marchandises, représentant un tonnage de 1,830,440 tonnes, à	20,291,232 12	
Pour les voitures, au nombre de 1,954, les chevaux au nombre de 34,836, et les bestiaux de toute espèce, représentant 573,232 têtes, à	2,181,230 70	
Et pour les droits de magasinage, à	184,695 25	
Total de la petite vitesse	22,657,148 07 =	22,657,148 07

Total de la grande et de la petite vitesses réunies, déduction faite de l'impôt du dixième,	44,057,734 27
Si nous ajoutons à cette recette brute totale des grandes lignes, la recette indiquée ci-dessus, afférente à la banlieue, de	5,675,802 37
Nous trouvons que la recette brute totale, applicable à tout notre réseau, déduction faite de l'impôt du dixième, a été de	49,733,536 64
Déduisant, de cette recette, les détaxes et les subventions aux services extérieurs, montant ensemble à	1,804,253 05
Nous arrivons à une recette totale réelle de	47,929,283 59

Laquelle se répartit ainsi :

Ancien réseau d'une longueur de 900 kilomètres.		44,639,148 96
Réseau mixte en exploitation pendant l'année 1859, sur une longueur moyenne de 267 kil.	3,188,964 23	3,290,134 63
Nouveau réseau en exploitation sur une longueur de 18 kilomètres seulement.	101,170 40	
Total pareil		47,929.283 59

Si l'on compare, après les avoir classées de la même manière, les recettes de l'année 1858 avec celles de l'année 1859, on arrivera aux résultats suivants :

L'ancien réseau, exploité sur une même longueur de 900 kilomètres, pendant les deux années, a donné, en 1859, une recette brute totale, déduction faite de l'impôt du dixième, des détaxes et des subventions de	44,639,148 96
Et, en 1858, de	39,675,017 12
Augmentation pour l'année (*b*),	4,964.131 24

Sur les réseaux mixte et nouveau, la longueur moyenne exploitée en 1858 n'était que de 162 kilomètres; elle a été portée, en 1859, à 285 kilomètres.

La recette brute, en 1859, a été de	3,290,134 63
Et, en 1858, de	1,506,765 18
Différence ou augmentation de 1859 sur 1858,	1,783,369 45

Les lignes de ces deux réseaux n'ont point encore reçu le développement de trafic que l'on est en droit d'espérer pour elles. Sans vouloir les comparer à nos grandes lignes, il convient de rappeler que les lignes, même les plus riches et les plus productives, ont mis un certain nombre d'années à atteindre les chiffres de recettes auxquels elles sont arrivées aujourd'hui.

(*b*). L'emploi de cette différence entre les recettes brutes de l'ancien réseau, pendant les deux années de 1859 et de 1858, peut s'expliquer ainsi :

Dépense supplémentaire de l'exploitation due au développement du trafic, et correspondante à l'augmentation de 4,964,131 fr. 24 c. réalisée sur la recette brute, environ 41 0/0 de cette augmentation, soit	2,035,281 »
Dépenses des exercices clos et réserve pour liquidation des comptes en cours de règlement,	1,150,420 »
Augmentation des charges de l'ancien réseau, de 1859 sur 1858,	454,037 »
Augmentation dans le dividende donné aux actionnaires de 4 fr. 50 par action, soit pour les 300,000 actions	1,350,000 »
Total à peu près pareil à l'augmentation du produit brut signalée ci-dessus,	4,989,738 »

DES DÉPENSES ET DES PRODUITS NETS DE L'EXPLOITATION.

La division prescrite par la loi du 11 juin 1859 des lignes de l'Ouest en trois réseaux distincts et séparés, a introduit forcément des changements notables dans la manière de classer nos dépenses d'exploitation. Au lieu de réunir, comme par le passé, ces dépenses en un seul chiffre total, subdivisé en un petit nombre de chiffres secondaires, il a fallu distinguer et séparer avec soin les dépenses de l'ancien et celles du nouveau réseau.

Pour nous conformer à l'usage consacré par les Compagnies qui exploitent déjà, depuis quelques années, deux réseaux distincts et séparés l'un de l'autre, nous n'avons mis sous vos yeux que le compte de l'exploitation de l'ancien réseau, le seul qui ait pour vous, comme nous l'avons expliqué plus haut, un intérêt direct et immédiat.

Quant aux réseaux mixtes et nouveau, encore en construction sur une grande partie de leur longueur, nous ne vous présenterons leurs comptes que d'une manière sommaire, ainsi que le font les autres Compagnies, sauf à étendre et à développer plus tard ces comptes, dès que l'exploitation des réseaux auxquels ils appartiennent aura acquis un certain développement, et présentera des résultats dignes de fixer votre attention et de nature à vous donner une idée un peu exacte de l'avenir réservé à ces lignes nouvelles.

Examinant, d'abord, les comptes de l'ancien réseau, dont le tableau vous a été communiqué, vous verrez que les dépenses de l'exploitation se résument en quatre chapitres distincts :

1° Administration centrale et services généraux,	1,360,095 50
2° Exploitation proprement dite, comprenant le mouvement, c'est-à-dire le service des trains et des gares; le service commercial, le contrôle et la statistique, personnel et matériel,	7,306,701 44
3° Service du matériel et de la traction, personnel, locomotion, entretien des machines, des voitures et des wagons,	7,534,747 55
4° Entretien et surveillance de la ligne,	2,879,039 78
Total des dépenses de l'exploitation, pour l'ancien réseau, pendant l'année 1859,	19,080,584 27
A cette dépense de l'exploitation proprement dite, il a fallu ajouter, en dépenses faites sur les exercices clos, dont nous parlerons tout à l'heure,	555,007 58
Et mettre en réserve pour la liquidation de comptes divers, en cours de règlement,	595,412 40
Et le total de notre dépense s'est élevé ainsi à	20,231,004 25

Les excédants des dépenses sur les recettes des exercices clos, montant, comme il est dit ci-dessus, à 555,007 fr. 58 c., se composent principalement d'indemnités que la Compagnie a eu à payer par suite de divers accidents arrivés à des voyageurs, dans le courant de l'année 1858, notamment au Vésinet, et de frais judiciaires et d'indemnités pour pertes et avaries occasionnés, sur la fin de l'année 1858, par l'encombrement de nos gares, notamment de la gare des Batignolles, encombrement survenu à la suite d'une affluence exceptionnelle de marchandises, dans les derniers mois de cette année 1858.

Quant à la somme mise en réserve pour la liquidation des comptes divers en cours de règlement, elle s'appliquera surtout à atténuer une part notable des sacrifices que la Compagnie avait dû faire, avant la fusion, en vue de l'organisation de services maritimes, ayant pour but la conservation et le développement de son propre trafic.

Les recettes brutes de l'exploitation de l'ancien réseau, déduction faite de l'impôt du dixième des taxes et des subventions aux services extérieurs, montant ensemble, comme il est dit ci-dessus, à	44,639,148 96
et les dépenses de l'exploitation de ce même réseau, étant de	19,080,584 27
Le produit net total dû à l'exploitation de cet ancien réseau (abstraction faite des recettes diverses), est de	25,558,564 69

Ces produits, bruts et nets, ainsi que les dépenses de l'exploitation, peuvent se répartir, ainsi qu'il suit, entre la banlieue d'une part, et les grandes lignes de l'ancien réseau, de l'autre :

	Banlieue.	Grandes lignes de l'ancien réseau.	Totaux de l'ancien réseau.
Recettes brutes de l'exploitation,	5,446,849 27	39,192,299 69	44,639,148 96
Dépenses de l'exploitation,	2,832,344 78	16,248,239 49	19,080,584 27
Recettes nettes dues à l'exploitation seule,	2,614,504 49	22,944,060 20	25,558,564 69

On déduira des chiffres de ce tableau, les rapports de la dépense à la recette brute de l'exploitation, et qui sont, savoir :

Pour les lignes de la banlieue, de 52 0/0.
Pour les grandes lignes de l'ancien réseau, de 41,45 0/0.
Et pour les lignes réunies de l'ancien réseau, de (*c*) 42,74 0/0.

Le chiffre des recettes brutes de l'exploitation de l'ancien réseau, donné plus haut, monte, déduction faite de l'impôt du dixième, des détaxes et des subventions aux services extérieurs, à		44,639,148 96
A quoi il faut ajouter, pour recettes diverses, savoir :		
Produit du domaine,	220,474 49	
Produit du chemin de Ceinture,	202,559 23	
Recettes et intérêts divers,	235,683 53	
Solde de l'exercice 1858	2,662 89	
Total des recettes diverses,	661,380 14	661,380 14
Et nous avons, pour la recette brute totale de l'ancien réseau, pour l'exercice 1859,		45,300,529 10
Le chiffre des dépenses de l'exploitation de l'ancien réseau, dans cette même année 1859, s'élevant à	19,080,584 27	
Et la dépense des exercices clos, et de la réserve montant à	1,150,419 98	
Soit, ensemble, à	20,231,04 25	20,231,004 25
Il reste, pour le produit net de notre ancien réseau, pendant l'année 1859,		25,069,524 85
dont il faut retrancher les charges incombant à cet ancien réseau, et montant, au 31 décembre 1859, à		13,819,524 85

(*c*) Si l'on voulait comparer les chiffres de ces pourcentages avec ceux des autres Compagnies, il y aurait lieu de s'assurer d'abord que les recettes et les dépenses sont classées dans les comptes rendus des autres Compagnies de la même manière que dans la nôtre.

Savoir :

Pour les intérêts et remboursement des emprunts,	13,534,906 01	
Et pour l'abonnement au timbre pour actions et obligations,	284,618 84	
Total pareil,	13,819,524 85	
Et il viendra pour le bénéfice à répartir aux actionnaires,		11,250,000 »

Soit, pour 3,000 actions, 37 fr. 50 par action.

Sur les réseau mixte et nouveau réunis, les recettes brutes de l'exploitation se sont élevées, toujours déduction faite de l'impôt du dixième, des détaxes et des subventions aux services extérieurs, pendant l'année 1859, à la somme de,		3,290,134 63
Les recettes diverses, pour ces deux mêmes réseaux, ont été, ensemble, de		25,241 40
Le total des recettes brutes, pour ces deux réseaux réunis, est donc, pour 1859, de,		3,315,375 92
La dépense de l'exploitation a été, pendant cette même année de 1859, de,	2,649,437 82	
A quoi il faut ajouter pour les exercices clos,	59,234 77	
Ensemble,	2,708,672 59	2,709,672 59
Il reste donc, pour le produit net de ces deux réseaux, pendant l'année 1859, à porter en déduction sur le compte de construction, conformément aux prescriptions de la loi du 11 juin 1859,		606,703 33

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE.

Après avoir exposé en détail l'état d'avancement de vos travaux de construction, et les résultats de votre exploitation, il nous reste à mettre sous vos yeux le résumé des dépenses et des recettes totales du compte de l'établissement, et à vous faire connaître les voies et moyens à l'aide desquels nous avons fait face à la partie de vos dépenses qui, dans ce compte, se réfère à l'exercice 1859.

Les dépenses de l'établissement de vos trois réseaux s'élèvent au 31 décembre 1859, à	524,247,516 65
Les recettes de votre capital s'élèvent, à la même époque, à	565,041,075 80
A savoir :	
Capital des actions	150,000,000 »
Subventions fixées par la loi du 11 juin 1859, composées, reçues, réglées en bons du Trésor ou à recevoir	52,727,049 06
Emprunts : Obligations des anciennes Compagnies non encore converties ; obligations nouvelles délivrées en échange d'obligations anciennes ou émises pour travaux nouveaux depuis la fusion, et solde des obligations à 0/0 et 5 0/0 restant à négocier, ensemble	362,314,026 83
Somme égale	565,041,075 89
Si l'on déduit de cette somme le montant des dépenses des trois réseaux, au 31 décembre 1859, soit,	524,247,516 65
On trouve un excédant de capital de	40,794,159 14
Qui se décompose ainsi qu'il suit :	
Subventions réglées en bons du Trésor non échus,	10,026,198 »»
Subventions à recevoir,	13,414,628 15
Obligations à 0/0 et 5 0/0 à négocier,	376,400 »»
En caisse et domaine privé,	16,976,932 99
Somme égale,	40,794,159 14

C'est également à l'aide des subventions de l'Etat, venant à échéance dans le courant de l'exercice 1859, et par l'émission d'obligations nouvelles que nous avons soldé les travaux et dépenses du dernier exercice.

Vous vous rappellerez sans doute que, dans votre dernière assemblée générale, nous vous avons annoncé que la Banque de France était autorisée à ouvrir aux Compagnies de chemins de fer, réunies en syndicat, un premier crédit de 100 millions, destiné à pourvoir aux dépenses de construction du premier semestre 1859. La Banque était chargée, en même temps, de négocier les obligations que les Compagnies avaient à lui remettre, tant pour la couvrir de ses avances, que pour fournir le surplus des ressources nécessaires aux travaux de l'année entière.

Conformément aux conventions intervenues à ce sujet, nous avons remis à la Banque de France un nombre d'obligations suffisant pour représenter la garantie de la part proportionnelle que nous avions à recevoir, dans le crédit ouvert aux Compagnies, et faire face, ultérieurement, au complément de nos dépenses, dont le chiffre à réaliser en obligations, avait été fixé, dans notre budget, à 40 millions.

Dans le cours du premier semestre, la Banque de France a mis successivement à notre disposition, au taux d'intérêt de son escompte, les sommes destinées à l'acquittement de nos dépenses.

Ce n'est que dans le cours du second semestre qu'elle a commencé la négociation de nos titres ; et du 1er juillet au 1er octobre 1859, elle a opéré le placement de 144,000 obligations qui, vendues à un prix moyen de 282 fr. 15.8 par obligation, jouissance du 1er juillet 1859, ont produit une somme brute de 40,630,863 fr. 10 c.

De concert avec les Compagnies syndiquées, nous poursuivons en ce moment, auprès de la Banque de France, des négociations qui ont pour but de déterminer le crédit qui pourra nous être ouvert en 1860.

En attendant la solution de cette question, nous soldons les dépenses d'établissement des premiers mois de l'année courante, au moyen de l'excédant disponible sur les réalisations de 1859.

FIXATION DU DIVIDENDE.

Les recettes de toutes natures de l'exploitation de votre ancien réseau s'étant élevées à	45,300,529 10
Et les dépenses, réserves et charges réunies de l'exploitation du même réseau, à	34,050,529 10
Le bénéfice net est de	11,250,000 »
qui se répartissent ainsi qu'il suit :	
Intérêts à 3 1/2 0/0, soit 17 fr. 50 c. par action	5 250,000 »
Dividende de 20 fr. par action	6,000,000 »
Somme égale	11,250,000 »

L'intérêt de 17 fr. 50 c. a été payé le 1er octobre dernier. Si vous approuvez la distribution du solde du dividende, soit 20 fr. par action, le paiement en sera fait à la caisse de la Compagnie, à dater du lundi, 2 avril prochain.

Nous avons le regret de vous annoncer la perte que nous avons faite dans la personne de M. Wm Chaplin, l'un des membres de votre Conseil d'administration, et l'un des fondateurs des anciennes Compagnies de Rouen, du Havre, de Cherbourg et de l'Ouest. M. Wm Chaplin, soit par son concours personnel, soit par son influence en Angleterre, avait puissamment contribué à la formation de ces Compagnies, qui, ainsi que vous le savez, ont trouvé dans les capitaux anglais une notable partie de leurs moyens d'exécution.

Dans l'organisation actuelle de votre administration M. Chaplin était resté le dernier lien entre votre Conseil et les intérêts afférents à votre entreprise qui se trouvent encore représentés en Angleterre.

Nous vous proposons de le remplacer par M. Wm Chaplin, son fils, placé aujourd'hui à la tête des grands établissements de transport anglais, créés par son père, et qui, personnellement, jouit de la juste considération qui s'attachait à son nom.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE.

Des Verrières à Neufchâtel et à la Thielb avec embranchement sur Vaumarcus-Yverdon.

RAPPORT

A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 5 MARS 1860.

Suite (1)

II.

COMPTES DU 1er MAI AU 31 DÉCEMBRE 1859.

Notre entreprise ayant commencé avec l'année 1860 à entrer définitivement dans la période d'exploitation, nous avons clos nos écritures au 31 décembre 1859, de telle sorte que nos comptes comprennent désormais l'exercice plein d'une seule et même année, du 1er janvier au 31 décembre.

Nous avons donc l'honneur de vous soumettre aujourd'hui :

1° Le compte des recettes et dépenses de la Compagnie du 1er mai au 31 décembre 1859 ;

2° Le bilan général de nos livres arrêté au 31 décembre 1859.

Ces deux pièces sont annexées au rapport.

Compte d'exploitation.

Le compte d'exploitation des sept semaines de l'exercice 1859 n'a pu être liquidé, à raison principalement des redevances dues par la Compagnie du Jura industriel, en vertu de notre traité avec cette Compagnie, en date du 9 octobre 1858, et qui doivent être établies sur la base des dépenses des travaux de construction dont le règlement n'était point arrêté et ne le sera qu'après le complet achèvement de ces travaux. Le résultat de cette courte période d'exploitation, du 7 novembre au 31 décembre 1859, figurera plus naturellement d'ailleurs dans le compte d'exploitation qui vous sera présenté pour l'exercice de l'année 1860, et qui fournira des éléments d'appréciation dont on ne saurait trouver un aperçu, même le plus superficiel, dans une exploitation de sept semaines.

Nos écritures reproduisent donc simplement l'état de fait, c'est-à-dire les recettes brutes encaissées et les dépenses avancées à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, chargée, comme vous le savez, de l'exploitation de notre réseau.

En résumé, il ressort des comptes que nous vous soumettons, que, du 1er mai au 31 décembre 1859, les recettes ont été de, savoir :

Compte du 1er mai au 31 décembre 1859.

Solde du compte au 30 avril 1859,	fr. 3,120,961 87	
Versements sur actions,	1,098,350 »	
Versements sur obligations,	527,230 »	
Intérêts et produits divers,	107,787 50	
Recettes de l'exploitation du 7 novembre au 31 décembre 1859,	60,675 78	
		4,915,005 15
Compte courant Paris-Lyon-Méditerranée,		41,577 83
Total,		4,956,582 98
Durant le même exercice, les dépenses se sont élevées, savoir :		
Expropriations, frais généraux, etc.,	fr. 346,643 19	
Intérêts des actions et obligations,	1,002,002 42	
Service de la construction,	3,607,937 67	
		4,956,582 98

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 24 mars 1860.

III.

SITUATION FINANCIÈRE. — PROPOSITION D'EMPRUNT.

Afin de nous rendre exactement compte de la situation financière de la Compagnie et de l'emploi des ressources que nous vous demandons de mettre à notre disposition, au moyen d'une nouvelle émission d'obligations, nous avons dressé le budget ou état général de toutes les dépenses de construction du chemin de fer Franco-Suisse et des ressources destinées à y pourvoir, depuis la constitution de notre Société jusques et y compris les prévisions des recettes et des dépenses de l'année 1860.

Les éléments qui ont servi de bases aux évaluations de ce budget général ont un caractère de certitude et de fixité qui ne laisse place à aucune appréhension d'une modification possible dans la situation financière que ce budget constate.

Les travaux de construction proprement dits sont terminés et le montant des dépenses nous en est connu, le règlement du ballastage restant à finir et de quelques menus travaux ne saurait différer, d'une manière sensible, de l'appréciation que nous en faisons aujourd'hui. Les autres éléments de dépenses sont exactement déterminables : ce sont des intérêts et des frais fixes qu'il suffit d'additionner. Ainsi, rien n'est hypothétique dans les chiffres de dépenses que nous avons arbitrés ; ils résument, d'une manière positive, le coût réel et invariable de l'entreprise, telle qu'elle est définie par l'acte de concession.

Dans le chapitre des dépenses, qui comprend l'exercice plein de l'année 1860, nous avons fait entrer le paiement, jusqu'en décembre 1860, de l'intérêt à 5 0/0 des versements effectués sur les actions. Il nous a paru que l'article 18 de nos statuts ne pouvait pas être interprété avec une rigueur telle, que le paiement de l'intérêt des versements dût cesser à l'heure précise de la mise en exploitation de tout le réseau, et nous estimons qu'en fait, la période de construction ne sera réellement close qu'à la fin de 1860. Vous approuverez sans doute, Messieurs, cette mesure d'équité, qui reportera sur l'avenir une part, bien faible du reste, des charges présentes.

Au même chapitre des dépenses figure naturellement aussi le montant des frais et des intérêts du nouvel emprunt, dont nous vous proposons d'autoriser l'émission, et dont il nous reste à déterminer le chiffre.

En faisant abstraction, pour un moment, des deux chefs de dépenses dont nous venons de parler, à savoir : le paiement de l'intérêt des actions et des intérêts et frais du nouvel emprunt, pendant l'année 1860, il ressort de l'état général des dépenses, que le chiffre de 20 millions de francs, qu'on s'était habitué à considérer comme le capital normal de l'entreprise, est dépassé de la somme de 2,748,712 fr. 50 c.

Assurément, Messieurs, il est permis de ne point s'étonner que des prévisions, qui datent de 1855, du coût de construction d'un chemin de fer s'élevant à 20 millions de francs, ne se soient pas réalisées avec une précision mathématique, et il est peu d'entreprises de cette importance qui n'aient été l'objet de mécomptes plus sérieux. L'accroissement de 10 1/4 0/0 de notre capital de construction représente à peine le renchérissement du prix de toutes choses, et par conséquent de la main d'œuvre, pendant les quatre années qui viennent de s'écouler.

Ce renchérissement, cependant, n'a pas eu l'influence qu'on serait tenté de lui attribuer : il a été contrebalancé par le soin minutieux apporté aux études et les économies obtenues dans les travaux de construction. L'excédant des dépenses s'explique par d'autres causes que nous avons facilement reconnues.

Reportons-nous, par la pensée, au commencement de l'année 1856. A cette époque, eu égard, d'une part, à la valeur de la propriété foncière, d'autre part, aux conditions ordinaires de déplacement des capitaux dans le canton de Neufchâtel, il est bien évident qu'en portant à 20 millions le coût des deux lignes du chemin de fer Franco-Suisse, on n'estimait pas que le montant des expropriations et acquisitions de terrains, des intérêts des capitaux engagés, actions et obligations, dût atteindre, ni surtout dépasser ensemble 3 millions de francs : de sorte que, dans cette évaluation de 20 millions, la part afférente aux études et travaux n'était pas moindre de 17 millions de francs. Cette appréciation du coût des travaux de construction était d'ailleurs très-rationnelle : elle admettait une dépense de 240,000 francs par kilomètre, qui était certainement modérée pour un chemin de fer construit à double voie, dans les régions difficiles et escarpées que vous connaissez.

Du chef des travaux, les prévisions de 1856 se sont trouvées justes : les frais d'études, terrassements et ouvrages d'art, matériel, etc., en un mot, toutes les dépenses du service de la construction ascendent, en effet, à 17 millions 400,000 francs, soit à 248,570 fr. par kilomètre, le chemin étant construit à double voie dans toute sa longueur. La somme de 400,000 fr. en sus des 17 millions représente une partie du coût de certains travaux supplémentaires dont nous parlons ci-après.

Ce résultat favorable doit être attribué à l'unanimité constante des vues de votre Conseil d'administration et à la bonne direction imprimée aux études et aux travaux par les ingénieurs dont la Compagnie de Paris-Lyon, notre associée, a mis l'expérience et le dévouement au service de notre entreprise. Quelques indications suffiront pour faire apprécier avec quelle savante économie les travaux ont été dirigés :

Le viaduc de la Prise-Mylord, de quatre arches de 12 mètres d'ouverture et de 25m,50 de hauteur maxima, a coûté 225,000 fr.

Le viaduc de Couvet, de six arches de 15 mètres d'ouverture et de 25m,50 de hauteur maxima, 250,000 fr.

Le viaduc de l'Huguenaz, de quatre arches de 15 mètres d'ouverture et de 30 mètres de hauteur maxima, 350,000 fr.

Le coût du viaduc de Serrières, de trois arches de 20 mètres d'ouverture et de 30 mètres de hauteur maxima, est de 150,000 fr.

Le remarquable viaduc de Boudry, établi pour la traversée de l'Areuse (dix arches de 15 mètres d'ouverture et une arche de 20 mètres, long de 220 mètres et d'une hauteur de 38 mètres), n'a coûté que 670,000 francs.

Enfin, la section de la traversée des gorges de l'Areuse, sur 12 kilomètres de longueur (du ravin de Cormondrèche à Noiraigue), qui comprend huit souterrains, d'énormes travaux de déviation et deux ponts importants sur l'Areuse, revient à 3 millions 800,000 fr., soit à 310,000 fr. par kilomètre.

Ce n'est donc point là, nous l'avons dit, que se trouvent les causes de l'excédant signalé sur les prévisions. Ces causes se révèlent d'elles-mêmes ; les voici :

1° *Expropriations.* — Le coût des expropriations s'élève au chiffre de 2,800,000 fr. Au devis primitif, la dépense de ce chef figurait pour un peu moins de 1 million !

Que cette évaluation première soit considérée comme invraisemblable, en 1859, cela se conçoit. L'expérience de toutes les Compagnies de chemins de fer a montré comment la valeur de la propriété croissait merveilleusement sous les pas des ingénieurs, et tout le monde sait aujourd'hui de combien elle augmente (d'un tiers en moyenne), par les allocations d'indemnités accessoires, sous les dénominations variées et fructueuses de morcellement, déformation, détour d'issue, aggravation de frais de culture, etc., etc. Mais, en 1856, on ignorait tout cela ; on n'a tenu compte que de la valeur vraie de la propriété, et il est advenu qu'on était resté de deux tiers environ au-dessous de la réalité : cette réalité, empressons-nous de le dire, à l'honneur des experts de 1856, n'a duré que le temps de l'expropriation, et la Compagnie n'a pas tardé à reconnaître, lors de la vente de ses excédants, la justesse positive des appréciations du devis primitif.

Toutefois, le mécompte constaté, il importe de remarquer, d'une part, que les expropriations des terrains les plus précieux, ceux de la ligne du Littoral, ont dû être faites dans une année exceptionnelle d'abondance et de supériorité de produits, pour la vigne notamment, et que le prix de ces terres en avait atteint des chiffres inaccoutumés ; d'autre part, que, en définitive, le coût des expropriations sur les deux lignes, qui s'élève à 40,000 fr. par kilomètre, est sensiblement le même que sur les chemins de fer du Central-Suisse et du Nord-Est, et de beaucoup inférieur au prix payé par l'Ouest-Suisse.

Quoi qu'il en soit, et si l'on présume que l'évaluation de 1856 ait été trop superficielle, la Compagnie possède des éléments d'évaluation au-dessus de toute critique, dans les expertises auxquelles elle a fait procéder avant chaque opération, par les hommes les plus compétents, expertises parfaitement sincères et destinées à fournir aux agents de la Compagnie des bases certaines d'appréciation ; or, en moyenne, les prix alloués ont atteint plus du double des évaluations consignées dans ces expertises. Il n'est personne, du reste, dans le canton, qui ne reconnaisse que l'exagération dans les prix des immeubles expropriés et indemnités afférentes, n'ait atteint au moins cette proportion.

Les prévisions du devis primitif ont donc été surpassées, du chef des expropriations, d'au moins 1,400,000 fr. La pensée que la plus grosse somme de notre excédant porte sur celle de nos dépenses qui profite le plus directement au pays, est seule propre à atténuer nos regrets.

2° *Frais et différence sur le cours d'émission des emprunts.* — Il est de notoriété publique que, il y a quatre ans, les placements des capitaux, dans le canton de Neufchâtel, se faisaient toujours au pair et le plus souvent à un taux d'intérêt rarement supérieur à 4 0/0. Il n'y avait donc nulle témérité à estimer que les obligations du chemin de fer Franco-Suisse trouveraient, facilement même, des preneurs à 5 0/0, au pair. Telle a été l'opinion des auteurs du devis primitif de notre entreprise. Cette prévision, toute légitime qu'elle parût et qu'elle fût alors, a été déçue. Les chemins de fer, dans le canton, ont été l'occasion de luttes vives et prolongées, qui, à partir d'une certaine époque du moins, n'ont été fécondes qu'en obstacles et en difficultés pour l'une et l'autre entreprise ; l'élément le plus sensible des affaires industrielles, leur crédit, a eu nécessairement à en souffrir. En second lieu, les sommes énormes qui ont été demandées et absorbées par deux entreprises aussi importantes, exécutées en même temps, presque sur le même point, a forcément haussé le prix du capital. Enfin, les conditions offertes par les autres compagnies suisses et étrangères ont fait la loi à notre Compagnie, qui a dû consentir des avantages pareils, pour obtenir les capitaux, sollicités de tous côtés à la fois, et qui avaient le choix du meilleur placement.

Tous ces faits, imprévus en 1856, nous ont contraints d'inscrire à nos dépenses un chiffre supplémentaire, non compris au devis primitif, de 550,000 fr., représentant, en nombre rond, les frais exceptionnels et la différence sur le cours d'émission des obligations de notre emprunt de 8 millions de francs.

Nous n'avons pas besoin de vous rappeler, du reste, le succès de cet emprunt et les conditions relativement favorables auxquelles il a été négocié.

3° *Retard de la mise en exploitation.* — Les seuls obstacles sérieux que notre entreprise ait eu à surmonter lui sont venus des difficultés et des lenteurs qu'ont eu à subir les questions de raccordement de notre réseau avec les chemins de fer suisses et avec les chemins de fer français.

Il y a six ou sept mois à peine que les nombreuses formalités par lesquelles ont dû passer les projets de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée sont accomplies, et que les travaux ont pu être entrepris entre Pontarlier et Mouchard. La construction du tronçon des Verrières à Pontarlier, qui va être ouvert à la circulation en même temps que notre ligne Neufchâtel-Verrières, avait été déjà considérablement retardée par suite de l'opposition que le raccordement de notre ligne avec le réseau français avait suscitée. D'un autre côté, la ligne des Verrières était également subordonnée à l'achèvement de la ligne du Littoral, dont nous avons si longtemps sollicité et attendu le raccordement avec les chemins suisses.

Il était évidemment d'une bonne administration de mesurer l'avancement des travaux et l'engagement des capitaux sur la marche des travaux des lignes aboutissantes, sans lesquelles la mise en exploitation de notre réseau était radicalement impossible.

Vous savez, Messieurs, les demandes en concession multipliées et les démarches incessantes au moyen

lesquelles nous avons tant de fois voulu prévenir le dommage que tout retard dans l'exécution des lignes voisines devait nous causer. Nos efforts ont fini par être couronnés de succès, en grande partie du moins, mais un peu tard, et nous avons eu à subir un chômage de capitaux équivalent, en moyenne, à une année d'intérêts sur la moitié des versements d'actions ; le devis primitif s'est trouvé ainsi dépassé, de ce chef, d'une somme de 380,000 fr.

4° *Travaux supplémentaires. — Raccordement avec le Jura industriel. — Port et gare du Landeron.* — Notre traité du 9 octobre 1858 avec la Compagnie du Jura industriel a mis à la charge de notre Compagnie les frais de raccordement de la ligne Locle-Chaux-de-Fonds-Neufchâtel avec la gare du Sablon, et nous a obligés de donner plus d'extension à la gare de Neufchâtel ainsi qu'aux bâtiments dont l'usage a été concédé au Jura industriel. Ces divers travaux, y compris la double voie de la bifurcation, aux Parcs, jusqu'à la gare de Neufchâtel, ont occasionné des dépenses qui atteignent déjà 260,000 fr.

Hâtons-nous d'ajouter que cette dépense ne doit figurer que pour ordre, l'intérêt des sommes déboursées nous étant payé par le Jura industriel.

Nous vous avons entretenu déjà de l'installation dispendieuse de la gare et du port du Landeron, au moyen de laquelle nous nous sommes efforcés de remédier, le mieux possible, aux graves inconvénients résultant de l'interruption des voies ferrées entre la Neuveville et Bienne. Ces travaux, bien imprévus certes, ont nécessité une dépense effective de 140,000 f.

Cette somme n'est point immobilisée tout entière dans les travaux du port, et une partie sera recouvrée en nature et utilisée ailleurs, lorsque, le raccordement opéré avec Bienne, la station du Landeron ne sera plus qu'une station de passage ; mais il n'en a pas moins fallu provisoirement débourser la somme de 140,000 fr.

Récapitulant ces cinq sources d'aggravation des charges de notre entreprise, nous trouvons que les prévisions du devis primitif ont été dépassées :

1° Du chef des expropriations,	fr.	1,400,000
2° Du chef des frais et de la différence sur le cours d'émission de l'emprunt de 8 millions,		550,000
3° Du chef du retard dans la mise en exploitation, et pour intérêts sur les versements d'action,		380,000
4° Du chef des travaux supplémentaires pour compte du Jura industriel,		260,000
5° Du chef des travaux supplémentaires pour la gare et le port du Landeron,		140,000
Total,		2,730,000

soit, à quelques mille francs près, l'excédant que nous avons constaté être de 2,768,712 fr. 50 c.

En outre de cet excédant, notre budget général des dépenses, arrêté au 31 décembre 1860, comprend les intérêts des versements sur actions et les frais et intérêts du nouvel emprunt pendant l'exercice 1860, diminués du produit net des recettes de l'exploitation du même exercice : de sorte que le total des dépenses depuis la constitution de la Société jusqu'à la fin de l'exercice 1860 se résume comme suit :

Intérêts des actions, fr.		1,352,000 »
Intérêts, frais d'emprunts et différence sur le cours des émissions,		1,821,212 50
Frais généraux,		439,500 »
Expropriations,		2,800,000 »
Construction,		17,500,000 »
Total,		23,852,712 50
A déduire :		
1° Produit du domaine, des ventes d'excédants, recettes diverses, intérêts généraux (valeurs réalisées),	400,000	
2° Produit net des recettes de l'exploitation sur l'exercice 1860, de quatorze mois de la ligne du Littoral et de 6 mois de la ligne des Verrières (1), évalué au minimum à	500,000	900,000 »
Total des dépenses au 31 décembre 1860,		22.952.712

Nous vous demandons en conséquence, Messieurs, l'autorisation de faire une nouvelle émission, jusqu'à concurrence de 10,000 obligations, qui, dans les conditions du premier emprunt, et au cours de 385 fr., produiraient net 3,850,000 fr., somme de 900,090 fr. supérieure au découvert de notre budget arrêté au 31 décembre 1860. Les ressources qui seront ainsi mises à notre disposition pourront éventuellement être utilisées au mieux des intérêts de la Compagnie, et sans qu'il en résulte une aggravation réelle de nos charges, comme, par exemple, si un accroissement de trafic venait à nous imposer la nécessité désirable de poser la double voie sur certains points, ou s'il se présentait quelque combinaison avantageuse à notre exploitation qu'il importât à notre Compagnie de faciliter ou d'assurer par une avance de fonds opportune. D'un autre côté, les versements sur actions, portés à notre budget des recettes pour leur montant intégral, présentent, en réalité, par le fait des actionnaires en retard, une différence de 500,000 fr., remarquablement faible pour un versement effectué de plus de 10 millions de francs, mais que nous hésiterions à faire rentrer par une exécution trop précipitée des retardataires, tout au moins tant que nos actions ne sont pas cotées à la bourse de Paris.

Il ressort, en résumé, de cet exposé, d'une part que le compte général de toutes les dépenses au 31 décembre 1860, établi sur les éléments les plus positifs, et à l'abri de toute chance possible de mécompte ou d'erreur, ne saurait en aucun cas dépasser 23 millions de francs, et, d'autre part, que nous avons les chances les plus probables de réduire le chiffre de ce capital au moyen des recettes de l'exercice 1860.

Nous ne céderons pas, Messieurs, à la tentation d'établir, par des prévisions de rendement, péniblement calculées, que notre entreprise reste avec tous ses éléments de succès.

On a tellement abusé de la bonne volonté des chiffres à se laisser grouper, selon la fantaisie des calculateurs, que les évaluations de ce genre ne sont plus accueillies qu'avec une défiance très-légitime.

Toutefois, notre réseau se relie à des chemins de fer en exploitation dont il est permis, au moins, d'invoquer les précédents et la situation présente.

C'est ainsi que nous pouvons constater que notre ligne du Littoral, ouverte à la circulation au moment de la période décroissante et des recettes les plus basses pour tous les chemins de fer suisses, et privée encore de la majeure partie du trafic des marchandises, a réalisé, dans les quatre premiers mois écoulés, une recette kilométrique supérieure à celle que pendant les quatre premières années de son exploitation l'Ouest-Suisse a obtenue, pour les mêmes mois, sur ses lignes. Notre chemin profite naturellement, de suite, du trafic conquis à la longue par la ligne de l'Ouest, dont il est le prolongement.

En 1859, le produit moyen, par kilomètre et par an, de l'Ouest-Suisse, s'est élevé à 19,524 fr. ; c'est précisément le rendement brut qui nous donnerait, pour l'exercice de 1860 le produit net de 500,000 fr., soit de 8,571 fr. 42 c. net par kilomètre (2), prévu dans notre budget et que nous avons cru devoir adopter pour ce motif.

Est-ce la limite du rendement possible des chemins de fer suisses ? Nous croyons fermement que ce n'en est que le point de départ, et que nos voies ferrées sont loin encore de procurer au public et aux actionnaires les avantages qu'on est en droit d'en attendre.

L'infériorité du produit des chemins de fer suisses, quoi qu'on ait pu dire, n'a tenu jusqu'à ce jour véritablement qu'à une seule cause : le morcellement des lignes en tronçons épars, non reliés entre eux, duquel résulte l'absence de tarifs communs, et, comme conséquence, l'insignifiance des transports de marchandises.

Les rapports de toutes les compagnies de chemins de fer suisses en font foi : leur trafic est presque exclusivement local, et le produit des transports de marchandises qui, sur les autres voies ferrées, entre ordinairement dans le rendement total au moins pour une part double et triple, ne constitue sur presque tous les chemins de fer suisses qu'un élément très-secondaire et accessoire de ce rendement total.

C'est à cette cause d'infériorité que la situation particulière de notre réseau nous commandait de chercher un remède. Les relations que nous avons établies sur le pied du plus parfait accord avec les Compagnies de l'Ouest, du Central et du Nord-Est, nous permettent d'entrevoir déjà le moment très-prochain où le but sera atteint. A vrai dire, la mise en exploitation de la ligne d'Yverdon au Landeron a ouvert sous ce rapport une ère nouvelle aux chemins de fer suisses ; la lacune si regrettable qui subsiste encore entre la Neuveville et Bienne n'empêche pas que les lignes, rapprochées et presque reliées, puissent déjà commencer, au grand avantage du commerce, à retenir et concentrer, par une circulation régulière et rapide et sous le bénéfice de tarifs combinés et réduits pour les grands parcours, la marchandise jusqu'à présent éparpillée et grevée, à chacune des étapes habilement organisées sur sa route, de taxes frustratoires.

Le raccordement de la Neuveville à Bienne décidera le mouvement : il inaugurera, pour la ligne de Genève à Bâle, comme pour notre ligne de Neufchâtel à Pontarlier, un développement de trafic analogue à celui que la Compagnie du Central a constaté sur son réseau, immédiatement après le percement du Hauenstein et la jonction de ses lignes, mais appliqué à un trafic de transit d'une toute autre importance.

Même avant que ce raccordement, qui, du reste, ne saurait être retardé plus longtemps, soit opéré, notre réseau se trouvant au bénéfice du trafic des voies ferrées qui l'avoisinent et de l'accroissement régulièrement progressif de ce trafic, il n'y a aucune témérité à admettre que les recettes, qui sont aujourd'hui sur l'Ouest et le Central, de 20,000 à 23,000 fr. par kilomètre et par an, en moyenne, y compris par conséquent les embranchements et les lignes secondaires, s'élèveront aisément, surtout sous l'impulsion nouvelle qui va être donnée au transport des marchandises, au delà de 25,000 fr., et que le rendement de notre réseau composé de deux sections de lignes principales, atteindra ce chiffre dans un avenir peu éloigné. Or, Messieurs, avec 25,000 fr. de recette brute par kilomètre, le service de l'intérêt à 5 0/0 serait assuré pour un capital de 23 millions, chiffre maximum que nous avons la certitude démontrée de ne point dépasser.

L'exposé sincère et complet que nous vous avons fait de la situation financière définitive de notre entreprise, vous fera partager, sans doute, Messieurs, notre conviction que le capital qui y est engagé, loin d'être en disproportion avec la puissance productive de cette entreprise, est assuré d'y trouver une rémunération toujours au moins satisfaisante et que l'avenir ne peut que rendre plus certaine et plus avantageuse.

Au moment, Messieurs, où notre entreprise arrive ainsi à bonne fin, nous avons à déplorer la perte de notre honorable vice-président, M. Auguste Leuba, qui fut l'un de ses fondateurs les plus dévoués, et n'a pu avoir la satisfaction d'assister au succès définitif de l'œuvre à laquelle il a si puissamment contribué. Vous vous associerez, Messieurs, aux regrets

(1) Produit net de vingt mois d'exploitation de 35 kilomètres, équivalant à un revenu net de 8,500 fr., ou 19,500 fr. de produit brut par kilomètre et par an.

(2) Exploitation de quatorze mois de la ligne du Littoral et de six mois de la ligne des Verrières, soit de vingt mois de 35 kilomètres ou dix mois de 70 kilomètres.

profonds que cette perte prématurée a laissés au sein du Conseil d'administration.

L'assemblée générale, composée de soixante-dix-neuf actionnaires, représentant 7,873 actions, a adopté, à l'unanimité, les résolutions que nous avons publiées dans notre dernier numéro, et voté des remerciments au Conseil d'administration.

JURISPRUDENCE.

Chemin de fer. — Transport de finances. — Fausse déclaration.

Les chemins de fer sont quelquefois victimes de fausses déclarations faites par les expéditeurs, soit sur la valeur, soit sur la nature des colis dont le transport leur est confié; ces fausses déclarations ont pour conséquence de frustrer les Compagnies d'une partie des taxes que leurs tarifs les autorisent à percevoir et qui leur sont légitimement dues.

La Compagnie du chemin de fer d'Orléans demandait au tribunal de commerce de Blois la réparation du dommage que lui avait causé une fraude de cette nature commise et découverte dans les circonstances suivantes :

Le 1er juillet 1859, un sieur ....., d'Orléans, déposait à la gare de cette ville un sac d'argent adressé à son correspondant à Mer (Loir-et-Cher), et déclaré contenir 1,000 francs.

Sur la réquisition de la Compagnie, M. le commissaire de surveillance administrative, au moment de la remise au destinataire, procéda à l'ouverture de ce sac, et constata qu'il renfermait 12,000 francs.

Procès-verbal des faits a été dressé, et la Compagnie d'Orléans a assigné l'expéditeur en paiement du supplément du prix de transport, et de dommages-intérêts à donner par état. Elle concluait en conséquence à ce qu'il fût tenu de produire ses registres, afin de vérifier la sincérité de ses déclarations pour des expéditions de valeurs par lui faites antérieurement au même destinataire.

Le tribunal de commerce de Blois (audience du 28 novembre 1859), en présence de l'aveu du défendeur, qui a reconnu que depuis le 25 janvier 1856 les expéditions par lui faites et déclarées 78,500 francs s'étaient élevées à 240,800 francs, a jugé inutile la production des livres, et a condamné le défendeur à payer à la Compagnie demanderesse la somme de 2 francs 75 centimes pour supplément du prix de transport de l'expédition, objet de la fausse déclaration, et en outre 57 francs 40 centimes pour prix de transport non perçus sur des expéditions antérieurement faites, et 100 francs de dommages-intérêts.

Le destinataire, qui était intervenu au procès, a été condamné à garantir l'expéditeur des condamnations prononcées contre lui.

Le jugement est ainsi conçu :

Le tribunal,

Considérant que le 1er juillet 1859, les sieurs ..... et Ce ont fait déposer au bureau central du chemin de fer d'Orléans, un sac d'argent à l'adresse du sieur ....., à Mer, ledit sac déclaré contenir 1,000 francs;

Attendu que par suite d'un procès-verbal, dressé le 22 du même mois par M. le commissaire de surveillance administrative d'Orléans, ce dernier, en présence du sieur ....., destinataire, a reconnu que ledit sac contenait 12,000 francs, en différentes espèces arrangées avec une certaine méthode qui pût faire penser à la Compagnie chargée du transport que ledit sac, par son poids et son apparence extérieure, ne contenait bien que 1,000 francs;

Attendu que le sieur ..... a reconnu lui-même la fausse déclaration qui avait été faite lors de la remise du sac à la Compagnie d'Orléans ;

Qu'il a pris les fait et cause des sieurs ..... et Ce, qui toutefois ne démentent pas les faits articulés contre eux en ce qui concerne le sac en question, mais exposent que cette déclaration fâcheuse n'avait pu être convenue qu'entre le commis chargé de l'envoi des fonds et le sieur ....., destinataire, à la charge duquel seul incombaient les frais de transport ;

Considérant que la fraude dont se plaint la Compagnie d'Orléans résulte de la fausse déclaration faite à la gare au nom de la maison ..... et Ce;

Qu'ainsi l'intervention du sieur ..... ne saurait enlever à ladite Compagnie le droit qui lui appartient d'attaquer les sieurs ..... et Ce en réparation du dommage qui lui a été causé ;

Considérant aussi qu'en outre du sac dont il a été dressé procès-verbal, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans demande que les sieurs ..... et Ce soient tenus de produire leurs livres devant le tribunal, ou bien qu'un expert soit nommé pour examiner toutes les déclarations de remises d'argent par ..... et Ce audit chemin de fer d'Orléans, et établir leurs rapports avec le débit porté au compte des destinataires, pour pouvoir justifier la fausseté de beaucoup d'autres déclarations dont la Compagnie d'Orléans suspecte la bonne foi;

En ce qui concerne le sieur ..... sur ce chef :

Considérant que les envois d'argent à lui faits par ..... et Ce ont été déclarés pour une somme de 78,500 francs, et que ..... déclare que le montant réel de ces envois s'est élevé à 240,800 francs, pour quoi il offre à la Compagnie d'Orléans de payer l'excédant de transport non perçu, déclarant encore s'en rapporter à droit pour justifier par ses livres l'exactitude de cette déclaration, que le tribunal admet sans autre justification ;

En ce qui concerne l'examen des livres de..... et Ce pour envois d'argent à toutes autres personnes :

Considérant que cet examen ne se relie point au fait principal constaté à Mer dans le ressort de la juridiction commerciale de Blois ;

Qu'il n'existe aucune pertinence dans les faits dont l'énonciation est vague et indéterminée ;

Que les sieurs ..... et Ce sont domiciliés à Orléans;

Le tribunal dit qu'il n'y a pas à statuer sur ce chef de demande;

Considérant enfin que si la loyauté dans les relations commerciales est une garantie du commerce lui-même, il est fâcheux de voir des maisons importantes, pour complaire à des correspondants, faire usage de déclarations mensongères n'ayant d'autre but que de tromper les intérêts d'autrui, et que ce reproche peut être justement adressé à la maison..... et Ce;

Par ces motifs, condamne les sieurs ..... et Ce à payer à la Compagnie d'Orléans :

Premièrement, la somme de 2 francs 75 centimes pour supplément de prix de transport de la somme de 12,000 francs dont procès-verbal a été dressé ;

Deuxièmement, la somme de 57 francs 40 centimes pour supplément de prix de transport de 240,800 fr. énoncés ci-dessus ;

Troisièmement, et en 100 francs de dommages-intérêts au profit de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans ;

Et en outre en tous les dépens.

Et statuant sur l'intervention du sieur ....., déclarant prendre les fait et cause de ..... et Ce,

Le tribunal condamne ledit ..... à garantir et indemniser lesdits ..... et Ce des condamnations qui viennent d'être prononcées contre eux.

ACTES OFFICIELS.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Suite (1).

La Sèvre niortaise, navigable depuis Niort jusqu'à la mer, a déjà reçu d'importantes améliorations, mais il reste encore à exécuter des ouvrages considérables pour établir une navigation régulière, et surtout pour procurer aux eaux un écoulement suffisant pendant les crues. Des travaux de même nature devront être entrepris sur les affluents principaux de la Sèvre, la Vendée, les deux Autises et le Mignon.

Dans le bassin du Rhône, les seules rivières qui exigent des travaux extraordinaires sont le Rhône lui-même et la Saône. Ces rivières, ainsi que je l'ai déjà indiqué, forment depuis la mer jusqu'au-dessus de Gray une ligne de navigation non interrompue, qui pénètre jusqu'au cœur de la France, et qui communique, par des canaux à point de partage, avec les quatre bassins de la Garonne, de la Loire, de la Seine et du Rhin. Les résultats de l'expérience ont désormais démontré, d'une manière concluante, que l'on pouvait obtenir sur le Rhône et la Saône une amélioration efficace de la navigation, en fermant les bras para-ites, et en resserrant le lit des basses eaux. La navigation de ces rivières, longtemps florissante, trouvera dans la prompte exécution de ces travaux une preuve de la sollicitude du gouvernement et un puissant encouragement.

L'Isère mérite également de fixer l'attention de l'administration, mais principalement au point de vue de la défense de la riche vallée de Graisivaudan, qu'arrose cette rivière. L'inondation de 1856 et surtout la crue, plus considérable encore, qui s'est produite inopinément vers la fin de l'année 1859, ont montré toute l'insuffisance des ouvrages exécutés jusqu'à ce jour pour la protection de la vallée. Les études qui s'achèvent en ce moment permettront de déterminer le système de travaux qui devra être définitivement adopté.

Enfin, dans le nord de la France et dans le bassin du Rhin, plusieurs rivières sont importantes soit par le rôle qu'elles jouent dans le système général de la navigation, soit par leur utilité locale. Tels sont l'Escaut, qui fait partie de la grande ligne de communication de la Belgique avec Paris, l'Aa, la Lys, la Lawe, qui, par l'intermédiaire de divers canaux, relient cette grande ligne avec les ports de Dunkerque, Gravelines et Calais ; la Scarpe, qui met Arras et Douai en communication avec tout le réseau de la navigation du Nord. Ces diverses rivières, qui sont le siége d'une circulation très-active, exigent quelques perfectionnements qui seront accueillis avec reconnaissance par la batellerie.

La Meuse supérieure, entre Verdun et Sedan, n'offre qu'une navigation pénible, lente et coûteuse, surtout à la remonte. La construction d'écluses en remplacement des sept pertuis qui y sont établis, et l'ouverture de chenaux dans les hauts-fonds les plus incommodes suffiront pour réaliser une importante amélioration. Entre Sedan et la Belgique, la Meuse forme la tête de la grande ligne navigable qui met les bassins de Liége et de Charleroi en communication avec la Champagne et l'Alsace. Des travaux considérables ont déjà été entrepris sur cette partie du cours de la rivière, cependant il existe encore sur plusieurs points des lacunes qu'il importe de combler.

La Moselle, par la construction de l'écluse du Frouard, est devenue en quelque sorte un embranchement du canal de la Marne au Rhin. Cette rivière, qui, par l'intermédiaire de la Sarre, l'un de ses affluents, est en communication avec le bassin houiller de Saarbruck, offre un haut intérêt pour les départements de la Moselle et de la Meurthe. Déjà, dans le premier de ces départements, on a obtenu, par la construction de digues submersibles, par la défense des rives et l'établissement de chemins de halage, des résultats très-satisfaisants. Le même système de tra-

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer*, du 3 mars 1860.

vaux sera appliqué, et sans doute avec le même succès, dans la partie supérieure de son cours, entre Frouard et la limite inférieure du département de la Meurthe.

Enfin, la rivière d'Ill, dont le cours, dans la traversée de Strasbourg, établit la jonction entre le canal du Rhône au Rhin et celui de la Marne au Rhin, présente à la navigation des obstacles qu'il convient de faire disparaître.

Les travaux que je viens de mentionner et quelques autres améliorations sur des cours d'eau secondaires offrent une utilité qui a été constatée par l'examen attentif du conseil général des ponts et chaussées. L'évaluation peut en être fixée à 100 millions environ. Je propose d'y affecter sur les ressources de l'emprunt une allocation de 32 millions de francs, à répartir en trois années. Cette allocation extraordinaire, jointe au crédit habituel qui figure à la deuxième section du budget, permettra d'exécuter promptement la partie la plus urgente des travaux projetés, sauf à consacrer ultérieurement de nouvelles ressources à leur entier achèvement.

CANAUX.

Les premiers essais de canalisation en France ne paraissent pas remonter au delà du XVIIe siècle. Les écluses à sas qui forment la base essentielle de la construction des canaux ont été inventées, comme on le sait, vers le commencement du XVe siècle à Viterbe par deux frères, ingénieurs, dont le nom n'a pas été conservé. Cette invention, introduite en France dans le siècle suivant, par Léonard de Vinci, fut appliquée pour la première fois, par François Ier, sur la Vilaine entre Rennes et Redon, et par Henri IV, sur la Baise, entre Nérac et la Garonne. Mais ce n'est que de 1605 à 1642 qu'a été construit le premier canal à point de partage : le canal de Briare qui unit la Loire à la Seine par la rivière du Loing. De 1660 à 1688, le canal du Midi est ouvert au commerce ; quelques années après, le canal de Grave, entre Cette et Montpellier, et de 1679 à 1691, le canal d'Orléans, qui a la même destination et à peu près la même étendue que celui de Briare, sont livrés à la navigation. Tous ces canaux avaient été l'objet de concessions perpétuelles.

A ces voies importantes il faut ajouter, sur le littoral de la Méditerranée, les canaux de Cette et de la Radelle ; dans le Nord, ceux de la Colme, de la haute Deule, de Dunkerque à Furne, de Bergue à Dunkerque, de la Deule à la Bassée, de Calais ; dans l'Est, le canal de la Bruche, construit dans un intérêt militaire par Vauban.

Les travaux des canaux, pendant le XVIIIe siècle, occupèrent une grande place dans les préoccupations du gouvernement et des Etats provinciaux. Au nord, Paris est mis en communication avec la Somme par le canal Crozat : les canaux de Neuf-Fossés, de Mardick, d'Ardres, de Bourbourg, sont terminés. Au centre, les canaux du Loing, de Givors, du Centre sont livrés au commerce. Le canal du Rhône est ouvert entre Dôle et la Saône. Au midi, le canal du Languedoc est relié à l'Aude par le canal de Narbonne. Les canaux des Etangs, de Lunel, sont créés sur le littoral de la Méditerranée. On commence ceux de Bourgogne, du Nivernais, de Saint-Quentin et de la Somme; enfin on arrête en principe la construction des canaux de Bretagne, du Berry, de l'Ourcq, de Marans à la Rochelle.

On ne peut évaluer à moins de 3,000 kilomètres la longueur totale des canaux dont il faut faire remonter la pensée à une date antérieure au XVIe siècle. A la fin de ce siècle, la longueur livrée à la navigation était de 1,067 kilomètres.

La révolution arrêta presque entièrement le cours de ces entreprises ; mais le premier Consul ne tarda pas à témoigner l'intérêt qu'il y attachait.

En 1801, le canal de Beaucaire est concédé temporairement. L'année suivante, l'exécution du canal de l'Ourcq et des canaux Saint-Denis et Saint-Martin est décrétée. Bientôt une loi générale autorise l'établissement sur les rivières et les canaux d'un droit de navigation dont le produit est affecté à la continuation de ces voies de communication. Tous les canaux, dont l'exécution était arrêtée en principe avant la révolution, sont décrétés et commencés. D'autres lignes sont également entreprises : ce sont les canaux d'Arles à Bouc, de la haute Seine, de Mons à Condé, des Salines de l'Est, de Saint-Maur près Paris.

Ce vaste programme ne put être réalisé pendant la durée de l'Empire. Une longueur de 205 kilomètres seulement fut ajoutée aux canaux exécutés, mais au nombre des nouvelles lignes figurait une partie du canal de Bourgogne et le canal de Saint-Quentin, qui établissait une communication de la plus haute importance entre Paris et la Belgique.

La longueur totale des lignes terminées était en 1814 de 1,272 kilomètres. Pendant plusieurs années, les embarras financiers du pays ne permirent pas de continuer les travaux en cours d'exécution. Mais en 1820, le gouvernement, préoccupé de la nécessité de donner une nouvelle impulsion à des entreprises si utiles à la prospérité publique, exposa dans une statistique préparée par les soins de l'administration des ponts et chaussées l'ensemble des travaux jugés alors nécessaires pour compléter le système de la navigation intérieure de la France. Bientôt les lois d'emprunt des 5 août 1821 et 14 août 1822 vinrent créer les ressources destinées à la réalisation de ces projets. Les lignes mentionnées dans ces lois, et qui furent plus tard désignées sous le nom de canaux de 1821 et 1822, avaient ensemble une longueur de 2,252 kilomètres. Ces canaux, sauf quelques exceptions, n'étaient autres que ceux qui avaient été décrétés et commencés par l'Empire ; les lignes nouvellement créées, et dont la longueur était de 518 kilomètres, étaient les canaux des Ardennes, latéral à la Loire, latéral à l'Oise et de l'Oise canalisée. La dépense totale, évaluée à 126,000,000, était couverte par des emprunts que soumissionnaient diverses Compagnies de capitalistes.

Tout a été dit sur les graves inconvénients attachés aux combinaisons financières qui prévalurent à cette époque. Les lois de 1821 et 1822, en accordant aux Compagnies soumissionnaires, outre l'intérêt et l'amortissement de leurs capitaux, une part dans les bénéfices de l'exploitation des canaux, avaient aliéné le droit le plus précieux pour l'Etat, celui de régler les tarifs suivant l'intérêt public, et elles avaient par là enlevé à ces voies de communication leur principal avantage, celui d'assurer l'abaissement progressif des prix de transport. Quoi qu'il en soit, malgré l'imperfection de ces combinaisons, malgré les déceptions inévitables produites par l'insuffisance des évaluations, les lois de 1821 et 1822 n'en sont pas moins restées le point de départ d'une voie féconde pour la richesse publique, et qui, depuis lors, n'a pas cessé d'être suivie avec persévérance.

A la fin de la Restauration, une longueur de 920 kilomètres avait été ajoutée au réseau de la navigation artificielle, qui comprenait dès lors un développement total de 2,192 kilomètres.

En 1830, comme on le voit, l'œuvre entreprise en 1821 et 1822 était loin d'être achevée. Les emprunts étaient presque entièrement épuisés, et les prévisions de dépenses notablement dépassées. Après avoir consacré à la continuation des travaux une somme de 43 millions de francs prélevée sur le budget ordinaire, le gouvernement pourvut à leur achèvement à l'aide de ressources spéciales, qui s'élevèrent à la somme totale de 64,000,000 fr. Au moyen de ces crédits, tous les canaux entrepris sous l'Empire et la Restauration furent continués avec activité, et livrés à la navigation dès 1842 ; une longueur de 1,442 kilomètres fut ainsi ajoutée à l'ensemble de nos voies navigables.

Une période de vingt années avait donc été nécessaire pour terminer les 2,252 kilomètres de canaux entrepris ou continués en vertu des lois de 1821 et 1822. En présence de cette lenteur d'exécution, justifiée par l'insuffisance des crédits annuels, en présence surtout des demandes successives d'allocations supplémentaires dont ils étaient l'objet, ces canaux étaient tombés dans une sorte de discrédit. L'opinion s'était répandue, et subsiste probablement encore dans quelques esprits, que cette entreprise avait entraîné des dépenses excessives et était devenue en quelque sorte une ruine pour le Trésor.

Aujourd'hui que l'expérience des grands travaux publics est plus répandue et qu'on sait mieux se rendre compte des conditions de leur exécution, il est facile de montrer combien cette opinion est mal fondée. Parmi les canaux dont il est question, la plupart, comme je l'ai dit, avaient été commencés avant la Révolution et sous l'Empire. Les dépenses faites à cette époque, et dont une grande partie est devenue inutile par suite du long abandon des travaux, se sont élevées ensemble à 53 millions ; les emprunts ont fourni 126 millions, auxquels ont été ajoutés depuis 1830, tant sur le budget ordinaire que sur les ressources spéciales, une allocation totale de 107,000,000 fr. La dépense totale est donc de 287 millions pour une longueur de 2,242 kilomètres, et n'atteint pas, par conséquent, 130,000 fr. par kilomètre. Si l'on compare cette dépense à celle des travaux de même nature exécutés depuis cette époque, et surtout au prix d'établissement des chemins de fer, qui a dépassé jusqu'ici en moyenne 400,000 fr. par kilomètre, on sera surpris que des ouvrages construits dans des conditions aussi défavorables, abandonnés et repris à des époques souvent éloignées, continuellement soumis à l'incertitude des voies et moyens d'exécution, aient pu être terminés avec une dépense aussi modérée.

L'achèvement des canaux commencés avant 1830 était un grand bienfait pour le pays ; mais le gouvernement ne s'en tint pas là : en 1838 et 1840 il entreprit plusieurs ouvrages importants, destinés à compléter notre système de navigation artificielle. Ce sont, d'une part, le canal de la Marne au Rhin, entre Vitry et Strasbourg ; le canal latéral à la Garonne, entre Toulouse et Castets, et celui de l'Aisne à la Marne, entre Berry-au-Bac et Condé ; d'autre part, le canal de la haute Seine, de Troyes à Marcilly, abandonné sous la Restauration ; le canal latéral à l'Aisne, et les deux canaux latéraux à la Marne, de Vitry à Dizy et de Meaux à Chalifert. Ces dernières lignes, et quelques canaux secondaires concédés à titre temporaire, furent achevés avant 1848. Quant aux canaux de la Marne au Rhin, latéral à la Garonne et de l'Aisne à la Marne, bien que les travaux en eussent été poussés avec une grande activité, ils n'étaient pas encore terminés sur toute leur étendue. En somme, la longueur totale de canaux livrés au commerce s'élevait, en 1848, à 4,200 kilomètres.

La dernière période décennale ne devait pas modifier d'une manière très-notable l'étendue du réseau navigable. L'attention publique semblait presque exclusivement dirigée vers la création des chemins de fer, et le gouvernement devait se préoccuper avant tout d'imprimer une vive impulsion à des travaux dont le retard devenait une véritable calamité pour le commerce et l'industrie de la France. Aussi, à l'exception de quelques ouvrages entrepris en 1848, sous le coup de nécessités publiques, s'est-on borné à continuer la construction des canaux en cours d'exécution. Le canal de la Marne au Rhin fut ouvert en 1853, et le canal latéral à la Garonne en 1855 ; celui de l'Aisne à la Marne, interrompu pendant plusieurs années, a été terminé à la fin de 1859.

L'achèvement de ces diverses lignes porte à 4,700 kilomètres la longueur des canaux actuellement en exploitation. Sur cette longueur, 781 kilomètres sont concédés à perpétuité, et 552 sont l'objet de concessions temporaires. Ce dernier chiffre comprend le canal latéral à la Garonne, concédé récemment à la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Si dans ces dernières années le réseau a peu gagné en étendue, la situation, sous un autre rapport, a reçu une modification des plus heureuses. Parmi les canaux exécutés sur les fonds du Trésor et appartenant à l'Etat, moins de 600 kilomètres étaient soumis à la libre disposition de l'administration, quant à la fixation des droits de péage. Le surplus était placé sous l'empire des clauses stipulées par les lois de 1821 et 1822. Une loi du 29 mai 1845 avait, il est vrai, autorisé en principe le rachat des actions de jouissance des canaux soumissionnés ; mais cette loi, après quelques essais infructueux, était restée sans exécution.

Votre Majesté, reconnaissant la nécessité de mettre un terme à un état de choses aussi préjudiciable à l'intérêt général, a rendu, le 21 janvier 1852, un décret qui prescrit le rachat des droits résultant pour les compagnies financières des lois d'emprunt de 1821 et 1822, et qui fixe le mode de remboursement, de manière à libérer l'Etat en trente annuités. Les canaux de Bourgogne, du Rhône au Rhin, du Nivernais, du Berry, de Bretagne et latéral à la Loire, comprenant une étendue de près de 2,000 kilomètres, sont rentrés, par l'application de ce décret, entre les mains de l'Etat. D'un autre côté, les concessions des canaux de Saint-Quentin, des Etangs et de la Deule

étant expirés en 1849, 1851 et 1854, l'administration s'est trouvée désormais en possession d'une longueur de plus de 2,900 kilomètres de canaux.

Cette nouvelle situation, malgré ses avantages réels, ne répond cependant pas encore aux exigences de l'intérêt public. Une longueur de 450 kilomètres de canaux auxquels on n'a pas cru devoir, en 1852, appliquer le rachat des actions de jouissance, reste encore sous le régime des lois de 1821 et 1822. Plusieurs autres canaux concédés, soit à perpétuité, soit temporairement, et formant partie intégrante des lignes principales de navigation, paralysent, par l'exagération de leurs tarifs, l'effet des abaissements de taxes consentis par l'État. L'administration a déjà préparé, conformément aux intentions de Votre Majesté, le rachat de quelques-unes de ces concessions; elle étudie les dispositions à prendre pour donner plus d'extension à une mesure aussi utile.

Depuis longtemps déjà, l'amélioration des canaux livrés à l'exploitation est signalée comme un objet de première urgence. L'utilité de ces travaux est incontestable en effet, et l'administration n'a cessé d'en poursuivre l'exécution à l'aide des faibles ressources dont elle disposait. Cependant je dois dire que l'état d'imperfection de nos canaux a été singulièrement exagéré, et que, depuis plusieurs années déjà, ces voies de communication offrent des conditions de navigabilité bien supérieures à celles des rivières dans lesquelles elles débouchent.

Au reste, l'évaluation des travaux immédiatement nécessaires pour assurer une bonne navigation ne dépasse pas 12 millions pour une longueur de 3,358 kilomètres. Ce chiffre suffit pour donner une idée exacte de l'état réel de nos canaux.

Les travaux les plus urgents sont ceux qui ont pour objet de compléter l'alimentation. Des ouvrages de cette nature sont nécessaires sur les canaux des Ardennes, du Centre, d'Ile et Rance, de Nantes à Brest, du Nivernais. Quelques étanchements suffiront sur le canal de Bourgogne pour maintenir le tirant d'eau normal. Sur quelques lignes, sur le canal de la Deule, par exemple, où il est nécessaire d'obtenir un mouillage de deux mètres, égal à celui de la grande ligne de Mons à Paris, et sur le canal de Nantes à Brest, qui est loin d'offrir sur toute son étendue le tirant d'eau normal de 1m, 60, on aura recours à l'approfondissement des biefs. Sur d'autres points, on devra régulariser les chemins de halage, élargir des passages trop étroits, adoucir des courbes trop brusques, renforcer les digues de défense.

L'utilité de ces diverses améliorations a été constatée par une commission choisie dans le sein du conseil général des ponts et chaussées.

La création de nouveaux canaux, en présence du développement toujours croissant des réseaux de chemins de fer, semble aujourd'hui une sorte d'anachronisme.

Cependant il est certaines circonstances spéciales où l'établissement d'un nouveau canal se trouve justifié par les motifs les plus sérieux.

Tel est le canal des houillères de la Sarre, qui doit mettre le bassin de Saarbruck en communication directe avec le canal de la Marne au Rhin, et par suite avec l'Alsace et la Champagne, et qui fournira la houille au plus bas prix possible à ces contrées manufacturières.

Tel est aussi l'embranchement dirigé de Colmar sur le canal du Rhône au Rhin, projet qui se lie à l'établissement du canal des houillères. Les industriels de l'Alsace ont offert une avance de 11,600,000 fr. pour assurer la prompte exécution de ces voies navigables, et leur proposition est actuellement soumise au Corps législatif. Une offre analogue a été faite récemment au gouvernement en vue d'obtenir l'achèvement du canal des Salines de l'Est, commencé en vertu du décret du 15 avril 1806, et qui doit former un véritable embranchement du canal des houillères de la Sarre. Cette offre a paru digne de fixer l'attention de l'administration, et l'étude de ce projet se poursuit en ce moment.

Le canal de Marans à la Rochelle, commencé en vertu du décret du 17 juillet 1805, a servi pendant longtemps d'atelier à un dépôt de condamnés militaires établi à Bellecroix. En 1844 ces condamnés ont été transférés en Algérie, et le canal, continué lentement au moyen d'un crédit annuel insuffisant, n'est pas encore terminé. Il semble qu'on ne peut ajourner plus longtemps l'achèvement de cette entreprise.

Il conviendra aussi de reprendre l'exécution du canal de la haute Seine entre Troyes et Bar-sur-Seine, ouvrage entrepris en 1846 pour donner du travail aux ouvriers inoccupés et abandonné depuis cette époque.

Le canal de Roubaix, destiné à opérer la jonction de la Deule à l'Escaut, a été concédé en 1837 pour la partie comprise entre la Deule, près de Lille, et la frontière de Belgique. Quant au prolongement jusqu'à l'Escaut, il a été l'objet, en 1839, d'une convention internationale, en vertu de laquelle cette partie complémentaire a été concédée et plus tard livrée à la navigation. En France, le canal, destiné surtout au transport des houilles, est ouvert depuis la frontière jusqu'à Roubaix, et, sur le versant de la Deule, il est également terminé dans la vallée de la Marcq. Mais il reste à percer le souterrain qui doit relier les deux versants. La ville de Roubaix, qui a racheté la concession du canal, ne peut, avec ses seules ressources, entreprendre un travail aussi difficile, et sollicite avec instance l'intervention de l'État. Cette intervention paraît en effet justifiée par l'importance des intérêts manufacturiers auxquels il s'agit de donner satisfaction, et je pense qu'il y a lieu de classer ce travail au nombre de ceux qui doivent être prochainement entrepris.

Enfin, parmi les canaux dont l'exécution a été autorisée, figure le canal de Saint-Martory à Toulouse, qui est compris dans la loi du 31 mai 1846. Ce canal, qui devait servir à la fois à la navigation et à l'irrigation, a été immédiatement commencé; mais bientôt les événements de 1848 ont interrompu les travaux. Aujourd'hui que la ligne du chemin de fer de Toulouse à Bayonne est en pleine voie d'exécution, on ne pourrait songer à établir une ligne de navigation artificielle contigue à un chemin de fer en construction.

Les seuls intérêts auxquels le canal projeté puisse désormais satisfaire sont ceux de l'arrosage, et c'est en se plaçant à ce point de vue que l'administration a prescrit l'étude d'un canal d'irrigation qui répondra pleinement aux besoins du pays. Les voies et moyens d'exécution de ce projet sont pleinement assurés.

L'évaluation des travaux de canalisation à continuer ou à entreprendre s'élève à 25 millions de francs. L'amélioration des anciens canaux est d'ailleurs estimée à 12 millions de francs. La dépense totale s'élèverait donc à 36 millions de francs.

Mais l'avance faite par les industriels de l'Alsace réduira ce chiffre à 25 millions de francs, que je propose de couvrir jusqu'à concurrence de 10 millions par les fonds de l'emprunt.

L'amélioration des voies navigables, énergiquement poursuivie, constatera l'importance du rôle que le gouvernement entend réserver à la navigation dans le mouvement commercial de la France. Mais cette amélioration ne suffirait pas seule pour établir, suivant les intentions de Votre Majesté, « une juste concurrence entre les canaux et les chemins de fer. » Les tarifs des canaux, qui ont déjà subi à une date récente de notables réductions, devront être l'objet, de concert avec l'administration des finances, d'une révision nouvelle. Quant aux tarifs des chemins de fer, ils viennent de subir une modification importante au point de vue des intérêts de la batellerie. Les tarifs, dits d'abonnement, subordonnaient les réductions de prix qu'ils offraient au commerce à l'engagement pris par l'expéditeur de livrer toutes ses marchandises au chemin de fer, à l'exclusion de toute autre voie de transport. Ces tarifs, à la suite d'une instruction approfondie, dans laquelle les chambres de commerce et les divers intéressés se sont fait entendre, ont été reconnus contraires aux dispositions du nouveau cahier des charges, et sont supprimés à partir du 1er avril 1860.

La libre concurrence reste donc ouverte à la navigation. Le gouvernement s'efforcera de perfectionner les voies de communication qui lui sont ouvertes et s'attachera à établir dans les tarifs une juste pondération. La batellerie, de son côté, devra améliorer ses procédés, modifier des habitudes anciennes qui ne sont plus en rapport avec les besoins actuels du commerce, et développer tous les éléments d'activité qu'elle possède. Le tonnage total des voies navigables était, en 1850, de 1,720,000,000 de tonnes transportées à un kilomètre; il dépassait, en 1857, 2 milliards de tonnes à un kilomètre, chiffre égal au tonnage total des chemins de fer à cette époque. Une telle industrie ne peut manquer de conserver sa place dans le système général des transports du commerce et de l'agriculture.

PORTS MARITIMES ET PHARES.

La dénomination générale de ports comprend tous les points du littoral et des parties maritimes des fleuves où les bâtiments de mer peuvent aborder et stationner. L'administration des ponts et chaussées a réuni, en 1839, tous les documents propres à établir, aussi exactement que possible, la nomenclature de tous les ports maritimes de France. La statistique publiée à cette époque en porte le nombre total à 400, dont 86 sont situés dans la Manche, 231 sur les côtes de l'océan Atlantique, et 83 dans la Méditerranée. En les considérant au point de vue de leur situation topographique, on trouve que 145 ports sont placés sur les bords mêmes de la mer, 79 sur le littoral des îles, et 176 dans les parties maritimes des fleuves.

On s'explique facilement qu'un aussi grand nombre de ports ne sauraient avoir le caractère commercial. Près de la moitié ne constitue que de simples posées ou des stations de pêcheurs. Le mouvement de la navigation n'est constaté par l'administration des finances que dans 230 ports environ, et 200 seulement prennent part aux fonds annuels d'entretien ou d'amélioration.

L'importance nautique des divers ports se mesure par le chiffre du tonnage total des navires entrés et sortis, chargés ou sur lest. C'est là ce qui représente réellement le mouvement de la navigation, dont l'administration des travaux publics doit surtout se préoccuper.

Ce mouvement s'accroît chaque année par une progression presque constante. En 1850, le tonnage total pour le cabotage et la grande navigation était de 10,800,000 tonnes; en 1858, la dernière année dont les résultats sont publiés, il s'est élevé à 15,800,000 tonnes.

Ce tonnage se répartit d'ailleurs très-inégalement entre les divers ports de l'Empire.

Marseille y figure pour 3,100,000 tonnes, le Havre pour 2,100,000 tonnes, Bordeaux pour 1,150,000 tonnes. Les ports qui suivent dans l'ordre d'importance, Nantes, Rouen, Dunkerque, Cette, Calais, Dieppe, Boulogne, Toulon, Caen, Honfleur, Arles, Brest, ont des tonnages qui varient de 700,000 à 200,000 tonnes.

Douze ports ont de 200,000 à 100,000 tonnes, ce sont : Cherbourg, la Rochelle, Saint-Malo, Rochefort, Tonnay-Charente, Blaye, Saint-Nazaire, Grandville, Lorient, Bastia, Bouc et Bayonne.

Douze autres ont de 100,000 à 50,000 tonnes; le surplus est inférieur à ce dernier chiffre. Mais il faut ajouter que ces petits ports, sans importance sous le rapport commercial, présentent souvent un haut intérêt comme ports de refuge, et que dans tous les cas ils servent d'asile à une nombreuse population de pêcheurs, énergique, habituée à la mer, et qui forme le principal aliment de notre flotte militaire.

Des allocations considérables ont été affectées depuis vingt-cinq ans à l'amélioration des ports maritimes, et des travaux importants ont été entrepris, non-seulement dans les grands ports de commerce, mais encore dans plusieurs ports de refuge ou de pêche. Quelques-unes de ces entreprises ne sont pas encore entièrement terminées; un crédit de moins de 10,000,000 de francs suffira pour leur achèvement. Il reste notamment à construire à Bastia, avec le concours de la ville, un nouveau port dans l'anse Saint-Nicolas, à terminer le nouveau bassin à flot de la Rochelle, à compléter les travaux d'amélioration de Dieppe, du Tréport, de Saint-Valery-en-Caux, de Honfleur, de Port-en-Bessin, de Saint-Vaast, de Lorient, de Redon, des Sables-d'Olonne, de Tonnay-Charente, de la Pointe de Grave, de Bandol, et à terminer le canal maritime qui doit mettre le port de Bouc en communication avec l'étang de Berre.

De nouveaux travaux ont, en outre, été autorisés par des décrets impériaux rendus dans le cours des trois dernières années.

Je citerai en premier lieu la création du nouveau port Napoléon à Marseille, ouvrage qui doit ajouter à ce grand établissement maritime une surface d'eau presque égale à celle dont dispose aujourd'hui le commerce.

Au Havre, on construit entre l'avant-port et le bassin de l'Heure, la grande écluse des transatlantiques et, en outre, une forme de radoub propre à recevoir les navires des plus grandes dimensions.

Le port de Boulogne sera doté d'un bassin à flot qui donnera une nouvelle impulsion à son commerce maritime.

A Brest, on construit dans la rade, près de l'entrée du port militaire, le nouveau port Napoléon, qui, se reliant avec le chemin de fer de Bretagne, permettra à la ville de Brest de s'élever au rang d'une de nos premières cités commerciales.

Le mouvement toujours croissant du commerce de Cette a rendu nécessaire l'établissement d'un nouveau canal maritime qui doit communiquer directement avec la gare des chemins de fer du Midi et de la Méditerranée.

Un bassin à flot, en communication directe avec le chemin de fer d'Orléans, est en cours d'exécution à Rochefort; la ville concourt à la dépense de cet utile travail.

A Bayonne, la barre de l'Adour oppose à la navigation un obstacle souvent insurmontable et toujours dangereux. Jusqu'à ce jour, l'art a été impuissant à faire disparaître cet obstacle. Votre Majesté a voulu qu'une dernière expérience fût tentée. Un système de jetées à claire-voie projeté dans ce but, est en construction à l'embouchure de l'Adour, et bientôt les effets de cet ouvrage pourront être exactement appréciés.

Le canal maritime de Caen à la mer est aujourd'hui livré à la navigation, mais il reste à exécuter quelques travaux pour en assurer l'alimentation.

A Saint-Malo, Votre Majesté a reconnu la nécessité d'apporter aux travaux en cours d'exécution une importante modification. Des quais spacieux empruntés au bassin à flot, dont les dimensions sont plus que suffisantes, permettront à la ville de prendre une extension qui, dans l'état actuel des choses, était impossible pour elle. Le projet modifié conformément aux vues de Votre Majesté est actuellement soumis à l'examen du conseil d'Etat.

A Fécamp, une nouvelle écluse doit être construite pour faciliter l'accès du bassin à flot; à Carentan, à Noirmoutiers, on améliore le chenal; à Port-Vendres, on achève la reconstruction du môle détruit en partie par la mer.

L'ensemble de ces travaux est évalué à la somme de 50 millions environ.

Mais là ne se bornent pas les améliorations que réclament nos ports de commerce.

La création du bassin Napoléon, à Marseille, devra certainement être suivie, dans un avenir prochain, d'un nouvel agrandissement.

Au Havre, on a déjà constaté l'urgente nécessité d'élargir de nouveau le chenal et d'agrandir l'avant-port, qui, dans son état actuel, serait presque inaccessible aux transatlantiques. Des études sérieuses se poursuivent à ce sujet.

A Bordeaux, on prépare le projet de construction de nouveaux quais.

Les bassins à flot de Dunkerque et de Saint-Nazaire sont à peine terminés, et déjà ces ouvrages sont devenus insuffisants pour répondre aux besoins du commerce. De nouveaux projets d'agrandissement sont aujourd'hui à l'étude.

Je n'indiquerai pas ici les divers travaux d'amélioration qui pourront être successivement reconnus nécessaires dans l'intérêt de quelques ports de second ordre. Mais je dois mentionner les projets importants étudiés, conformément aux ordres de Votre Majesté, pour la création de ports de refuge sur le littoral si dangereux du golfe de Gascogne. Trois points semblent se prêter à cette création : le bassin d'Arcachon, le cap Breton, l'anse de Saint-Jean-de-Luz.

Le havre du cap Breton présente une condition nautique tout exceptionnelle; c'est l'existence, près de la côte, d'une vallée sous-marine connue sous le nom de *Fosse* du cap Breton, où la mer présente, même dans les plus gros temps, un calme relatif. Cette circonstance avait depuis longtemps fait naître l'idée d'établir sur cette partie de la côte un abri pour les navires. Un projet avait été déjà étudié à ce sujet, lorsqu'en 1858, Votre Majesté frappée, à la suite de l'examen des lieux, de l'utilité de cette entreprise, prescrivit l'exécution immédiate des premiers travaux, à titre d'essai. Ces travaux tendent à fixer l'embouchure du chenal où se déversent les eaux provenant des étangs du littoral; ce premier résultat, en rendant l'action des courants plus directe, produira dans le chenal un approfondissement qui permettra aux caboteurs d'y chercher un abri. Plus tard, si cet essai réussit comme on doit l'espérer, on entreprendra les ouvrages nécessaires pour créer sur ce point un véritable port de refuge.

Quant à l'amélioration de l'entrée du bassin d'Arcachon et à la défense de la rade de Saint-Jean-de-Luz, ces projets, qui offraient à résoudre les questions nautiques les plus difficiles, ont été l'objet d'études approfondies de la part des ingénieurs et ont subi avec succès l'épreuve des enquêtes; l'instruction administrative sera prochainement terminée, et Votre Majesté sera à même de choisir le moment opportun pour en commencer l'exécution.

Si l'on ajoute à ces grandes entreprises les dépenses que pourra exiger dans un avenir plus ou moins éloigné l'amélioration des ports de second ordre, on est conduit à évaluer à près de 80 millions en sus des allocations déjà décrétées les sommes qui devront être consacrées ultérieurement à nos ports maritimes de commerce.

PHARES ET BALISES.

Je dois compléter l'exposé de la situation du service des ports maritimes en disant quelques mots de l'éclairage et du balisage des côtes qui s'y rattachent intimement.

Les dispositions générales de l'éclairage du littoral de France ont été arrêtées par la commission des phares en 1825. A cette époque, nous ne possédions que 15 phares, et la commission en proposait 83. Mais ce dernier chiffre a été bientôt reconnu insuffisant, et le nombre de nos feux s'élève aujourd'hui à 228. Le navigateur ne peut approcher de nuit de notre littoral sans avoir en vue au moins un phare, qui, par son aspect, lui indique nettement sa position : et bientôt après il trouve les fanaux de moindre portée qui le dirigent jusque dans le port. Cette règle subit cependant encore deux exceptions : la première sur les côtes du golfe de Gascogne, littoral inhospitalier et dont les navigateurs évitent de s'approcher; la seconde sur la côte orientale de la Corse. Quatre phares de premier ordre devront être construits pour combler ces lacunes.

Un phare semblable sera établi sur l'extrémité occidentale de l'île d'Ouessant, qui forme le cap le plus avancé des côtes de France, et l'un des points d'atterrage les plus importants de notre littoral.

Indépendamment de ces grands feux dont la portée varie de 18 à 27 milles marins, c'est-à-dire de 33 à 60 kilomètres, il sera nécessaire d'établir dix phares de troisième ordre, d'une portée variable de 15 à 18 milles, destinés à signaler des écueils redoutables, et 31 fanaux ou feu de port.

L'ensemble de ces travaux est évalué à 3 millions de francs.

L'organisation du service des phares et le système d'éclairage maritime sont aujourd'hui parvenus en France à un degré de perfection qui est universellement reconnu. Mais le balisage des côtes, auxiliaire et complément nécessaire de l'éclairage, n'a pas fait d'aussi rapides progrès. La majeure partie des ressources disponibles a été consacrée à la construction des phares, et l'établissement des bouées et balises est resté dans un état fâcheux d'infériorité. Préoccupée de cette situation, la commission des phares a étudié et adopté en principe, en 1855, un projet général de balisage qui a déjà reçu un commencement d'exécution. Il existe en ce moment sur les côtes de France 727 balises, 307 amers et 256 bouées. Une allocation spéciale de 1 million de francs suffit aujourd'hui pour réaliser dans son ensemble le programme arrêté en 1855, et compléter ainsi notre balisage maritime.

Une dépense totale de 4 millions de francs permettra donc d'assurer, autant qu'il est au pouvoir de l'Etat, la sécurité de nos côtes. Aucune allocation ne pourrait recevoir une destination mieux justifiée; car ici l'utilité publique de l'entreprise est dominée par une question d'humanité.

Je pense qu'il y a lieu de fixer à 35 millions de francs la part qui sera réservée au service des ports et des phares dans l'allocation extraordinaire de 100 millions.

AMÉLIORATIONS AGRICOLES.

L'exposé que j'ai l'honneur de vous soumettre, Sire, serait incomplet, si je n'y comprenais les travaux d'utilité agricole, qui sont appelés à prendre, sous l'impulsion de Votre Majesté, un rapide développement.

Il serait à peine nécessaire de signaler l'utilité de ces travaux, si de bons esprits n'avaient contesté l'opportunité d'une intervention de l'Etat dans les entreprises de cette nature. On a dit que le mobile de l'intérêt privé était assez puissant pour développer tous les éléments de richesses agricoles, que la tutelle administrative encourageait l'inertie des cultivateurs, et que le gouvernement, en habituant les propriétaires du sol à compter sur son concours, paralysait et arrêtait leurs efforts personnels.

Assurément, si le gouvernement cherchait réellement à substituer son action à celle des particuliers, cette critique serait parfaitement fondée. Mais tel n'est pas le but qu'il se propose. Loin de là; il ne cesse de provoquer, autant qu'il est en lui, l'action directe des propriétaires, et d'encourager leurs entreprises. Par la création du Crédit foncier, il a fourni à l'agriculture les moyens d'éteindre graduellement sa dette hypothécaire, et lui a offert les ressources nécessaires pour entreprendre l'amélioration du sol. Par l'affectation d'un capital de 100 millions aux emprunts destinés au drainage, par l'étude gratuite des projets, sur la simple demande des propriétaires, il a mis à la portée de tous un moyen puissant d'assainissement et de fertilisation des terres.

L'initiative personnelle peut donc s'exercer en toute liberté, avec l'appui purement facultatif pour les intéressés et toujours bienveillant du gouvernement, chaque fois que le cultivateur veut appliquer à ses propriétés les améliorations que commandent les progrès de l'agriculture.

Mais en dehors de ces travaux d'amélioration d'un intérêt purement individuel, il en est d'autres, les plus importants peut-être pour le développement de la prospérité agricole, qui, sans offrir le caractère absolu d'utilité publique, présentent cependant une utilité collective qui ne permet pas d'en faire l'objet d'entreprises isolées.

Les améliorations de cette nature rencontrent dans le morcellement de la propriété, suite inévitable des dispositions libérales de notre législation, dans l'absence presque complète de l'esprit d'association, souvent aussi dans l'insuffisance des capitaux, des obstacles à peu près insurmontables.

Ainsi, l'agriculture a souffert pendant des siècles de l'état déplorable des communications vicinales, sans faire aucun effort pour changer une situation évidemment ruineuse pour ses intérêts. Il a fallu que la loi de 1836 intervînt pour rendre obligatoire un travail qui aurait dû être volontaire, et qu'elle apportât aux cultivateurs, au prix d'un léger sacrifice, l'immense bienfait d'une bonne viabilité.

Le curage des petits cours d'eau, indispensable cependant pour l'amélioration des prairies, ne s'opère qu'à l'aide des prescriptions réglementaires dont l'administration locale assure l'exécution.

Le desséchement des marais, l'assainissement des terres humides, qui pourraient devenir pour les propriétaires une source de richesse, sont restés, sauf de rares exceptions, à l'état de projet, malgré toutes les tentatives du gouvernement.

L'irrigation qui peut tripler, quadrupler la valeur des terres, n'est pratiquée qu'exceptionnellement, et dans quelques contrées particulières, telles que le Roussillon, la Provence, Vaucluse. Une énorme quantité d'eau courante se perd ainsi chaque année, sans profit pour l'agriculture, et souvent en entraînant avec elle une partie du sol cultivable.

De vastes terrains, à l'état de landes incultes, ne-

cusent la longue inaction de leurs propriétaires, communes ou particuliers.

Toutes ces améliorations, il faut bien le reconnaître, ne peuvent être réalisées que par l'intervention active de l'Etat. Déjà la loi du 19 juin 1857, dont la sagesse est chaque jour mieux appréciée par les populations, assure la transformation des landes de Gascogne ; le projet de loi récemment soumis au conseil d'Etat permettra de réaliser la même amélioration pour les marais et terrains incultes appartenant aux communes.

Mais la question des desséchements, des assainissements, des irrigations, considérée à un point de vue général, attend encore une solution.

Cette solution, Sire, je n'ai pas la pensée de la proposer en ce moment à Votre Majesté. Des questions aussi difficiles, aussi complexes, ne sauraient être abordées d'une manière incidente. Elles devront être ultérieurement l'objet d'un examen attentif et de propositions spéciales. Je dois me borner ici à parler des améliorations agricoles actuellement entreprises dans diverses contrées de la France, et qui, malgré leur caractère d'utilité locale, n'en offrent pas moins une haute importance.

Parmi ces améliorations, l'une des premières qui ait fixé l'attention du gouvernement est la fixation des dunes qui bordent le littoral de la Gascogne. Ces dunes composées de sables d'une extrême ténuité, que la mer rejette sur la plage, forment des monticules qui, sous l'action du vent, s'avancent vers l'intérieur des terres avec une effrayante régularité. C'est ainsi que le bourg de Biais et son église ont disparu sous les sables ; c'est ainsi également que le bourg de Mimizan a vu son port comblé, ses maisons envahies ; le port de Vieux-Soulac, le grand bois de La Canau ont éprouvé le même sort.

Dès le milieu du XVIII[e] siècle on proposa d'arrêter la marche des sables par des semis et des plantations. Mais c'est seulement en 1787 que Brémontier, ingénieur des ponts et chaussées, démontra le premier, par des expériences décisives, qu'au moyen de semis de pins maritimes on pouvait définitivement fixer les dunes du golfe de Gascogne. La reconnaissance publique a consacré le souvenir de ce bienfait en élevant un monument à Brémontier au milieu des dunes mêmes qu'il avait fixées.

Ces travaux, interrompus et repris à diverses époques, ont été régularisés par un décret de 1810, en vertu duquel les plantations s'exécutent par les soins de l'administration et à l'aide des avances du Trésor. C'est ce même principe qui a été appliqué par la loi du 19 juin 1857 à la mise en culture des landes de Gascogne et qui sert de base au projet de loi sur les marais communaux. L'étendue totale des dunes de Gascogne est d'environ 60,000 hectares ; 46,500 sont aujourd'hui fixés et transformés en belles forêts. La plantation du surplus exige encore 2,200,000 fr.

Il existe, en outre, une surface d'environ 14,000 hectares de dunes répartis dans les départements de la Charente-Inférieure, de la Vendée, du Morbihan, de la Loire-Inférieure, du Finistère et de l'Hérault. Sur cette surface, 6,000 hectares environ sont plantés et 8,000 restent à fixer. La dépense est évaluée à 1,600,000 fr.

L'ensemble des travaux de fixation des dunes ne demande donc plus qu'une dépense de 3,800,000 fr.

Les landes de Gascogne ne forment pas la seule contrée de la France dont la situation agricole mérite de fixer l'attention spéciale du gouvernement. Il existe trois autres régions dont les noms ont survécu aux anciennes dénominations territoriales, et qui ne rappellent que des idées de stérilité et de dépopulation. Ce sont la Sologne, d'une étendue de 450,000 hectares, compris dans les départements du Cher, du Loiret et de Loir-et-Cher ; la Dombes, formant une surface de 100,000 hectares, dans le département de l'Ain ; et la Brenne, comprenant une superficie à peu près égale, dans le département de l'Indre.

Ces trois contrées, bien qu'éloignées les unes des autres, présentent à peu près la même physionomie ; les causes d'insalubrité et de stérilité y sont les mêmes. Le sol est formé d'un terrain argilo-siliceux couvert, surtout en Sologne, d'une couche sablonneuse. Ce terrain, généralement imperméable, retient à la surface les eaux pluviales, dont la stagnation forme une première cause d'insalubrité. Mais cette cause naturelle n'est pas la seule qui exerce son influence sur ces contrées désolées ; la main de l'homme y a ajouté un élément d'insalubrité bien autrement puissant. Pour tirer plus facilement parti d'un sol ingrat, on imagina de fermer tous les vallons par des digues artificielles, et de les transformer ainsi en étangs qui étaient successivement mis en eau ou livrés à la culture ; on obtenait ainsi alternativement le produit de la pêche et une récolte sans engrais. Ces premiers essais paraissent remonter au XV[e] siècle. Le succès encouragea les imitateurs, et bientôt la plupart des plis de terrain furent barrés par des chaussées. Dans les XVI[e] et XVII[e] siècles, notamment, les étangs se multiplièrent outre mesure, et avec eux se développèrent les influences malfaisantes qui depuis lors n'ont cessé de décimer la population.

L'assainissement et la mise en valeur de ces malheureuses contrées, inutilement tentés à diverses époques, sont l'une des entreprises de haute utilité publique que Votre Majesté a résolu d'accomplir. L'origine même du mal indique le remède qu'il est nécessaire d'y appliquer.

La stagnation naturelle des eaux est, avons-nous dit, le premier élément d'insalubrité du pays ; on le fera disparaître par le curage des cours d'eau, et par l'amélioration de leurs voies d'écoulement. Les étangs n'ont été établis et ne sont maintenus que parce qu'ils donnent des produits supérieurs à ceux de la terre. Rendre la culture profitable, ce sera supprimer leur raison d'être ; or, le seul moyen de fertiliser le sol, c'est de lui fournir l'élément calcaire qui lui manque.

Telle est la série d'idées sur laquelle est basé le système d'amélioration suivi par le gouvernement.

Dans la Dombes, tous les cours d'eau ont été curés et régularisés ; un réseau de routes agricoles, actuellement en cours d'exécution, répandra dans le pays les engrais et surtout les amendements calcaires qu'on rencontre en gisements considérables sur le pourtour de la contrée. Le sol, ainsi amélioré et assaini, se convertira facilement en terrains agricoles. Mais ces mesures, quelque efficaces qu'elles puissent être, ne sauraient suffire pour assurer une prompte amélioration de la contrée. La santé publique, la vie des citoyens, vous ont paru, Sire, exiger une intervention plus active. Un projet de loi, préparé par vos ordres et actuellement soumis au Corps législatif, prescrit la suppression des étangs situés dans le département de l'Ain, qui, après enquête et le conseil général du département entendu, seront déclarés insalubres par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique. Mais à côté du droit de contrainte, le projet de loi place les moyens d'aider et d'encourager ; une somme de 2,500,000 fr. est affectée en effet à des primes destinées à faciliter et accélérer l'assainissement et la mise en culture du sol occupé par les étangs. Cette mesure, toute de bienveillance, en allégeant le sacrifice des propriétaires, les déterminera sans doute à prendre l'initiative d'une transformation qui ne saurait être plus longtemps ajournée.

En Sologne, comme en Dombes, le curage des cours d'eau est la première amélioration dont on ait poursuivi l'exécution ; mais il est nécessaire en même temps de réglementer, sur les cours d'eau, les usines dont les dispositions vicieuses contribuent à produire l'état marécageux et insalubre de la plupart des vallées du pays. Quant à la fertilisation du sol, l'emploi des amendements calcaires peut seul la réaliser, et tous les efforts de l'administration tendent en effet à les faire pénétrer dans toutes les parties de la Sologne. C'est dans ce but qu'a été entrepris, dès 1848, le canal dérivé de la Sauldre. Ce canal, qui prend son origine à Blancafort, où se trouvent d'importants gisements de marnes, est aujourd'hui terminé sur 30 kilomètres jusqu'à Coudray, situé à peu de distance de la Motte-Beuvron. Les transports de marnes ont commencé récemment à suivre cette voie ; mais déjà, dès 1853, une mesure plus efficace avait été prise par Votre Majesté pour faciliter l'emploi de la marne en Sologne.

Au moyen d'un accord passé avec la Compagnie d'Orléans, et moyennant l'intervention d'un entrepreneur qui reçoit une subvention de l'Etat, les marnes provenant des gisements considérables qui existent près d'Orléans sont fournies aux cultivateurs au prix de 2 fr. 50 c. le mètre cube. Onze dépôts sont établis le long du chemin de fer sur 47 kilomètres, entre la Ferté et Theillay. Ce service, qui a commencé à fonctionner en octobre 1853, a fourni à l'agriculture, depuis cette époque, environ 110,000 mètres cubes de marne, qui représentent, à raison de 35 mètres cubes en moyenne par hectare, le marnage de plus de 3,000 hectares.

Toutefois, quelle que soit l'importance de ces premiers résultats, on doit reconnaître que le problème de l'amélioration de la Sologne n'a pas encore reçu de solution complète. Comment ces premiers essais d'assainissement et de mise en valeur du sol seront-ils poursuivis ? Entreprendra-t-on un vaste système de canalisation ? ou se bornera-t-on à exécuter quelques canaux secondaires ? Devra-t-on préférer la création d'un réseau de routes agricoles ? Conviendra-t-il d'adopter des mesures analogues à celles qu'on propose d'appliquer à la Dombes, pour hâter la suppression des étangs ? Toutes ces questions sont en ce moment à l'étude, et le conseil d'Etat sera très-prochainement saisi de leur examen. Dès qu'il aura donné son avis, je m'empresserai de soumettre à Votre Majesté des propositions définitives.

Les mesures à prendre pour l'assainissement et l'amélioration agricole de la Brenne sont les mêmes que pour la Dombes et la Sologne. Le curage des cours d'eau est aujourd'hui presque entièrement terminé ; mais il reste à entreprendre le réseau de routes agricoles nécessaire pour répandre dans la contrée les engrais et les amendements calcaires. Le projet de ce réseau vient d'être approuvé par le conseil d'Etat. Il restera, en outre, à rechercher les moyens les plus propres à hâter la suppression des étangs insalubres.

Enfin, je dois encore mentionner les travaux entrepris pour l'assainissement de la plaine orientale de la Corse. Cette plaine, dont l'étendue est de près de 100,000 hectares, était autrefois renommée pour sa richesse et sa fertilité. C'est là qu'avaient été fondées par les Romains les villes de Mariana et d'Aleria. Aujourd'hui, la plaine est inculte et presque déserte, les étangs qui longent la côte répandent au loin des miasmes pestilentiels qui rendent inhabitable toute cette contrée. Un premier crédit, inscrit au budget de 1855, a permis de commencer les travaux nécessaires pour combattre un tel fléau. Déjà les marais de la Casinca, sur la rive droite du Golo et le marais d'Erbajolo, dans la plaine du Taravo, sont desséchés et livrés à la culture. On a commencé, en 1859, l'assainissement des abords de l'étang de Biguglia, dont le dangereux voisinage décime les populations de plusieurs communes. On a également entrepris le desséchement du marais de Capo di Palude, qui, par ses émanations, oblige chaque année la petite ville de Porto-Vecchio à émigrer au retour des chaleurs. Ces travaux seront terminés en 1860. L'assainissement de la plaine d'Aleria et le desséchement de plusieurs marais secondaires ont été étudiés dans la dernière campagne et seront prochainement entrepris. L'administration poursuivra résolûment l'accomplissement d'une œuvre qui, plus que toute autre, doit contribuer efficacement à développer les germes de prospérité agricole que renferme l'île de Corse.

Je n'essaierai pas, quand à présent, de préciser les chiffres des crédits nécessaires pour l'exécution des travaux d'utilité agricole. Trop d'incertitude règne encore sur la nature et l'importance des ouvrages à entreprendre. Je me borne à proposer d'affecter à ce service une allocation extraordinaire de 8 millions, qui recevra un très-utile emploi.

RÉSUMÉ.

En résumé, Sire, j'ai l'honneur de proposer à Votre Majesté de répartir ainsi qu'il suit, entre les divers services des ponts et chaussées, l'allocation extraordinaire de 100 millions de francs, qui a été réservée aux travaux publics sur le reliquat du dernier emprunt :

Routes et ponts,	15,000,000
Navigation intérieure (rivières et canaux),	42,000,000
Ports et phares,	35,000,000
Travaux agricoles,	8,000,000
Total pareil,	100,000,000

Cette allocation serait divisée en trois exercices

pendant lesquels l'administration aurait, en outre, à sa disposition le crédit annuel inscrit au budget pour les travaux extraordinaires. Ce dernier crédit, qui s'élève habituellement à 20 millions environ, représenterait pour trois années une allocation de 60 millions ; en sorte que, dans cette période de temps, les fonds applicables aux travaux publics extraordinaires les chemins de fer exceptés, s'élèveraient à 100 millions.

En ce qui concerne l'exercice 1860, dont il importe de déterminer dès à présent les ressources, je propose de fixer à 29 millions le crédit supplémentaire qui sera ajouté au budget de la deuxième section. Cette somme serait répartie ainsi qu'il suit entre les divers chapitres du budget :

ROUTES IMPÉRIALES ET PONTS.

Chap. 32.	Lacunes,	1,500,000
— 33.	Rectifications,	2,500,000
— 34.	Routes de Corse,	200,000
— 35.	Ponts,	800,000
	Routes et ponts,	5,000,000

NAVIGATION INTÉRIEURE.

Chap. 37.	Rivières,	7,000,000
— 38.	Canaux,	3,000,000
	Navigation intérieure,	10,000,000

NAVIGATION MARITIME.

Chap. 39.	Ports et phares,	11,000,000

TRAVAUX AGRICOLES.

Chap. 40.		3,000,000

Si l'on ajoute à ces allocations supplémentaires les crédits actuellement inscrits au budget de l'exercice 1860, la situation de chacun des chapitres mentionnés ci-dessus devient la suivante :

Chap. 32.	2,200,000
— 33.	5,000,000
— 34.	500,000
— 35.	2,600,000
— 37.	11,700,000
— 38.	4,000,000
— 39.	17,800,000
— 40.	4,550,000
Total,	48,350,000

Le surplus de l'allocation générale de 100 millions sera réparti ultérieurement entre les exercices 1861 et 1862.

Les résultats qu'on pourra obtenir à l'aide de ces ressources extraordinaires seront d'une grande importance.

La construction des principales lacunes des routes impériales, la rectification des parties de toutes les plus défectueuses, l'amélioration des traverses de plusieurs grandes villes, l'exécution presque complète des routes de la Corse, l'achèvement des grands ponts de Paris, la construction de plusieurs ouvrages semblables dans les départements, telles seront, pour le service des routes, les conséquences de la mesure proposée.

Les travaux de navigation seront poursuivis avec activité. La canalisation de la Marne, celle de l'Yonne et de la haute Seine, seront vivement poussées et dirigées de telle sorte que les travaux qui seront successivement terminés deviennent immédiatement profitables pour la navigation. L'amélioration de la Moselle, de la Meuse, de la Charente, du Tarn sera entreprise; sur la basse Seine et sur la Garonne maritime, on exécutera les travaux complémentaires dont la nécessité a été reconnue; on donnera plus d'activité aux travaux du Rhône, de la Saône, de la Loire, de la Mayenne et de la Sarthe. On exécutera sur les canaux les améliorations les plus urgentes; on construira le canal des houillères de la Sarre et l'embranchement sur Colmar ; enfin l'on commencera, dans la limite des crédits disponibles, ou l'on préparera l'exécution des divers travaux que j'ai mentionnés plus haut.

En ce qui concerne la navigation maritime, les grands ouvrages des ports de Marseille et du Havre seront terminés ou très-avancés : ceux de Boulogne, de Brest, de Cette, de Saint-Malo, de Caen, seront poussés vivement. A Dunkerque, à Saint-Nazaire, les travaux complémentaires seront commencés, l'éclairage et le balisage des côtes seront complétés. Une part dans les allocations extraordinaires sera réservée aux améliorations qui seraient reconnues urgentes dans des ports de second ordre.

Enfin, les travaux agricoles, ralentis jusqu'ici par l'insuffisance des crédits annuels, recevront une impulsion en rapport avec leur utilité.

L'accomplissement de ce programme, Sire, imposera une tâche difficile à l'administration des ponts et chaussées; mais elle saura s'associer aux pensées de bien public qui ont inspiré Votre Majesté, et, par son zèle et son dévouement, elle s'efforcera de mériter sa haute approbation.

J'ai l'honneur d'être, avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-obéissant serviteur et fidèle sujet,

E. Rouher.

Renvoyé au conseil d'Etat :

NAPOLÉON.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 25 février 1860.

Sire,

Au moment où vous donnez à tous les travaux publics en France une nouvelle impulsion, vous ne pouviez oublier que, de l'autre côté de la Méditerranée, il y a aussi une autre France qui grandit au prix d'incessants efforts et met en vous toutes ses espérances.

Vous n'avez donc pas voulu que l'Algérie restât étrangère au grand mouvement et aux progrès qui se préparent, et vous m'avez prescrit de vous désigner les travaux qui pourraient être compris dans un budget extraordinaire.

A ne consulter que les besoins, Sire, ces travaux sont nombreux, car dans un pays où bien des siècles n'ont passé que pour détruire et où nos colons sont disséminés sur une vaste étendue de territoire, il faudrait pouvoir réunir par des routes tous ces centres épars de population, qui, créés à la suite de la conquête, semblent comme des postes avancés de la civilisation ; il faudrait pouvoir jeter des ponts sur les torrents qui les séparent, dessécher les marais dont l'insalubrité les désole, fonder les églises, les hospices, les écoles qui leur manquent ; il faudrait éclairer des côtes trop souvent inhospitalières et construire sur ces rivages des ports que leur a refusés la nature, si prodigue envers eux de ses autres bienfaits; enfin et avant tout, peut-être, il faudrait établir ces chemins de fer qui, pour l'Algérie, ne sont pas destinés seulement à offrir des moyens perfectionnés de circulation, mais qui, dans l'état actuel du pays, seront les plus puissants instruments de la colonisation.

Mais, s'il n'appartient qu'au temps de donner une aussi complète satisfaction à tous ces intérêts, on peut du moins entreprendre et poursuivre la tâche, et c'est ce que Votre Majesté a voulu.

Je viens donc lui faire connaître quel devrait être, selon moi, l'emploi des crédits que, dans sa haute sollicitude pour l'Algérie, elle a fait comprendre dans le projet de budget extraordinaire. Comme ces crédits ne s'appliquent pas à la construction des voies ferrées, pour lesquelles un projet de loi spécial est soumis en ce moment au Corps législatif, c'est sur les autres travaux que j'appellerai l'attention de l'Empereur.

PORTS.

Alger, Oran, Philippeville sont les trois têtes de lignes des chemins de fer qui doivent être prochainement entrepris.

Ce sont les ports indispensables des trois provinces.

Le port d'Alger, auquel de regrettables hésitations n'ont pas permis de donner toute l'étendue qu'il aurait dû avoir, se trouve pourtant dans des conditions assez satisfaisantes. Pour que le calme y fût complet, un brise-lame serait nécessaire ; le couronnement des jetées n'est pas encore exécuté. Mais, avant d'entreprendre le premier de ces travaux et d'achever les terre-pleins, j'ai cru devoir proposer à Votre Majesté, qui a bien voulu l'approuver, la construction d'un bassin de radoub prévu dans les premiers projets, et sans lequel les bâtiments de l'Etat et du commerce ne sauraient trouver sur la côte d'Afrique aucun moyen sérieux de réparations.

Le bassin de radoub sera terminé avec l'année 1861, et c'est après seulement que serait entrepris le brise-lame.

Oran, qui déjà ne peut plus rester enfermé dans son enceinte fortifiée, possède un petit port fait en quelque sorte à titre provisoire. Ce port ne répond nullement aux besoins actuels, qui chaque jour vont d'ailleurs grandissant. C'est un des points les plus rapprochés de la côte d'Espagne ; des services réguliers de bateaux à vapeur y sont établis; les chemins de fer de la Péninsule, placés presque en regard, viendront bientôt en augmenter encore l'importance. Des projets préparés depuis longtemps ont su conserver et utiliser ce qui existe déjà. Enfin ce port sera complété par l'excellent mouillage de Mers-el-Kébir, où les navires pourront atterrir et trouver une entière sécurité lorsque le mauvais temps les empêchera d'atteindre Oran. Ce sera un ensemble des plus satisfaisants.

Philippeville n'existe que depuis quelques années, et déjà cette ville compte plus de dix mille âmes ; son mouvement commercial est considérable ; la province de Constantine y verra aboutir le chemin de fer le plus nécessaire de l'Algérie.

Mais là tout est à faire, et de nombreux sinistres (1) disent combien il est urgent de commencer la construction d'un port que les intérêts de l'humanité réclament aussi vivement que les intérêts du commerce.

Ainsi les ports d'Alger, d'Oran et de Philippeville devraient recevoir des allocations extraordinaires (2). Les travaux de ces deux derniers sont conçus de telle sorte qu'entrepris au moyen de ressources relativement assez faibles, ils présenteront pourtant des résultats avantageux à mesure que l'exécution en avancera, et, quelle que soit l'allocation qu'ils puissent recevoir à l'avenir, rien d'inutile n'aura été fait.

ROUTES.

Le premier besoin de la colonisation est l'établissement de routes qui permettent, aux moindres frais possibles, les transports en toutes saisons; c'est, en même temps, le plus puissant auxiliaire de notre domination et de la sécurité. C'est pourtant, il faut le dire, ce qui aujourd'hui répond le moins aux nécessités actuelles et aux espérances de l'avenir. Bien des colons auxquels des terres ont été concédées sont dans l'impossibilité d'en tirer tout le parti que leurs labeurs devraient leur faire espérer. Beaucoup reculent devant les difficultés d'arriver aux champs dont la fertilité les avait séduits.

Cependant de nombreuses voies de communication ont été ouvertes. Mais les distances à parcourir sont considérables, et, soit dans les plaines marécageuses qu'il faut traverser, soit dans les contre-forts de l'Atlas qu'il faut couper, les difficultés de construction sont grandes.

L'Etat ne saurait évidemment se charger de tous les travaux de routes ; mais, en Algérie comme en France, il est juste que les artères principales soient créées par la puissance du gouvernement, et que tout ce qui serait d'une moins grande importance soit laissé aux soins des provinces et des communes.

Déjà les routes d'Alger à Laghouat, d'Oran à Tlemcen, de Stora à Biskra, toutes trois perpendiculaires à la mer, ont été ouvertes à peu près sur la totalité de leur longueur ; mais on ne saurait les laisser inachevées, et elles réclament des crédits extraordinaires

---

(1) Les pertes éprouvées annuellement sur le mouillage de Stora sont évaluées à plus de 1,500,000 fr. Dans un seul coup de vent, en 1854, vingt-huit navires ont été jetés à la côte.

(2) Le port de Bone recevrait sur le budget ordinaire des allocations suffisantes pour être terminé en quelques années.

pour être mises promptement en état de rendre les services qu'on doit en attendre.

Si on a sagement fait de commencer par ces trois routes qui, partant du rivage où était établie la base de notre domination, nous permettaient de pénétrer dans l'intérieur du pays, il faut reconnaître cependant qu'on n'aura jamais rien que d'incomplet tant que ces routes ne seront pas reliées entre elles par une ligne parallèle au rivage, et qui seule offrira en tout temps des moyens faciles de communication entre les trois provinces.

C'est pour atteindre ce but, aussi désirable dans l'intérêt de notre autorité que dans l'intérêt de la colonisation, que je viens demander à Votre Majesté de vouloir bien décider qu'un crédit extraordinaire sera affecté à la route d'Alger à Constantine par Sétif.

Cette route, dans la pensée que je viens d'indiquer, est certainement la première à construire. Déjà ébauchée entre Constantine et Sétif, il est indispensable de l'achever sur ce parcours et de la prolonger jusqu'à Alger ; elle enceindra la Kabylie, traversera de fertiles contrées, enfin réunira les chefs-lieux entre lesquels il n'y a aucune communication directe possible aujourd'hui.

Pour achever promptement la grande ligne qui devrait s'étendre sur les trois provinces, au moins de Constantine à Oran (3), sans doute il aurait fallu pouvoir affecter aussi des crédits extraordinaires à la route d'Alger à Oran ; mais, dans l'état actuel des choses, on rencontre moins d'obstacles sur ce parcours. La vallée du Chéliff est d'ailleurs destinée à voir, dans un avenir plus prochain, un chemin de fer s'établir dans les conditions favorables qu'elle peut lui offrir. Enfin, les ressources ordinaires permettront de continuer l'ouverture de cette route.

C'est donc à terminer les routes d'Alger à Laghouat, de Stora à Biskra, d'Oran à Tlemcen et d'Alger à Constantine qu'il me paraît nécessaire de consacrer les ressources extraordinaires que Votre Majesté veut bien affecter à cette nature de travaux.

Ici encore, chaque dépense effectuée produira ses fruits, car chaque kilomètre exécuté sera déjà un bienfait.

Comme complément de ces travaux, il faut ajouter le pont sur le ravin de Constantine (pont d'El-Kantara), indispensable pour réunir la ville avec le seul plateau sur lequel le chemin de fer puisse placer sa gare. Ce pont doit remplacer, sur le Rhummel, un ancien pont romain, monument des plus remarquables, qui s'est écroulé depuis quelques années seulement.

DESSÉCHEMENTS. — IRRIGATIONS.

Dessécher les marais, c'est arracher les colons aux fièvres qui les dévorent et livrer à la culture le sol le plus fertile.

Retenir les eaux par des barrages, les diriger, les répandre avec intelligence, c'est décupler la fertilité des terres, c'est en conquérir de nouvelles. Sous le ciel d'Afrique, l'irrigation est le plus puissant agent de production.

Mais le desséchement complet des grands marais exigerait des sacrifices considérables s'il devait être entièrement opéré par l'Etat. Il en serait de même de l'exécution des travaux au moyen desquels on pourrait obtenir une heureuse et féconde distribution des eaux.

C'est donc par la concession des terrains à dessécher ou à arroser, et par des subventions accordées aux Compagnies qui en entreprendraient la mise en valeur, quelquefois aussi par certains travaux faits au compte de l'Etat, qu'il est possible, tout en ménageant les intérêts du Trésor, d'obtenir des résultats considérables. Un crédit relativement assez faible peut ainsi permettre d'atteindre prochainement le but qu'on se propose.

FORAGES.

Mais à côté du travail qui sait utiliser les eaux que la nature a spontanément offertes à l'homme, il y a un art qui crée en quelque sorte ce précieux élément de la fertilité, car il va le chercher dans les profondeurs de la terre et le force à venir se répandre sur un sol aride qu'il peut seul féconder.

Déjà depuis 1856 la pensée d'essayer les forages a été réalisée. Le succès a été complet et, dans quelques contrées, les résultats ont dépassé les espérances. Ainsi, dans le sud de la province de Constantine, une vingtaine de puits artésiens ont été établis à des profondeurs qui varient de 60 à 160 mètres, et qui offrent aujourd'hui plus de 30,000 litres à la minute.

Grâce à ces eaux, de nouvelles oasis ont été créées ; d'autres, qui avaient vu leurs anciens puits comblés, perdus par les sables, se sont repeuplées, et la vie reparaît où naguère était le désert. Les Arabes du sud, obtenant ainsi de suffisantes récoltes, ne seront peut-être plus obligés, comme autrefois, de venir dans le Tell chercher pour leurs troupeaux des pâturages qu'ils trouveraient chaque jour plus difficilement, car, à mesure que la colonisation s'avance et qu'en même temps se perfectionne la culture indigène, les espaces abandonnés jadis au parcours du bétail se restreignent de plus en plus.

Déjà, Sire, de Batna à Temacin, les puits artésiens ont jalonné la route, et ce n'est pas un des moins curieux spectacles de notre conquête que celui des Arabes venant admirer ces merveilleuses fontaines que font jaillir au milieu du désert de petites escouades de soldats, si vite formés au travail du sondeur, et dont l'intelligence et le dévouement semblent encore grandis par l'œuvre qu'ils sont chargés de poursuivre.

Ce qui a si bien réussi dans la province de Constantine, nous le tentons dans les deux autres provinces ; tout nous fait croire au succès. Les études de nos ingénieurs nous donnent l'espoir que dans des contrées déjà livrées à la colonisation il sera possible d'obtenir des résultats d'autant plus désirables qu'ils nous permettront les cultures industrielles les plus précieuses.

C'est pour donner un nouvel et plus puissant essor à ces utiles travaux de forage, que je prie Votre Majesté d'y appliquer quelques crédits extraordinaires.

PHARES.

Ce n'est pas seulement dans l'intérêt de l'Algérie que la France devait éclairer les côtes de ses possessions d'Afrique : c'est dans l'intérêt de toute sa marine, dans l'intérêt de l'humanité.

Lorsque toutes les nations civilisées rivalisent aujourd'hui par le luxe même des phares destinés à signaler les parages dangereux, il n'était pas possible de laisser notre œuvre inachevée sur l'un des deux rivages que nous possédons dans la Méditerranée.

Un système général d'éclairage des côtes de l'Algérie avait donc été arrêté par la commission des phares en 1846 ; mais un petit nombre de feux alors indiqués a pu être établi jusqu'à ce jour ; l'insuffisance des ressources ordinaires n'a pas permis de poursuivre ce qui avait été commencé.

Ce travail si utile, si impatiemment attendu, Votre Majesté m'a prescrit de le reprendre. Pour me conformer à ses bienfaisantes intentions, je lui demande de vouloir bien autoriser de nouvelles constructions désignées comme les plus urgentes.

Quelques phares de plus, Sire, ce seront bien des naufrages de moins et bien des bénédictions pour la généreuse sollicitude de l'Empereur.

BATIMENTS CIVILS.

Parmi les bâtiments civils indispensables à l'Algérie et qui doivent être construits par l'Etat, la cathédrale, le grand séminaire ont été commencés et se poursuivent au moyen d'allocations spéciales.

Un palais de justice, une douane, un lycée que réclament des besoins réels, n'ont pu être entrepris jusqu'à présent. Dans l'impossibilité d'affecter aujourd'hui à ces constructions des ressources suffisantes, c'est la douane ainsi que le lycée d'Alger que j'ai cru devoir placer en première ligne.

La douane, qui n'a été établie qu'à titre provisoire, ne répond plus aux besoins du commerce et ne saurait rester longtemps dans les limites resserrées du local qu'elle occupe, sans compromettre tous les intérêts, sans paralyser tous les progrès. Quant aux bâtiments du lycée, ils sont tout à fait insuffisants et dans un tel état que les réparations équivaudraient à une reconstruction complète. Non-seulement toute extension est impossible, mais une grande partie de ce qui existe est frappée par un alignement nouveau nécessaire aux projets d'embellissement de la ville, et doit être démolie.

Sous ces rapports déjà, il me paraîtrait que de tous les monuments civils à construire par l'Etat, le lycée d'Alger devrait occuper un des premiers rangs ; mais il est encore d'autres motifs qui me semblent devoir le lui faire assigner.

Cet établissement d'instruction publique a parfaitement réussi ; non-seulement de nombreux enfants d'Européens y ont été placés, mais plus d'une fois des chefs indigènes ont voulu y mettre leurs fils. Sans doute un collége arabo-français a dû être fondé spécialement pour les enfants arabes, mais il est facile de prévoir que le jour viendra où, tout en conservant encore l'instruction spéciale désirée par les parents, on pourra faire de l'école arabe une annexe du lycée.

C'est au collége que le rapprochement, que la fusion se fait vite. Dans quelques jeux en commun, l'enfance abat plus de préjugés que ne peuvent en détruire parmi les hommes bien des lois, bien des règlements, bien des intérêts et beaucoup de temps.

Je proposerai donc d'employer d'abord à la construction de la douane et du lycée d'Alger les fonds extraordinaires qui devaient être alloués pour le service des bâtiments civils.

En résumé, Sire, consacrer les cinq millions de crédits qui seraient compris pour l'Algérie dans le budget extraordinaire de 1860 :

1° Aux travaux des ports d'Alger, d'Oran et de Philippeville ;

2° A l'achèvement des routes d'Alger à Laghouat, de Stora à Biskra, d'Oran à Tlemcen et d'Alger à Constantine ;

3° A de grands travaux de desséchements, à de nouveaux forages, à l'établissement de phares, enfin à la construction de la douane et du lycée d'Alger ;

Telles sont les propositions que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté.

Réunis aux ressources du budget ordinaire, ces crédits donneront aux travaux d'utilité publique en Algérie une impulsion qui seule peut permettre à ce magnifique pays de réaliser les progrès auxquels il peut légitimement prétendre.

Après l'ère glorieuse de la conquête, Votre Majesté a voulu l'ère non moins glorieuse de la pacification et de la colonisation. Ce n'est pas seulement l'Algérie, c'est la civilisation qui en gardera une éternelle reconnaissance à l'Empereur.

COLONIES.

Mais ce n'est pas seulement sur les possessions françaises du nord de l'Afrique que Votre Majesté a jeté les yeux lorsqu'il s'est agi des travaux de la paix, c'est sur tous les points où flotte dans le monde le drapeau de la France qu'elle a porté sa bienveillante sollicitude.

Il me reste donc, Sire, pour répondre à vos desseins, à vous faire connaître quels sont les travaux les plus urgents que réclament les colonies, et que je dois prier Votre Majesté de comprendre dans le budget extraordinaire du département qu'elle a bien voulu me confier.

Aucun port des Antilles françaises ne possède de bassin qui puisse offrir aux bâtiments de l'Etat et du commerce des moyens de réparation, qu'il leur faut dès lors aller solliciter dans des ports étrangers. Ce sont d'énormes dépenses imposées à notre marine, des pertes de temps considérables, enfin une infériorité intolérable.

La Martinique, préoccupée à juste titre d'un tel état de choses, s'est imposé des sacrifices pour l'établissement d'un bassin de radoub à *Fort-de-France*, où il se trouvera dans des conditions favorables. Grâce à ces sacrifices, déjà une somme de 700,000 francs a été réunie pour ce travail, dont la dépense s'élèvera à 2 millions de francs.

Je demande donc à Votre Majesté de comprendre

(3) Cette ligne devra être un jour prolongée dans la province de Constantine jusqu'à la frontière de Tunis, et dans la province d'Oran jusqu'à la frontière du Maroc.

dans les crédits extraordinaires une subvention d'un million à la colonie qui resterait chargée de construire le bassin. Cette subvention serait répartie en trois exercices. Votre Majesté sait que Fort-de-France est le point de concentration de nos stations navales dans la mer des Antilles.

La Guadeloupe, à la suite du tremblement de terre de 1843, a vu s'obstruer la passe de la magnifique baie de la Pointe-à-Pitre, ainsi que la darse où les navires pouvaient venir auprès même du quai opérer leurs chargements.

Pour faire exécuter ces importants travaux de curage, qui exigeront une somme de près de 700,000 fr., la colonie a établi une imposition spéciale et fournira un fonds de plus de 500,000 francs.

Une subvention de 170,000 francs, répartie en deux exercices, la mettra à même de compléter une opération indispensable. C'est un concours qu'à tous les points de vue le budget extraordinaire ne saurait lui refuser.

Enfin il est encore une dépense instamment réclamée depuis bien des années par nos chambres de commerce, et sur l'urgence de laquelle l'attention de l'administration supérieure a été tout spécialement appelée par la marine ; c'est celle qui a pour objet l'éclairage du phare construit sur la pointe de la Caravelle, où vont atterrir tous les navires qui se rendent à la Martinique. La tour du phare est construite; il ne faut plus que 25,000 francs pour l'appareil. L'insuffisance des crédits n'a pas permis jusqu'à présent de terminer cet important travail, qu'il faudrait encore ajourner s'il ne faisait, pour 1860, l'objet d'une allocation spéciale.

Ce serait donc pour les travaux civils des Antilles une subvention totale de 1,195,000 fr. sur laquelle je proposerai, pour 1860, une allocation de 400,000 fr.

Je dois d'autant moins hésiter à demander à Votre Majesté de comprendre ces travaux parmi ceux auxquels des crédits extraordinaires seraient affectés, qu'ils rentrent dans la catégorie des dépenses mises à la charge de la métropole par le sénatus-consulte de 1854, et que cette subvention, indispensable à la réalisation des entreprises auxquelles elle s'applique, sera un puissant encouragement à l'excellent esprit qui anime nos colonies et leur fait faire les plus sérieux efforts pour l'exécution de grands travaux publics.

Sans doute, Sire, nos colonies ont encore d'autres besoins. Ainsi la Réunion, dont les louables efforts pour la construction d'un port ont été secondés par une subvention d'un million donnée par la métropole, réclame aussi des bassins de réparation que notre commerce est obligé d'aller chercher à Maurice au prix de pertes de temps et de dépenses énormes.

Mais je ne suis pas sans espoir de voir des entreprises particulières se former pour la création d'un établissement qui, en donnant satisfaction aux intérêts maritimes, concourra puissamment à la prospérité de la colonie et témoignera du dévouement des hommes qui y attacheront leur nom.

Je ne saurais non plus passer sous silence un port à créer sur la côte occidentale d'Afrique, et qu'on devra prochainement entreprendre pour répondre aux besoins qui se font sentir chaque jour avec d'autant plus de force que notre commerce dans ces parages progresse avec plus de rapidité. Gorée ou Dakar est le point de relâche imposé aux services français du Brésil et de la Plata, et il sera nécessaire de construire sur le point qui sera définitivement choisi un établissement sans lequel ces services subventionnés par l'Etat ne sauraient réaliser tous les avantages qu'on doit en attendre.

Mais tous ces travaux, Sire, je ne les mentionne aujourd'hui que parce que je ne puis oublier que, dans sa bienveillante sollicitude, Votre Majesté étend son regard sur tous les points de l'Empire, et qu'il n'en est pas un pour lequel l'Empereur ne prépare un progrès, ne réserve un bienfait.

Je prie Votre Majesté de vouloir bien approuver le renvoi au conseil d'Etat des divers projets relatifs aux travaux que je viens d'avoir l'honneur de lui indiquer.

Je suis avec un profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-obéissant serviteur et fidèle sujet.

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies,

Cte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

Approuvé le renvoi au conseil d'Etat,

NAPOLÉON.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 20 mai 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Mais ce qui est plus grave encore, l'excès d'eau s'oppose physiquement à l'agglomération. Si, en effet, l'on cherche à massiver les bétons ordinaires au moyen du pilonage, le béton trop mou glisse sous le choc du pilon : il ne se serre pas, il se déplace, et bientôt l'eau en excès se sépare de ce béton ; elle remplit tous les vides, elle surnage le béton, de telle sorte que le pilon n'agit plus que sur une masse liquide incompressible ; de telle sorte que des maçonneries ainsi obtenues au moyen de bétons trop mous et chargés d'un excès d'eau ne présentent plus, lorsque cette eau est évaporée, qu'un béton léger, poreux, spongieux, absorbant, gélif et friable, soit parce que la présence d'un excès d'eau a empêché la prise de la chaux, soit parce que cet excès d'eau, en s'évaporant, a laissé une quantité considérable de vides donnant accès facile à toutes les causes de destruction.

C'est en vain que le constructeur fait appel aux matériaux de la meilleure qualité, c'est en vain qu'il augmente la quantité de chaux employée, en vain qu'il a recours à la science chimique, le résultat est toujours le même.

Tout béton coulé et exposé à l'air est un béton spongieux et gélif, voué à une prompte destruction.

Mais si, au lieu de couler les bétons, on les obtient à l'état de pâte pulvérulente assez ferme pour que le béton pilonné ne fuie plus sous le choc du pilon : alors, par l'agglomération obtenue par le choc répété d'un corps dur et pesant, les molécules de ce béton se tassent, se serrent, se feutrent, de manière à occuper un volume beaucoup moins considérable; les molécules de la chaux se rapprochent, la prise est beaucoup plus rapide et beaucoup plus intense, et finalement l'on obtient des bétons lourds, compacts, denses, imperméables, et capables de résister à bref délai à toutes les intempéries, même aux plus rudes gelées.

Ce résultat est d'autant plus important qu'il est obtenu en même temps que l'on réalise une plus grande économie : car, pour que l'agglomération devienne possible, il est nécessaire de réduire la quantité de chaux à un strict minimum, la présence d'un excès de chaux donnant au béton une mobilité, une mollesse qui le fait glisser sous le pilon et empêche l'agglomération.

En procédant ainsi que je viens de l'indiquer, j'ai pu obtenir à très-bas prix, avec tous les sables, toutes les chaux, des bétons, des pâtes de pierre, auxquels j'ai pu donner toutes les formes imaginables, et qui présentent toutes les conditions possibles, la résistance à toutes les causes de destruction.

L'effet de l'agglomération est tel, que telle chaux qui, par les procédés ordinaires, ne donnerait que du béton de médiocre qualité, exigeant pour arriver à une prise passable, des semaines et des mois, donnera, par le fait de l'agglomération, du béton dur comme de bonnes pierres, en quelques jours, souvent en quelques heures; à ce point que, en cas de besoin, et lorsque la saison menace, je puis à volonté obtenir de la maçonnerie qui, en vingt-quatre heures, est assez dense et dure pour braver les plus fortes gelées; j'ai fait, cette année, les expériences les plus concluantes à cet égard.

Après cet exposé de la théorie qui a guidé mes travaux, je vais vous entretenir des applications pratiques que j'ai faites avec succès de ce mode de bâtir.

Déjà, il y a deux ans, je vous ai parlé de la maison du chef de la station de Suresnes (chemin de fer de Versailles). Cette maison m'avait été commandée par M. E. Flachat, votre collègue, si justement renommé, qui, le premier, a reconnu la justesse de la théorie de l'agglomération appliquée à l'emploi des bétons à base de chaux, et en a fait l'expérimentation en grand. Cette maison, tout entière construite en béton aggloméré, constitue un tout monolithe du faîte à la base : cave, voûte, dallages, murs, planchers, toiture en forme de dôme, corniches, moulures, sont en béton aggloméré, sans adjonctions d'aucuns autres matériaux.

L'extérieur de cette maison a toute l'apparence de la pierre de taille ; mais, ce qui rend cette construction remarquable, c'est que les planchers sont en béton, et forment un monolithe avec la maison, en même temps que la toiture est aussi un dôme en béton aggloméré, se présentant sans aucun abri, sans enduits d'aucune sorte, à toutes les intempéries, qu'il brave depuis quatre ans, sans aucun symptôme de détérioration; les chéneaux eux-mêmes sont en béton.

Cette maison est le premier spécimen de ce genre qui ait jamais été construit, et, à ce titre, elle mérite toute l'attention des hommes de l'art.

Depuis deux ans, j'ai construit une foule de dallages et de trottoirs ayant une résistance bien supérieure à celle de l'asphalte : j'ai construit aussi des citernes, des maisons, et, entre autres, à Saint-Denis, route des Poissonniers, une maison analogue à celle de Suresnes, c'est-à-dire avec planchers et dômes en béton, mais sur une plus grande dimension. Le dôme qui recouvre cette maison a 14 mètres de longueur sur 8 de largeur. L'épaisseur des parois de ce dôme est de 0m,40 à la base, sur 0m,25 à la clef. Trois hivers n'ont amené aucune détérioration.

J'ai également poursuivi avec ardeur l'application des bétons agglomérés à la construction des toitures en terrasse, et j'ai enfin obtenu le succès le plus complet et le plus décisif.

J'ai pu, cette même année, construire une toiture en terrasse ayant 0m,30 d'épaisseur, et couvrant un bâtiment de 22 mètres de longueur sur 15 mètres de largeur, soit une surface totale de 330 mètres carrés. Cette toiture, cette dalle de 330 mètres, n'est supportée, dans son milieu, que par un seul mur de refend dans le sens longitudinal, de telle sorte que, dans l'œuvre, cette dalle a une partie de 7 mètres sur 22 sans point d'appui et sans voûtes, la surface de cette toiture en terrasse étant horizontale par-dessus et par-dessous. Ce toit en terrasse sert lui-même de séchoir à l'air libre.

HESOUIN DE BRÉVILLE.

(La suite prochainement.)

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 10 mars 1860.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations cinq pour cent. — 7e tirage semestriel

Le jeudi 22 mars 1860, à deux heures, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, au 7e tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

240 numéros ont été appelés au remboursement au pair, savoir :

Le no 1,132 et suivants, jusqu'à 1,163 inclus.
— 11,132 — 11,164 —
— 21,132 — 21,150 —
— 21,154 — 21,165 —
— 31,286 — 31,317 —
— 41,132 — 41,164 —
— 51,132 — 51,165 —
— 61,132 — 61,163 —
— 71,132 — 71,144 —

Le 8e tirage aura lieu le 22 septembre 1860.

La souscription aux obligations foncières de 500 fr. 5 0/0 est ouverte à Paris, au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances et chez MM. les notaires.

Obligations avec lots 3 et 4 0/0. — 29e tirage. 1er trimestre de 1860.

Le jeudi 22 mars 1860, à deux heures et demie, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, au 7e tirage trimestriel pour 1860 des obligations foncières de l'emprunt de 200 millions.

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 100 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots entiers, a désigné la dixième coupure comme ayant ce droit. Cette désignation ne concerne nullement les obligations de 100 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue 700 numéros ; les 3 premiers ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1	23,190	100,000
2	70,649	50,000
3	174,350	20,000

Les autres numéros appelés au remboursement, les 4 0/0 au pair et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0, sont les suivants :

12	4073	15179	22110	28461
85	5290	15610	22272	28569
394	5350	15899	22737	28576
487	5410	16591	22752	28748
703	5493	16703	22878	29228
791	6638	16867	22972	29336
1092	6988	16890	23015	29495
1093	7063	17136	23243	29873
1214	7403	17760	23256	30160
1244	8284	17820	23467	30242
1509	8510	18161	23687	30310
2066	8723	18313	23853	30361
2097	9215	18411	24076	30397
2130	9317	18556	24321	30428
2371	9785	18591	24314	30523
2758	10025	19033	25023	31042
2805	10718	19041	25084	31507
2862	11554	19049	25088	31559
3124	12523	19961	25945	31788
3258	12972	20271	26270	32441
3324	13063	20780	26611	32941
3968	13076	20809	27098	33226
4131	13222	20939	27798	33242
4770	13765	21280	27910	34340
4850	14041	21445	28227	34525

34541	56903	78682	105120	132856
34020	57154	78972	105376	132861
34842	57296	79454	105442	133760
35421	57339	80125	105492	134006
35662	57584	80236	105686	135040
35664	57601	80384	105754	135860
35999	57620	80391	105888	136695
36317	57861	81693	105999	137349
37213	58379	81802	106005	138250
37300	58435	81809	106254	138692
37415	58733	81940	106512	138872
38097	59000	82113	106650	139050
38100	59305	82250	107034	139061
38261	59504	82697	107708	139084
38705	59922	82979	107772	139103
38811	59983	83935	107861	139165
39177	60140	84093	108041	140218
39227	60630	84436	108133	140221
39278	61030	84766	108405	140374
39416	61311	84860	108517	140726
39532	62229	86019	108933	141383
39613	62442	86088	109207	141431
39745	62715	86338	109728	141503
39777	62801	86397	110787	142411
39918	63043	86518	111021	142494
39952	63102	86767	111082	142735
40171	63111	87131	111391	142808
40222	63148	87590	111584	142939
40523	63327	88022	111616	143095
40535	63338	88293	111708	143306
40656	63402	89088	111990	143846
40691	63759	89845	112235	143948
40947	64589	89064	112500	144170
40957	65210	90302	113091	144396
40981	65319	91209	113434	144404
41581	65345	91338	113417	144465
42120	65500	91517	113703	144596
42200	65833	92907	113777	144661
42257	66050	93143	114108	144921
43049	66207	93275	114182	145292
43605	66288	93398	114499	145294
43755	66824	93555	114821	145321
44036	66852	93892	115974	146385
44108	67536	93941	116155	146601
44782	67692	93984	116447	146635
45279	67490	94006	116717	148042
45311	68110	94231	116728	148094
45525	68183	94301	116735	148213
45737	68760	94319	118166	148313
45948	68790	94427	118466	148731
45967	70044	94472	120127	149058
46409	70197	94482	121799	149957
46900	70354	95228	121938	150285
47143	70451	95231	122254	150596
47659	70544	95396	122429	150928
47890	70617	95615	122457	151102
48465	70829	96091	124078	151694
48591	71378	96161	123623	151763
48672	71773	96426	124263	152585
49153	71830	96418	124517	152733
49217	72011	96905	125288	152878
49670	72408	96960	125335	152898
49886	72540	97105	125415	153070
50414	72585	97430	126174	153805
50478	72705	97672	126715	154533
50483	73104	97967	126948	154534
51476	73112	98097	127083	155008
51540	73210	98931	127416	154969
51588	73592	98943	127425	156248
52714	73608	99032	127926	156272
52706	73970	99121	128410	157008
52936	74322	99674	128830	157509
53039	74360	99680	128915	158297
53111	74714	99920	128957	158467
53166	75025	100435	129121	158642
53608	76603	100458	129320	158658
53810	76745	101092	129304	158882
53801	76766	101241	129390	158916
54495	77135	101252	129457	158984
54852	77527	102025	129610	159293
55277	77603	102224	129708	159478
55346	77915	102364	130033	159577
55374	78040	103148	130101	159650
55378	78283	103306	130700	159745
55718	78284	103574	130952	160487
55870	78330	103595	131068	160878
55974	78615	103786	131102	161430
56138	78636	104429	131535	161673
56338	78638	104627	132088	161725

161958	170771	176622	183607	192674
162042	170951	177427	184206	193056
162047	171431	177517	184542	193158
162281	161449	178012	184609	193289
162284	171682	178436	185025	193394
163298	171723	178675	185383	193446
163918	172015	178934	185437	194239
164413	172120	179450	185994	194451
165382	172297	179968	186272	194988
166268	172498	180115	186299	195003
166353	173002	180252	186525	195032
166779	173043	180851	187011	195132
166834	173066	180871	187059	195815
167186	173387	180907	188027	196030
167726	173604	180957	188418	197310
167881	173693	181381	189709	197445
168095	174028	181517	189742	197451
168266	174101	181526	189880	197756
168606	174204	181791	189970	198092
169316	174325	181830	190111	198115
170077	174484	182398	190310	198695
170092	174748	182358	190401	198894
170410	174970	182649	190461	199091
170449	175437	192738	190546	
170530	175522	183063	190794	
170673	175843	183421	192109	

Le 30e tirage aura lieu le 22 juin 1860.

Les demandes d'achat au cours de la Bourse des obligations 3 et 4 0/0 sont reçues dans les départements chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances et chez MM. les notaires.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 mars 1860 sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France, rue Neuve-des-Capucines, 19, avant le 1er mai prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

La liste complète des numéros sortis à chaque tirage est adressée *franco*, sous bande, dans la huitaine du tirage, à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie. Pour recevoir les listes de tous les tirages d'une année, il suffit d'en faire la demande au mois de janvier. Cette demande doit être renouvelée tous les ans.

Paris, le 22 mars 1860.

Le conseiller d'État, gouverneur du Crédit foncier de France,

L. Frémy.

FORGES.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 15 mars :

Les prix des fontes ont peu varié : Gartsherrie no 1, 74 fr. 65 ; Calder no 1, 75 60 ; Glengarnock no 1, 75 fr. ; Blair, Eglington et autres bonnes marques no 1, 71 25 à 72 80 ; à bord à Glascow, paiement comptant.

Fers en barres, 180 à 195 fr. ; cornières, 200 à 206 25 ; fers à clous, 205 ; cercles, 230.

FRET. — Rouen, 16 85 ; Havre, 14 35 à 15 ; Dunkerque, Calais, Cherbourg, Nantes, 13 75.

Glascow, 20 mars :

Warrants, bonnes marques, 71 fr. 85 à 72 fr. ; Gartsherrie no 1, 73 fr. 75 ; Calder no 1, 73 fr. ; Glengarnock no 1, 73 fr. 50, à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859 — [illegible] —

12e année. — 12e semaine.
Du 18 au 24 mars 1860.

120.216 Voyageurs	307.176 48
Bagages, Marchandises, etc.	758.563 62
Total	1.065.740 10
Recettes antérieures	11.660.321 86
Total	12.726.061 96
12e semaine de 1860	1.065.740 10
Semaine correspondante de 1859	1.053.305 65
Différence	12.434 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.726.061 96
— — 1859	12.414.305 31
Différence	311.756 65

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 18 au 24 mars 1860.

77.457 Voyageurs	372.003 56
Bagages, Marchandises, etc.	823.499 31
Total	1.195.502 87
Semaine correspondante de 1859	1.189.750 »»
Différence	5.752 87
Recettes depuis le 1er janvier 1860	13.027.351 33
— — 1859	13.342.787 96
Différence	315.436 63

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Février 1860.

Voir le numéro du 10 mars.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1363 —

Du 18 au 24 mars 1860.

139.137 Voyageurs	506.417 »»
Bagages et Marchandises	1.263.184 72
Total	1.769.601 72
Semaine correspondante de 1859	1.677.685 50
Différence	91.916 22
Recettes depuis le 1er janvier 1860	19.595.277 33
— — 1859	19.372.662 68
Différence	222.614 65

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 400 kilomètres
1859. — 457 —

Du 18 au 24 mars 1860.

37.565 Voyageurs	92.284 05
Bagages et Marchandises	267.592 40
Total	359.876 45
Semaine correspondante de 1859	278.218 40
Différence	81.658 05
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.602.748 25
— — 1859	3.220.850 55
Différence	381.897 70

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1195 —

Du 18 au 24 mars 1860.

199.308 Voyageurs	319.699 35
Marchandises, etc. — Grande vitesse	52.257 55
— — Petite vitesse	471.061 87
Total	843.018 77
Semaine correspondante en 1859	818.478 64
Différence	24.540 13
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	10.024.980 87
— — 1859	9.346.520 79
Différence	678.460 08

NORD.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — [illegible] —

Du 18 au 24 mars 1860.

117.013 Voyageurs	291.391 80
Bagages, Marchandises, etc.	787.454 18
Total	1.078.845 98
Semaine correspondante de 1859	980.740 80
Différence	98.105 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860	13.073.092 48
— — 1859	12.103.674 60
Différence	969.417 88

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 18 au 24 mars 1860

CHEMIN DE FER.

35.968 Voyageurs	121.069 56
Bagages, Marchandises, etc.	323.616 48
Total	444.686 04
Canal latéral et canal du Midi	48.641 47
Total	493.327 51
12e semaine 1859. Chemin de fer	355.624 90
— — Canal	41.133 99
Total	396.738 89
Chemin de fer, différence sur 1859	89.061 14
Canal, — —	7.527 48
Total	96.588 62

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.023.305 37
— — 1859	4.515.776 74
Différence	509.528 63

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 129 —

Du 18 au 24 mars 1860

12.768 Voyageurs	36.335 47
Bagages et Marchandises	63.638 19
Total	99.973 66
Semaine correspondante de 1859	90.405 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.083.493 05
— — 1859	1.003.226 24

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan.* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 161 kilomètres.
1859. — — 134 —

Du 18 au 24 mars 1860.

10.163 voyageurs	15.453 52
Bagages, Marchandises, etc.	45.580 75
Total	61.034 27
Semaine correspondante de 1859	58.806 50
Différence	2.107 77
Recettes depuis le 1er janvier 1860	729.182 37
— — 1859	651.331 29
Différence	77.851 08

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 18 au 24 mars 1860

9.906 Voyageurs	19.512 05
Bagages, Marchandises, etc.	29.887 95
Total	49.400 »»
Semaine correspondante de 1859	43.578 65
Différence	5.821 35
Recettes depuis le 1er janvier 1860	500.243 41
— — 1859	456.275 54
Différence	43 967 87

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 18 au 24 mars 1860.

Voyageurs	1.878 05
Bagages, Marchandises, etc.	19 558 20
Total	21.436 25
Semaine correspondante de 1859	23.836 95
Différence	2.400 70
Recettes depuis le 1er janvier 1860	261.691 95
— — 1859	286 789 20
Différence	25.097 25

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 11 au 17 mars 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, [illegible] kil.
— — 1859, [illegible] kil.

52.381 Voyageurs	148.269 83
Bagages et Marchandises	531.720 65
Transports militaires	30.195 57
Total	710.185 45
Semaine correspondante de 1859	1.218.837 72
Différence	508.652 27

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 214 kil.
— — 1859, 214 kil.

34.043 Voyageurs	54.088 15
Bagages et Marchandises	27.890 50
Transports militaires	6.397 »»
Total	88.975 65
Semaine correspondante de 1859	148.588 27
Différence	59.612 62

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1149 kil.

En 1860	799.161 10
En 1859	1.367.425 90
Différence	568.264 80

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1149 kil.

En 1860	8.476.774 93
En 1859	8.791.108 81
Différence	314.333 88

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1859. — 1321 —

Du 18 au 24 mars 1860

32.545 Voyageurs ....En florins	86.839 »»
873.570 »» quintaux Marchandises	240.662 »»
Total........	327.501 »»
Semaine correspondante de 1859....	289.328 »»
Différence........	38.173 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	3.657.683 »»
— — 1859..	3.153.216 »»
Différence........	504.467 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 11 au 17 mars 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

9.790 Voyageurs..................	60.715 52
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.309 33
— (petite vitesse)	204.631 86
Total de la semaine.....	277.656 71

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.975 voyageurs......	9.412 78	14.441 83
Bagages, March. (gr.vit.)	1.729 82	
Marchandises (petite vi.)	3.299 23	
Total des deux lignes réunies.....		292.098 54
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		2.342.061 30
Total..........		2.634.159 84

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 29. —

Du 18 au 24 mars 1860.

23.546 Voyageurs...............	24.075 51
Marchandises et Bagages............	24.792 55
Total..........	48.868 06
Période correspondante de 1859....	48.493 99
Différence........	374 07
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	539.442 91
— — 1859..	403.231 81
Différence........	46.211 10

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 12 au 18 mars 1860.

31.902 Voyageurs..................	52.039 90
Bagages, Marchandises, etc..........	44.792 18
Recettes diverses	132 30
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	24.756 24
Total..	121.720 62
Recettes correspondantes de 1859...	105.643 75
Différence........	16 076 87
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.127.469 75
— — 1859..	943.935 92
Différence........	183.533 83

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 16 au 22 mars 1860.

13.083 Voyageurs..................	17.457 55
Bagages, Marchandises, etc.........	15.370 79
Total.........	32.827 34
Semaine correspondante de 1859....	26.968 14
Différence........	5.859 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	319.382 07
— — 1859...	263.596 25
Différence........	55.795 82

TARRAGONE A REUS

1re quinzaine de mars 1860.........	5.894 23
— — 1859..........	6.619 21
Différence........	724 98

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de février 1860.	140.493 31
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860.......................	143.204 30
Total..........	283.697 61

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1860. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.935 Voyageurs..................	1.828 65
Bagages, Marchandises, etc..........	13.950 15
Total..........	15.778 80
Recettes antérieures.........	17.012 35
Total..........	32.791 15

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Février	129.407 64	116.071 31	13.336 33	11.45
2 1ers mois	298.068 59	252.328 88	45.739 71	18.12

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en février 1860........	61.036
Becs éclairés en février 1859........	57.121
Augmentation février 1860........	3.915 becs
Recettes du gaz. — Février 1860....	279.103 94
Recettes du gaz. — Février 1859....	232.350 40
Augmentation en février 1860	46.753 54
Recettes de l'exercice 1859-60 (8 mois)	1.844.129 01
— 1858-59 —	1 640.072 90
Augmentation pour l'exercice courant	204.056 11

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Février.	1,783,516 18	1,627,061 69	156,454 49	9.61
2 1ers mois.	3,780,234 55	3.557,343 13	222,891 42	6.2

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

(ACTIONS).

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie que le solde du dividende de l'exercice 1859 (10e coupon des actions), fixé par l'assemblée générale du 30 mars, sera payé à la caisse centrale à partir du 2 avril prochain sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt qui est fixé comme suit :

0,88 c. pour les actions entières,
0,38 c. pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription d'actions nominatives seront reçus dès le 15 mars courant, de dix heures à deux heures, dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Il en sera délivré aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Paris, le 9 mars 1860.

Le directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

DU NORD

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'article 34 des statuts, est convoquée pour le vendredi 27 avril 1860, à trois heures de relevée, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet :

1° D'entendre le rapport du conseil d'administration, et de statuer sur les comptes annuels de la Société ;

2° De statuer sur l'application de la décision prise dans l'assemblée générale du 30 avril 1857, relativement à la participation des actions nouvelles au dividende.

Conformément à l'article 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins. Les titres et, s'il y a lieu, les procurations doivent être déposés, du 1er au 14 avril 1860, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 59 des statuts, aura lieu le 26 avril 1860, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Pour faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, doivent déposer leurs titres au porteur et leurs certificats d'actions nominatives, ou les pièces constatant le dépôt d'actions de la Compagnie, à la Banque de France ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les titres seront reçus, à partir du lundi 26 mars jusqu'au samedi 14 avril inclusivement, dans les bureaux de la Compagnie, section nord, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, de dix heures à deux heures.

Une carte nominative et personnelle sera remise à tous les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.

Lyon à la Méditerranée,

rue Laffitte, 17.

Liste des obligations sorties au tirage du 23 mars 1860.

Obligations 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions de l'ancienne Compagnie

du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

5e tirage. — 378 obligations.

Nos 18,301 à 18,400	100 obligations.	
33,901 à 34,000	100	—
19,901 à 20,000	100	—
28,401 à 28,449	49	—
28,472 à 28,500	29	—
Total...	378 obligations.	

Obligations créées en représentation des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

5e tirage. — 39 obligations.

Nos 11,857 à 11,895 39 obligations.

Les obligations dont les numéros précèdent seront remboursées, à raison de 625 fr. chacune, à partir du 1er avril prochain, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire le 30 avril prochain, à trois heures précises, salle Hera, rue de la Victoire, 48.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quarante actions de la Compagnie devront, conformément à l'article 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, du 2 au 14 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres, soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt, à la Banque de France, au Comptoir d'escompte, au Crédit mobilier, et retirer leurs cartes d'admission. Les cartes seront aussi délivrées sur la présentation des certificats d'inscriptions nominatives.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1859;

2° Sur la fixation du dividende.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Paiement de dividende.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dixième coupon des actions de la Compagnie, échéant le 1er avril 1860 (solde du dividende de l'exercice 1859), fixé par l'assemblée générale à 20 fr. par action, sera payé, à dater du 2 avril prochain, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Le paiement de ce dividende aura lieu, pour *les actions au porteur*, sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, ce qui le réduit à 19 fr. 01 c. par action.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 43 des statuts, est convoquée pour le samedi 28 avril 1860, à *midi*, rue de la Victoire, 48, salle Hera.

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres au porteur ou leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives avant le 13 avril prochain, de onze heures à trois heures, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, au siége de l'administration, rue de Provence, 66.

Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration, conformément aux prévisions de l'article 35 des statuts, a décidé que l'assemblée générale des actionnaires pour l'année courante aura lieu au siége de la Compagnie, station d'Atocha, à Madrid, le 31 mai prochain, à midi.

En exécution des prescriptions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun.

Ceux qui se trouvent dans ce cas, et qui voudraient faire partie de l'assemblée devront déposer, à Madrid, dans la caisse de la Compagnie, ou à Paris, dans celle de MM. de Rothschild frères, un mois avant la réunion, les actions qui leur donnent droit d'y assister.

A la remise de leurs actions, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif, qui constatera le jour et l'heure auxquels ils auront déposé leurs actions dans l'une des caisses ci-dessus désignées.

S'il y avait des actionnaires porteurs du même nombre d'actions, on préférera celui qui aura fait le premier le dépôt de ses titres.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, il a été fait un appel de 50 fr. par action, qui devront être versés du 1er au 10 avril prochain, sous déduction de 7 fr. 50, montant du coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er avril :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

COMPAGNIE I. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

Le Conseil d'administration a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Vienne, le 30 avril prochain, au siége de la Société, Wallner Strasse, 273, à neuf heures du matin, pour, comme assemblée ordinaire, entendre le rapport du Conseil d'administration, approuver, s'il y a lieu, les comptes de l'exercice 1859 et fixer le dividende; et, comme assemblée extraordinaire, conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs, à l'effet de poursuivre et conclure toute négociation rendue nécessaire par les circonstances, et de pourvoir à toutes modifications des statuts et des cahiers des charges qui en seront la conséquence.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire se composera de tous les actionnaires propriétaires d'au moins 40 actions, qui devront être déposées au plus tard quatorze jours avant la réunion dans l'un des bureaux ci-après :

A Vienne, au siége de la Compagnie;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Milan, chez M. C.-F. Brot;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

En échange des titres déposés, il sera délivré des certificats de dépôt, qui donneront droit d'admission à l'assemblée.

Les actionnaires, appelés à prendre part aux délibérations de l'assemblée générale, peuvent s'y faire représenter par des délégués munis de pouvoirs écrits, mais ayant eux-mêmes le droit d'y assister.

Les pouvoirs devront être conçus dans la forme indiquée ci-dessous (1). Ils seront inscrits sur le verso du certificat de dépôt et devront être présentés aux bureaux de l'administration, à Vienne, Wallner Strasse, 273, au plus tard le 25 avril 1860.

(1) J'autorise M..... à me représenter à l'assemblée générale des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale, qui doit avoir lieu à Vienne le 30 avril 1860.

COMPAGNIE I. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale qui fixera le dividende de l'année 1859 étant convoquée pour le 30 avril, le deuxième coupon des actions de l'année 1859, comprenant le solde des intérêts et le dividende de ladite année, sera payé, à dater du 1er mai prochain, aux différentes caisses de la Compagnie.

L'échéance des coupons des actions est ainsi définitivement fixée au 1er mai et au 1er novembre de chaque année.

COMPAGNIE I. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

MM. les actionnaires sont informés qu'il est fait sur chaque action un appel de 50 francs ou 2 livres sterling, à dater du 1er mai prochain.

Le deuxième coupon des actions de l'année 1859, comprenant le solde des intérêts et le dividende de ladite année, sera déduit comme à-compte sur ce versement.

Ceux de MM. les actionnaires qui effectueraient ce versement postérieurement au 15 mai, seront passibles des intérêts à 5 0/0, à partir du 1er mai.

Les versements devront être effectués :

A Londres, en livres sterling;

A Vienne, Trieste et Venise, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres, du jour du versement ;

A Paris, Milan, Livourne, Florence, Genève et Francfort-sur-le-Mein, en francs.

Les versements seront reçus :

A Vienne, à la Banque de crédit ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Trieste, chez MM. Morpurgo et Parente;

A Venise, chez MM. J. Lévi et fils;

A Milan, chez M. C.-F. Brot ;

A Livourne, chez MM. A. Bastogi et fils;

A Florence, chez M. L. Fenzi et Ce;

A Francfort-sur-le-Mein, chez M. A. de Rothschild et fils;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

COMPAGNIE I. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant encore à payer après l'appel de 50 francs fait aujourd'hui, c'est-à-dire 200 francs ou 8 l. st. dont l'intérêt courra, à raison de 5 0/0, à partir du jour du versement, et sera payé aux mêmes échéances que les coupons des actions.

Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Les versements seront reçus, à dater du 1er mai prochain, aux caisses de la Compagnie et aux conditions susmentionnées.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que **l'assemblée générale ordinaire** aura lieu le lundi 30 avril 1860, à neuf heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle.

La remise des cartes d'admission aura lieu contre le dépôt des titres, à partir du 9 *jusqu'au 21 avril prochain* :

A Bâle, au siége de l'administration ;

A Paris, chez MM. *Ad. Marcuard et Ce*, rue Bergère, 18, où MM. les actionnaires recevront en même temps communication de l'ordre du jour.

Bâle, le 27 mars 1860.

Le président du conseil d'administration.

GEIGY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise.

ADJUDICATION DE TRAVAUX.

Le comité de direction de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les entrepreneurs de travaux publics qu'un concours est ouvert pour l'adjudication des travaux ci-après désignés :

	Estimation. Fr.
De Puidoux à Oron, sur 12,315 mètres	1,423,000
D'Oron à Vauderens, sur 5,360 mètres	307,000
De Prez à Romont, sur 7,558 mètres	225,000
De Villars-Saint-Pierre à Neyruz, sur 9,025 mètres	366,000
De Neyruz à Matran, sur 7,761 mètres	535,000
De Matran au Creux-du-Loup, sur 2,971 mètres	263,000
Du Creux-du-Loup à la Sarine, sur 4,731 mètres	883,000

Les entrepreneurs qui désireront concourir à ces travaux pourront, à partir du 19 de ce mois, prendre connaissance des plans et devis, ainsi que des séries de prix et cahier des charges, soit à Lausanne, pour les deux premiers lots ; soit à Fribourg, aux bureaux des deuxième et troisième sections, pour les lots qui les concernent ; soit enfin, pour tous les lots, aux bureaux de l'ingénieur en chef directeur, à Fribourg, où les soumissions seront reçues jusqu'au 5 avril.

Fribourg, le 12 mars 1860.

Au nom du comité de direction.

Le président,

Jul. SCHALLER.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

ÉCAUSSINNES A ERQUELINES.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale, prescrite par l'article 46 des statuts, aura lieu, à Bruxelles, le lundi 30 avril prochain, à onze heures du matin, au siége de la Société, rue de l'Evêque, 24.

Ordre du jour :

Rapport de l'administration sur les affaires de la Compagnie ;

Approbation des comptes et bilan arrêtés au 31 décembre 1859 ;

Réélection de deux membres du conseil dont le mandat expire le 3 septembre prochain.

Conformément à l'article 60 des statuts, le bilan de la Société, avec les pièces à l'appui, sera déposé, pendant les huit jours qui précéderont et les huit jours qui suivront la réunion de l'assemblée générale, au siége de la Société où les actionnaires, justifiant de cette qualité, pourront en prendre inspection sans déplacement.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, les actionnaires porteurs de dix actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires, ou qui leur auraient été remis avec mandat par d'autres actionnaires, et il est délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées.

Les certificats de dépôt mentionnés à l'art. 9 donnent droit, pour les dépôts de dix actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale.

Les actionnaires, porteurs des certificats de dépôt, ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs, dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration.

Les fondés de pouvoirs doivent déposer, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale, leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis.

Les actions peuvent être déposées, savoir :

A l'hôtel de l'Union du crédit, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles ;

Chez MM. Ch. Noel et Ce, banquiers, rue du Faubourg-Poissonnière, 9 à Paris ;

Au Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à Paris ;

Et au siége de la Société.

Bruxelles, 27 mars 1860.

L'administrateur faisant fonctions de directeur,

G. WANDERPAPEN.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE SAINT-ÉTIENNE

MM. les actionnaires sont informés que le conseil d'administration a fixé à 5 fr. 50 c. par action la répartition à faire sur le deuxième semestre de l'exercice 1859.

Une retenue de 10 centimes sera faite sur chaque action au porteur pour la part afférente au même semestre de l'impôt payé à l'Etat (loi du 23 juin 1857).

Ce dividende semestriel sera payé le 16 avril prochain :

A Lyon, au siége social, 34, rue Impériale ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, 40, rue de la Ville-l'Évêque ;

A Saint-Etienne, dans les bureaux de la direction ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 avril, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE RIVE-DE-GIER

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du second semestre 1859, fixé par l'assemblée générale du 23 mars dernier à 10 fr. par action, sera payé, à partir du 16 courant, sur la présentation et aux porteurs des certificats nominatifs et des coupons d'actions au porteur, savoir :

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40 ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers.

Une retenue de 16 centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour l'impôt payé à l'Etat pendant le deuxième semestre 1859, d'après la loi du 23 juin 1857.

Les transferts et conversions seront suspendus du 6 au 16 avril, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE MONTRAMBERT ET LA BÉRAUDIÈRE

MM. les actionnaires sont informés que, dès le 16 avril 1860, le dividende de 5 fr. par action pour le 2e semestre 1859, sera payé à Lyon, dans les bureaux de la Société, rue Lafont, 2 ; à Saint-Etienne, dans les bureaux de la direction ; à Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40 ; et à Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce. Une retenue de 0 fr. 10 c. sera faite sur chaque action au porteur pour la part afférente au deuxième semestre 1859 de l'impôt annuel auquel ces actions sont soumises par la loi du 23 juin 1857.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu, comme à l'ordinaire, du 6 au 16 avril, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 30 avril prochain, à dix heures précises du matin, à Angleur, station de Chênée, près Liége (Belgique).

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut posséder au moins cinquante dixièmes d'actions.

MM. les actionnaires qui désirent y assister, sont invités à faire le dépôt de leurs titres, soit à la caisse de la Société, à Angleur, soit à celle de Paris, rue Richer, 19.

Il leur sera délivré un récépissé de dépôt de ces titres, qui leur servira de carte d'admission.

L'assemblée générale entendra la communication des comptes de l'exercice 1859, la fixation du dividende et la proposition du conseil d'administration, relative à la majoration du fonds social, par voie d'émission d'actions, conformément à l'article 6 des statuts.

Par ordre du conseil d'administration.

Le directeur général,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires sont prévenus que les actions déposées au siége social ne représentant pas le quart des actions émises, ainsi que cela a été constaté par le conseil de surveillance, l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 26 de ce mois se trouve forcément ajournée.

Elle aura lieu le lundi 16 avril prochain, à deux heures de relevée, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'aux termes de l'article 39 des statuts, les délibérations de cette seconde assemblée seront valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

Les cartes délivrées pour l'assemblée du 26 courant seront valables pour celle du 16 avril.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 32 des statuts, aura lieu le vendredi 27 avril prochain, à deux heures et demie précises de l'après-midi, au siége de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires.

Les propriétaires de vingt actions ou plus au porteur, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres avant le 17 dudit mois d'avril, soit :

A Paris, au siége de la Société ;

A Marseille, 51, rue Saint-Ferréol, entre les mains du directeur de l'exploitation ;

A Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, 13, rue Impériale.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission.

En ce qui concerne les titres nominatifs, les propriétaires de vingt actions ou plus trouveront leurs cartes préparées au siége de la Société.

Des modèles de procuration seront déposés aux lieux ci-dessus indiqués.

Les fondés de pouvoirs doivent être par eux-mêmes membres de l'assemblée.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

Rue Saint-Arnaud, n° 8.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 39 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 1er mai 1860, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires propriétaires de quarante actions au moins, nominatives ou au porteur, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, 8, quinze jours avant le 1er mai. Il leur sera dé-

livré une carte d'admission nominative et personnelle (art. 37).

Chaque actionnaire ayant droit d'assister à l'assemblée générale, en vertu de l'article 37, peut s'y faire représenter par un mandataire membre lui-même de l'assemblée (art. 38).

Paris, le 26 mars 1860.

COMPAGNIE

HOUILLÈRE ET DES SCHISTES BITUMINEUX DE LA CONDEMINE

AVIS.

MM. les actionnaires sont informés que le nombre d'actions déposées n'ayant pas atteint le nombre exigé par les statuts, l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 2 avril prochain, est remise au lundi 16 avril, à deux heures précises de l'après-midi, chez M. Nunès, 7, passage Saulnier, à Paris. Les décisions seront valables, quelque soit le nombre d'actions représentées.

Les cartes d'admission à l'assemblée sont délivrées contre le dépôt des titres :

A Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, 9, faubourg Poissonnière ;

A Bar-le-Duc, chez M. Varin-Bernier ;

A Strasbourg, chez MM. Ch. Hirsch et Ce.

COMPAGNIE

HOUILLÈRE DE LA MOSELLE

AVIS.

MM. les actionnaires sont informés que le nombre d'actions déposées n'ayant pas atteint le nombre exigé par les statuts, l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 31 mars prochain, est remise au samedi 14 avril, à deux heures précises de l'après-midi, dans l'un des salons de M. Lemardelay, 100, rue de Richelieu.

Les décisions seront valables, quelque soit le nombre d'actions représentées.

Les cartes d'admission à l'assemblée seront délivrées contre le dépôt des titres :

A Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, Faubourg-Poissonnière, n° 9 ;

A Bar-le-Duc, chez M. Varin-Bernier ;

A Nancy, chez MM. Wolff et Ce ;

A Metz, chez M. A. Purnot ;

A Valenciennes, chez MM. E. Lefebvre et Ce ;

A Cambrai, chez M. Alp. Lallier ;

A Lille, chez MM. Verley, Decroix et Ce ;

A Strasbourg, chez MM. Ch. Hirsch et Ce.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Le conseil d'administration de la Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle ordinaire se réunira *le jeudi 3 mai*, à dix heures du matin, chez M. Eglinger, notaire à Cologne.

Au même jour et après la réunion prémentionnée, une assemblée générale extraordinaire aura lieu, ensuite d'une décision prise dans l'assemblée générale d'aujourd'hui, et aura pour objet de délibérer sur une nouvelle mise de fonds et éventuellement sur des changements aux statuts de la Société (l'extension du rayon des opérations de la Société, réduction du capital des actions, et création de nouvelles actions de priorité, articles 4 à 6, et toutes les modifications y cohérentes), ou de prendre résolution sur la liquidation de la Société, article 43 des statuts.

L'assemblée générale d'aujourd'hui n'ayant pas réuni le nombre nécessaire d'actions, on prie MM. les actionnaires de vouloir assister ou se faire représenter dans la réunion prochaine, comme une majorité considérable peut seulement rendre possible l'exécution des propositions qui leur seront soumises.

Cologne, le 20 mars 1860.

Le conseil d'administration.

SOCIÉTÉ CAIL ET C^E^

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1858-1859, soit 32 fr. 50 par action, est payé, à partir du 1er avril, à la caisse de la Société, 48, quai de Billy.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, l'assemblée générale annuelle des actionnaires est convoquée pour le 31 mai prochain, à une heure du soir, au siége de la Compagnie, à Madrid, calle del Turco, n° 6.

L'assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions. Les porteurs d'au moins cinquante actions qui, d'après l'art. 26 des statuts, ont seuls le droit d'en faire partie, devront les déposer, au moins trente jours avant celui fixé pour la réunion de l'assemblée :

A Madrid, au siége de la Compagnie ;

A Paris, à la succursale, 50, rue de Provence.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

De Crédit international mobilier et foncier.

Le conseil d'administration informe MM. les actionnaires que le coupon n° 5 venant d'être payé en janvier dernier, le paiement du coupon n° 6 est renvoyé à une époque postérieure au 1er avril. Un avis ultérieur fera connaître la date précise du paiement de ce coupon.

A VENDRE

Matériel de chemin de fer

Consistant :

En un choix d'essieux, de wagons montés sur roues à rayons en fer et bandages en fonte, munis de leurs boîtes à graisse ; convenant essentiellement pour travaux de terrassement et de construction de chemin de fer.

L'écartement des roues, qui est 0 m. 76 centimètres au contact, est celui de la voie française.

Le tout d'une solidité éprouvée et dans le meilleur état. Réduction de 40 0/0 sur le prix ordinaire d'essieux de ce genre.

Pour traiter, s'adresser :

A M. S. Lehmann fils, négociant à Belfort (Haut-Rhin) ;

Et à Paris, chez M. Ad. Bouchon, 42, rue Notre-Dame-des-Victoires.

TROIS MILLIONS

DE FRANCS

à placer en six parties.

Hypothèque en terres.

S'ADRESSER FRANCO A M. DELVAUX, A TIRLEMONT (BELGIQUE).

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES

DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.

Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOUT, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 24 mai prochain.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadilly W ;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

L'administration a l'honneur d'informer le public qu'à dater du 28 mars courant, l'escale de Valence (Espagne) sera substituée sur la ligne d'Oran à la relâche d'Alicante.

Les départs de Marseille pour Oran continueront à avoir lieu le mercredi de chaque semaine, à quatre heures du soir.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 7 avril 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 1er avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 1er avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 avril 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'Inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La lutte qui depuis si longtemps s'était établie entre les capitaux et la spéculation vient de se terminer ainsi qu'il était facile de le prévoir par le triomphe complet de l'argent. La spéculation qui surveillait les incidents politiques de chaque jour et qui vendait sans cesse de la rente à découvert à chaque discours violent d'un des membres du parlement anglais, en avait vendu des quantités considérables, surtout à primes, tandis que chaque jour les inscriptions recherchées au comptant disparaissaient du marché, et que la masse des capitaux disponibles devenait chaque jour plus considérable.

Les baissiers ont vainement cherché cette semaine à lutter, non-seulement le public envoyait sans cesse des ordres d'achats de titres, mais il y avait d'importants achats de rentes à effectuer pour le compte des caisses publiques. Aussi, le mouvement de hausse a fait à chaque bourse de nouveaux progrès, et ce mouvement a pris surtout hier une allure énergique. L'approche de la liquidation ne laissait plus aucun espoir aux baissiers. Ils avaient vendu 5 ou 6 millions de rentes à primes au-dessous de 69 50, et comme la rente se rapprochait de ce cours, ils n'avaient plus d'autre alternative que de s'exécuter en achetant de la rente à tout prix ; aussi le mouvement ascensionnel n'a plus rencontré aucune résistance.

Samedi dernier, le 3 0/0 restait à 68 20.

Lundi on montait à 68 50.

Mardi à 68 80.

Mercredi à 68 95.

Jeudi on atteignait le cours de 70 35.

On cite un agent de change qui a acheté en quelques jours plus de 2 millions de rentes, et l'on prétend que toutes ces rentes doivent être levées en liquidation. S'il en était ainsi, on ne sait pas jusqu'où la hausse pourrait aller, car il sera fort difficile aux vendeurs de se procurer une pareille masse d'inscriptions dans un moment où les inscriptions flottantes ont presque entièrement disparu du marché.

Ce mouvement a paru d'autant plus significatif qu'il s'est produit pendant que les consolidés tendaient à la baisse et que les fonds anglais ont fléchi de 1/2 0/0 depuis huit jours. Il n'est pas étonnant que la rente française tende à se relever à des prix plus en rapport avec la situation prospère du Crédit public de la France, tandis que les consolidés, qui ont maintenant pour concurrence les fonds indiens, ont beaucoup de peine à se maintenir à leurs cours élevés de 94 1/2 à 95.

Le Mobilier qui, depuis longtemps n'avait plus que des variations de peu d'importance et qui avait monté lentement de 745 à 760, s'est élevé brusquement à la Bourse d'hier à 800.

On a été obligé de faire à chaque Bourse des escomptes sur les actions d'Orléans, qu'il était impossible de se procurer au comptant; cette valeur n'a monté néanmoins que de 35 fr. depuis huit jours à 1430.

Les actions du Lyon ont eu un mouvement analogue de 895 à 927 50, et quoique le nombre des actions de cette Compagnie soit considérable, elles commencent aussi à manquer sur la place.

Les actions du Nord se sont élevées rapidement, les anciennes à 965 et les nouvelles à 870.

Le Midi a profité aussi des dispositions favorables de la place et s'est élevé à 518 fr. 75 c., mais il y a eu peu de variations sur les actions de l'Ouest, dont la hausse a toujours été arrêtée à 600. L'Est a repris de 15 à 660.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 22 jusqu'à celle du 29 mars :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 à 70 40 ; et à terme de 67 90 à 70 35.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 96 à 96 50 au comptant, et de 95 75 à 96 25 à terme.

Les actions de la Banque ont varié de 2,785 à 2,800.

Le Crédit mobilier a monté de 743 75 à 800.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,395 à 1,435 ; elles sont restées à 1,430.

Le Nord ancien a monté de 931 25 à 965 ; il est resté à 963 75; le Nord nouveau, de 837 50 à 870.

L'Est a monté de 645 à 660.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 895 à 930; il est resté à 927 50.

Le Midi a monté de 500 à 518 75.

L'Ouest a monté de 587 50 à 600; il est resté à 597 50.

Le Genève a monté de 470 à 477 50; il est resté à 467 50.

Le Dauphiné a varié de 595 à 600.

Les Autrichiens ont monté de 500 à 522 50 ; ils sont restés à 522 50.

Les Lombards ont monté de 535 à 547 50; ils sont restés à 547 50.

Les Saragosse ont monté de 467 50 à 480; ils sont restés à 477 50.

Les Romains ont monté de 352 50 à 360.

Les Séville à Xérès et Cadix ont monté de 495 à 507 50. Le Nord de l'Espagne s'est tenu de 438 75 à 440. Les actions de Pampelune se sont négociées avec 20 fr. de prime.

Samedi. — La hausse a fait des progrès rapides au début de la Bourse ; mais les offres ont reparu à partir de 2 heures 1/2, et les derniers cours étaient faibles. La rente 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 68 50 à 68 20; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 15; la Banque, de 2,800 à 2,780; le Crédit Mobilier, de 757 50 à 746 25; l'Orléans, de 1,417 50 à 1,405; le Nord ancien, de 955 à 942 50; le Nord nouveau, de 862 50 à 855; l'Est, de 650 à 646 25; le Lyon, de 911 25 à 905; le Midi, de 505 à 502 50; l'Ouest, de 600 à 592 50; le Genève, de 480 à 475; les Autrichiens, de 512 50 à 505; les Lombards, de 545 à 541 25; les Saragosse, de 475 à 470; les Romains, de 350 à 352 50; les Séville à Xerès, de 496 25 à 505.

Lundi. — Les cours d'abord faibles ont repris faveur, et toutes les valeurs sont restées en nouvelle hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 35 c. à 68 55, et à terme de 30 c. à 68 50; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 96 25; la Banque de 5 fr. à 2,785; le Crédit foncier, de 3 75 à 750; l'Orléans, de 10 à 1,415; le Nord ancien, de 7 50 à 950; le Nord nouveau, de 3 75 à 858 75; l'Est, de 3 75 à 650; le Lyon, de 5 à 910; le Midi, de 1 25 à 503 75; l'Ouest, de 5 à 597 50. Le Genève a fléchi de 2 50 à 472 50. Le Dauphiné s'est tenu à 600. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 508 75. Les Lombards se sont tenus à 541 25; les Saragosse, à 470; les Romains, à 352 50; les Séville à Xerès, à 505.

Mardi. — Malgré une baisse de 1/4 à 3/8 sur les fonds anglais, le mouvement ascensionnel a continué sur la rente française et a pris une allure irrésistible. Toutes les autres valeurs ont été entraînées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68 85, et à terme de 30 c. à 68 80. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu sans changement à 96 25. La Banque a repris de 15 à 2,800. Le Crédit Mobilier a monté de 7 50 à 757 50; l'Orléans, de 5 à 1,420; le Nord ancien, de 7 50 à 957 50; le Nord nouveau, de 7 50 à 866 25; l'Est, de 2 50 à 632 50; le Lyon, de 6 25 à 916 25; le Midi, de 8 75 à 512 50. L'Ouest s'est tenu à 597 50; le Genève, à 472 50; le Dauphiné, à 600. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 510; les Lombards, de 2 50 à 543 75; les Saragosse, de 5 à 475. Les Romains se sont tenus à 350; les Séville à Xerès, à 505.

Mercredi. — Le mouvement de hausse a continué, mais il a surtout fait des progrès sur la rente. Les autres valeurs, quoique demandées, ont à peine pris part à la hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 69 05, et à terme de 15 c. à 68 95. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 96. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 760. L'Orléans a fléchi de 1 25 à 1,418 75; le Nord ancien, de 1 25 à 956 25; le Nord nouveau, de 5 à 861 25; l'Ouest, de 2 50 à 595; le Genève, de 10 à 462 50. L'Est a monté de 7 50 à 660 ; le Midi, de 2 50 à 515. Le Lyon-Méditerranée est resté, comme la veille, à 916 25 ; les Autrichiens, à 510. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 542 50. Le Victor-Emmanuel a fait 445; les Romains, 350 ; les Saragosse, 472 50 ; les Séville à Xérès, 505; le Nord de l'Espagne, 440.

Jeudi. — La hausse a fait des progrès considérables sur la rente. Les chemins, quoique bien tenus, ont eu un mouvement plus modéré. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 1 35 à 70 40, et à terme de 1 40 à 70 35; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 96 50. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 765 à 800; l'Orléans, de 1,420 à 1,430; le Lyon-Méditerranée, de 918 75 à 937 50; le Nord ancien, de 958 75 à 963 75; le Nord nouveau, de 865 à 870, l'Est, de 662 50 à 660 ; le Midi, de 513 75 à 518 75 ; l'Ouest, de 600 à 597 50 ; le Genève, de 470 à 467 50; les Autrichiens, de 510 à 522 50; les Lombards, de 542 50 à 547 50; les Saragosse, de 472 50 à 477 50; les Romains, de 351 50 à 360; le Victor-Emmanuel, de 447 50 à 445; les Séville à Xérès, de 502 50 à 510.

Vendredi. — La Bourse a été extraordinairement agitée. Les premiers cours étaient encore en hausse ; mais une baisse violente a commencé presque au début et a continué jusqu'à la clôture. La rente 3 0/0 a fait au comptant 70 65, et a baissé à 69 40. Elle a varié à terme de 70 75 à 69 05 ; elle est restée à 69 30. Le 4 1/2 0/0 a varié de 96 30 à 96 40. La Banque s'est tenue à 2,800 ; le Crédit foncier, à 755. Le Crédit mobilier a varié de 820 à 765; l'Orléans, de 1,440 à 1,410; le Lyon-Méditerranée, de 935 à 910 ; le Nord ancien, de 972 50 à 947 50 ; l'Est, de 662 50 à 655 ; le Midi, de 520 à 505; l'Ouest, de 600 à 597 50; le Genève, de 470 à 460; les Autrichiens, de 527 50 à 505; les Lombards, de 551 25 à 540; le Victor-Emmanuel, de 420 à 410; les Saragosse, de 480 à 475.

V. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Amortiss. ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	110.000	500	»	25 »	jan. et juil.	220 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		25 30	....	700 »
Omnium lyonnais	Civ.	7 800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	410 »
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	Néant	février	45 »
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	1050 »	avril	»
Sécurité	A	300	5.000	/5	»	....	24 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril.....	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »	février....	20 0/0 b.
Océan	A	900	5.000	4000	200 »	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février....	»
Mélusine	A	400	5.000	4/5	302 »	mars......	18 0/0 b.
Vigie	A	900	5 000	4000	734 »	....	31 0/0 b.
Sauvegarde	A	900	5.000	4000	375 »	février....	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »	février....	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	385 »	février....	»
Comptoir	A	60	5.000	4000	»	....	pair
Sphère	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril......	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	140 »	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars.....	155 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril.....	65 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	645 »	avril.....	»
France	A	2 000	5.000	4/5	200 »	avril.....	80 0/0 b.
Urbaine	A	1.060	5.000	4/5	325 »	avril.....	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril.....	75 0/0 b.
Aigle	A	400	000	3000	200 »	avril.....	»
Paternelle	A	2.000	1.000	800	Néant	avril.....	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril.....	3 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »	avril.....	»
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	40 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ns.	»
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ns.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril.....	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.....	30 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »	janv. juil.	905 »
— act. de jouissance	A	»	1/3100	»	33	juin	»
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	58 50
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	3 »	....	42 50
Omnibus des ch. de fer	C	3.900	300	»	18 »	janv. jl.	175 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	60	»	4 »	....	»
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars......	48 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril. oct.	1225 »
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	»	9 20	1er juin....	93 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.900	1.000	»	50 »	avril, oct.	910 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ...	140 »
Arles à Bouc, act. de capital	A	8.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	140 »
3 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	820 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »	févr. août	1125 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	»	60 »	....	312 50
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1160 »
Canalisation de l'Èbre	A	60.000	533 33	»	4 0/0	....	»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct.	400 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	....	130 »
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »	janv juill.	»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	230 »
Barin, L. Gay et Cie. *Transp. en c.*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	290 »
Marc-Fraissinet et Cie	C	»	»	»	»	....	310 »
Messager. imp. (Serv. marit.	A	60.000	500		30 »	janv. juill.	635 »
Cie générale maritime	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	275 »
Comp. génér. de navigation	C	17 500	1/17500	»	» »	....	100 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	555 »
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	5 »	mars sept.	»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	éant	avril oct..	»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin	C	6.900	500	»	» »	juin décemb	»
Centre-du-Flénu	Civ.	2.000	1.000	»	30 »	mai, ...	245 »
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.100	1.000	»	25 »	avril......	400 »
Monthieux-Saint-Étienne	Civ.	2.000	500	»	» »	....	»
Blanzy	C	20.000	500	»	20 »	févr. août.	»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	»
Loire	A	80 000	1/80000	»	8 »	....	137 50
Mont-Rambert	A	80 000	1/80000	»	8	....	125 »
St-Étienne	A	80 000	1/80000	»	8 »	....	137 50
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	»	17 »	....	120 »
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	740 »
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	30 »
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai. novem	62 50
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	405 »
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »	....	440 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	»
Manche. *Télégraphie électrique*	C	80.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»

DÉNOMINATION.	Amortiss. ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	8 »
Tenez (cuivre)	C	24 000	100	»	Néant	....	»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10 000	1/10000	»	Néant	....	»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	»
Vieille-Montagne, zinc	A	10.000	80	»	25 »	mai, nov..	280 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »	....	845 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 »	octobre ...	»
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	540 »
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	170 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	405 »
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2800 »
Alais (Gard)	A	10.000	1.000	»	83 »	juin déc..	520 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	20.000	500		70 »	juin déc..	612 50
Allevard	»	»	1.000	»	» »	....	1050 »
Basse-Indre		5.000	500	»	80 »	avril, oct..	705 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	197 50
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	....	500 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	420 »
Fourchambault	C	30 000	1/30000	»	10 »	....	195 »
Marine et chemins de fer		34.000	1/34000	»	44 »	mai, nov	417 50
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	....	»
Franche-Comté	C	10.000	500		15 »	mai, novem	150 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »	....	850 »
Firminy		»	250	»	» »	....	150 »
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	» »	....	»
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	710 »
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	»	7 »	septembre.	1325 »
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill	»
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	51 50	sept. mars.	607 50
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	»
Chameroy	C	4.000	500	»	»	juin. déc.	»
Bandillot	C	2.300	225	»	50	....	»
Christofle	C	4.000	500	»	6 30	....	»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	»	2 »	....	395 »
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	50	janv. juill	103 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	200 »
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	900 »
Union des Gaz	C	22.600	250	»	» »	janvier..	45 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.600	1/48600	»	12 »	avril. oct.	162 50
Nord (Batignolles)	C	8 000	500	»	25 »	juin décemb	»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	17 »	....	»
Versailles	C	.500	500	»	25 »	mars sept.	»
Amiens	C	1.300	300	»	25 »	janv. juill.	410 »
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2350 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1102 50
Wazemmes	C	3.100	410	»	12 50	1er octobre.	»
Malaga	»	»	»	»	» »	....	»
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15 000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	....	»
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	41 »	août......	370 »
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	300 »
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »	....	»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	30 »	30 avril...	»
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	»
Journaux réunis (Constitutionnel et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	46 »	janv. juill.	»
Droit	C	106	2.500	»	600 »	....	»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	....	»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique	A	24.000	500	»	30 10	septembre.	470 »
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	»
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	33 30	mars sept.	»
Richer et Cie *Vidanges*	C	20.000	500	»	20	....	»
Caoutchouc souple	C	50.000	00	»	12 »	31 mars...	»
Chollet et Cie	C	10.000	100	»	Néant	....	»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »	....	341 25
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	6.730	300	»	10 »	5 fév. juill.	»
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	»
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »	....	»
Ports de Marseille	500	20 400	500	15	30 »	janv. juillet	430 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	505 »
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1150 »
— nouvelles	»	10.000	1.250	75	50 »	février août	1100 »
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»
Vieille-Montagne	»	13 600	500	10	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	»
Compagnie générale des Eaux	270	20 400	500	90	15 »	avril octob.	255 »
Châtillon et Commentry	250	20.000	300	25	5 »	mai novemb	240 »
Horme anc.	475	2 410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	400 »
— nouv.	265	7.000	300	50	15 »	31 mars sept	240 »
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	400	11	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	581 25
Gaz de Paris	410	23.590	500	45	25 »	janv. juillet	455 »
Union des gaz	280	22.737	250	25	15 »	janv. juillet	»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 24 AU 30 MARS

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Compt.	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
1675	3232	99	300.000	500	»	53 fr. pour 1858.	avril 1859	Orléans	1412 50	1407 50	1417 50	1415 ..	1422 50	1420 ..	1417 50	1418 75	1430 ..	1430 ..	1422 50	1410 ..
919	1585	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858.	janvier 1860	Nord ancien	940 ..	945 50	950 ..	950 ..	945 ..	957 50	956 25	956 25	962 50	963 75	960 25	947 50
»	»	99	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	852 50	855 ..	851 25	854 75	865 ..	866 25	857 50	861 75	867 50	870 ..	...	870 ..
1618	1800	99	500.000	500	»	40 46 pour 1858.	mai 1859	Est	647 50	646 25	650 ..	650 ..	655 ..	650 25	657 50	660 ..	660 ..	660 ..	655 ..	655 ..
1263	3938	»	763.000	500	»	39 56 pour 1858.	mai 1859	Paris-Méditerranée	915 ..	915 ..	910 ..	910 ..	920 ..	916 25	912 50	916 25	926 ..	927 50	911 50	910 ..
793	1121	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	502 50	502 50	510 ..	508 75	515 ..	512 50	510 ..	515 ..	517 50	518 75	510 ..	506 ..
1398	2704	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	avril 1859	Ouest	598 50	592 50	600 ..	597 50	592 50	597 50	595 ..	595 ..	595 ..	597 50	593 50	597 50
229	236	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	472 50	475 ..	471 25	472 50	475 ..	472 50	470 ..	463 50	467 50	467 50	467 50	460 ..
53	53	90	36.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	166 75	...	164 75	162 50	162 50	...	166 25	163 50	...	...	163 50	...
134	268	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	...	600 ..	602 50	600 ..	600 ..	600 ..	...	600 ..	...	600 ..	...	600 ..
164	220	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	427 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»		»	44.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
88		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	430 ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»
323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1874	Chemins autrichiens	540 ..	541 25	535 ..	540 75	535 ..	540 ..	532 50	540 ..	535 ..	532 50	530 25	535 ..
114	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	418 75	412 50	415 ..	415 ..	415 ..	412 50	415 ..	...	420 ..	415 ..	405 ..	410 ..
2 »	4103	95	600.000	500	250	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	...	450 50	...	...	...	...	460 ..	458 50	...	...	...	...
								id. (tout payé)	460 ..	...	456 75	...	454 75	460 ..	454 75	...	...	...	...	...
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	268 75	»	...	»	268 75	»	267 50	»	268 75	»	268 75	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
482	615	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	470 ..	470 ..	470 ..	470 ..	475 ..	470 75	471 25	472 50	470 ..	477 50	470 ..	475 ..
2390	3123	99	312.500	500	300	...	oct. biennal	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	540 ..	541 25	542 50	541 25	543 ..	543 75	542 75	542 50	547 50	547 50	541 75	540 ..
1 »	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	352 50	...	353 50	...	352 50	...	350 ..	...	360 ..	...	357 50	...
»	781	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	440 ..	...	...	»	...	...	440 ..	...	441 25	...	...	...
14	14	99	7.000	250	150	6 0/0	... 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»	...
»	132	99	47.000	510	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	540 ..	505 ..	515 ..	505 ..	505 ..	505 ..	505 ..	505 ..	507 50	510 ..	512 50	507 50
»	»	99	38.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»
»	»	99	52.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	5?.000	500	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	357 50	357 50	358 75	358 75	355 ..	...	357 50	357 50	360 ..	360 ..	353 50	309 ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	24	26	27	28	29	30
1848	5.000	1936	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1949	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1843	2.775	1946	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1904	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	1027 50	...	...
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	995 ..	995 ..	...	...	1000 ..	...
1843	6.400	1943	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1853	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	24.536	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845-1847	15.100	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	D°.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	mars, septembre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1032 50	1030 ..	1030 ..	1031 25	...	...
1847-1854	26.730	1898	divers	»	1.250	novembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	1000 ..	...	...
1852	24.000	1945	500	»	625	mars	25 ..	juin, décembre	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	480 ..	...	...	...	480 ..
1854	112.614	1954	»	»	625	décembre.	25 ..	janvier, juillet.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	500 ..	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	D°.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..	515 ..	...
1858	[illegible]	1908	divers	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	490 ..	492 50	496 ..	495 ..	495 ..	495 ..
»	3.[illegible]	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	juin, décembre	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1935	500	»	400	»	15 ..	mai, novembre.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	février, mai.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418	1944	530	»	562	mai.	16 87	janvier, juillet.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1854	191.107	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	297 50	297 50	297 50	...	...
1855	235.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	296 25	296 2.	297 50	290 25	290 75	...
1852	61.043	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	300 ..	...	310 ..	...	...
1855	264.990	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	309 75	309 75	309 75	309 75	...	... 75
1852-1857	1082.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	306 ..	...	301 25	305 ..	305 ..	305 ..
1854-1857	675.000	1950	divers	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	302 50	305 ..	303 75	305 ..	305 ..	305 ..
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	298 75	298 75	298 75	298 75	300 ..	300 ..
1853	34.565	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	296 25	296 25	290 25	290 2.	...	297 50
»	250.000	1956	»	»	500	avril.	15 ..	D°.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 50	301 50	305 25	305 25	305 ..	306 2.
»	1.250.00	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	300 ..	297 50	296 25	297 50	300 ..	303 25
»	211.000	1948	295	»	500	décembre.	15 ..	janvier, juillet.	Bourbonnais	...	298 75	295 75	295 75	300 ..	...
»	249.700	1957	295	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	293 75	295 25	297 50	297 50	300 ..	301 2.
»	22.000	1956	290	»	500	»	15 ..	D°.	Bességes à Alais	...	...	294 25	294 25	294 25	291 2.
1857	300.547	1949	270	»	500	mai.	15 ..	avril, octobre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	295 75	295 75	295 75	2.5 75	300 ..	295 7.
»	25.277	1955	»	»	500	»	15 ..	juin, décembre.	Ardennes	293 75	293 75	295 25	290 25	295 75	300 ..
»	25.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	janvier, juillet.	Dauphiné gar.	293 75	295 ..	290 2.	290 25	295 75	300 ..
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	297 50	300 ..	301 25	3.5 ..	305 ..	305 ..
»	563.[illegible]	1946	275	»	500	»	15 ..	D°.	Chemins autrichiens gar.	252 50	252 50	252 50	252 50	255 ..	254 25
1857	200.000	1919	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	253 75	254 75	254 75	2.. 75	251 50	253 ..
1858	...	1954	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	238 75	234 25	232 50	232 50	242 50	23. ..
1858	100.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	253 75	255 ..	255 ..	255 75	251 50	2.7 50
1859	24.576	1957	260	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Cordoue à Séville	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50	250 ..
1859	»	1908	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	245 ..	247 50	248 75	250 ..	250 ..	253 50
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	100.500	1957	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	127 50	127 50	127 50	128 25	127 50	127 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 24 Comptant	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Comptant	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Comptant	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Comptant	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Comptant	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Comptant	Vendredi 30 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0. jouissance 22 décembre 1859	68 10	68 20	68 85	68 85	69 65	69 90	69 05	69 95	70 40	70 35	69 10	.. ..
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	.. ..	68 30	.. ..	.. ..	68 75	68 10	68 85	.. ..	.. ..	70 30	70 30	.. ..
Rentes 4 1/2 0/0. jouissance 22 mars 1860	96 75	.. ..	96 25	.. ..	96 25	96 25	95 90	96 95	96 50	96 50	96 10	96 25
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2790 ..	»	2790 ..	»	2800 ..	»	2800 ..	»	2800 ..	»	2800 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	...	»	625 ..	...	630 ..	»	640 ..	»	640 ..	»	640 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	750 ..	...	752 50	...	752 50	...	...	...	...	...	755 ..	...
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	474 75	»	475 ..	...	475 ..	...	477 50	...	480 ..	...	480 ..	»
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	415 ..	»	415 ..	...	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° d°	96 25	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	100 ..	»
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° novembre 1858	90 ..	»	90 75	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1000 ..	»	1000 ..	»	1000 ..	»	1000 ..	»	...	»	1000 ..	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	750 ..	740 25	748 75	750 ..	758 25	757 50	758 25	760 ..	760 ..	760 ..	763 ..	763 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1135 ..	»	1130 ..	»	1132 75	»	1135 ..	»	...	»	...	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	466 25	»	466 25	»	465 25	»	465 ..	»	466 25	»	466 25	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	231 25	»	230 ..	»	231 25	»	231 25	...	231 25	»	231 25	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 5/8	»	94 5/8	»	94 4/8	»	94 3/8	»	94 4/8	»	94 3/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	»	99 7/8	»	.. ..	»	99 7/8	»	.. ..	»	100 ..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 25	...	84 ..	»	84 ..	...	84 25	...	84 ..	»	84 25	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	54 ..	»	.. ..	»	54 ..	»	54 ..	»	.. ..	»	.. ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	78 ..	»	78 1/2	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	84 ..	»	84 ..	»	84 ..	»	84 1/4	»	84 1/2	»	82 ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	365 ..	...	367 50	...	...	...	...	...	...	...	...
Crédit mobilier espagnol, 200 fr payés, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	470 ..	...	462 50	470 ..	465 ..	470 ..	470 ..	470 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	34 ..	.. ..	34 1/4	.. ..	34 3/4	.. ..	34 3/8	.. ..	34 3/8	34 1/4	34 1/2	.. ..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	.. ..	»	.. ..	»	45 1/2	»	.. ..	»	46 ..	»	46 ..	»
D° D° 1851, jouissance janvier 1860	44 5/8	.. ..	45 ..	.. ..	45 1/2	.. ..	45 1/2	.. ..	45 1/2	.. ..	45 ..	.. ..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	43 ..	43 ..	44 1/4	44 1/4	44 1/4	44 1/2	44 1/4	44 ..	44 1/8	44 ..	44 1/4	44 1/2
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	101 25	»	104 50	»	...	...	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. Bordot.

N° 1042 — 19e ANNÉE — N° 14 — SAMEDI 7 AVRIL 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

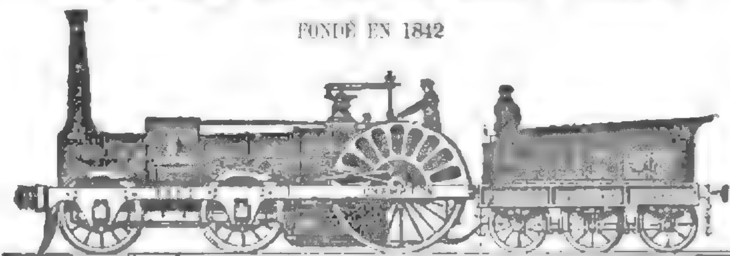
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris................. 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger............ 48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, aud Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CHEMIN DE FER

DE

PAMPELUNE A SARAGOSSE.

MM. J. Mirès et Ce, en rappelant que la clôture de la souscription ouverte pour les actions du chemin de fer de Pampelune à Saragosse est fixée au *samedi* 7 avril, préviennent les souscripteurs que toute demande non accompagnée du premier versement de 200 fr. par action sera considérée comme nulle et non avenue.

Pour éviter l'encombrement, il sera ouvert *vendredi* et *samedi* un guichet spécial pour recevoir les souscriptions qui seront faites en *mandats rouges* sur la Banque de France par les banquiers et agents de change.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires de la Société générale des Chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon n° 6, échu le 1er avril courant est payable, à partir de ce jour, à raison de 12 fr. 50 c. par coupon :

A Rome, à la Banque des États Pontificaux ;

A Paris, à la Caisse générale des Chemins de fer ;

A Marseille, rue de Grignan, 49 ;

A Lyon, Bordeaux, Toulouse, à la Caisse syndicale des agents de change.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont convoqués en assemblée générale annuelle pour le lundi 30 avril présent mois, huit heures du soir, rue de Richelieu, n° 99, en conformité des articles 24 et 29 des statuts.

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de cinq actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui fixé pour la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il ne fait pas lui-même partie de l'assemblée. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Les titres sont reçus dans les bureaux rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, au siége de la Société, 99, rue Richelieu (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 28 avril prochain, à huit heures du soir.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

Les actionnaires de la *Société des journaux réunis* sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, rue Richelieu, 99 (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 27 avril prochain, à 8 heures du soir.

Tout propriétaire ou porteur de dix actions est membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les ours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Vendredi dernier une baisse rapide avait tout à coup arrêté le mouvement de hausse qui s'était si vivement dessiné dans les jours précédents ; nous disions dans un *post-scriptum* que cette réaction nous paraissait être le résultat de bruits sans fondement sérieux, et que nous espérions qu'une fois les esprits rassurés, le mouvement reprendrait son essor.

Nos prévisions se sont complétement réalisées, et la rente, qui était descendue un instant aux environs de 69 fr., est maintenant remontée à 70 fr.

Si l'on considère les tendances actuelles de toutes les puissances de l'Europe à faire entrer dans la voie diplomatique les difficultés qui peuvent naître des changements profonds survenus en Italie, on peut affirmer, sans grande témérité, que les chances de guerre sont dissipées, et que tout le monde en Europe, peuples et gouvernements, aspire à une paix solide et durable. L'argent est d'ailleurs très-abondant et ne trouve à se placer qu'à un intérêt très-minime.

Il y a donc lieu de penser que le réveil des affaires est peu éloigné, et, à ce point de vue, il nous sera permis de regretter que les négociations engagées entre M. le préfet de la Seine et la Compagnie des agents de change de Paris n'aient pu aboutir. Nous ne saurions reprocher aux agents de change leur résistance à accepter une charge que rien ne justifie. Nous sommes convaincus que la haute intelligence de M. le préfet de la Seine ne peut longtemps méconnaître que c'est dans l'activité du marché des fonds publics, activité qui engendre l'esprit d'association et d'entreprise, que le gouvernement trouvera le concours qu'il doit raisonnablement demander à l'industrie privée pour accomplir plus rapidement les beaux travaux qui transforment Paris et qui, en fondant la plus belle gloire de l'Empire, assurent en même temps à M. le préfet de la Seine la reconnaissance de la postérité.

Malgré les conditions encore assez peu favorables aux affaires nouvelles, malgré l'effet produit au premier moment par les premiers avis, naturellement exagérés, de l'entreprise insensée du général Ortega, l'émission des actions de Pampelune à Saragosse a poursuivi sa marche régulière, et le triomphe du système de garantie est maintenant assuré.

Le principe de la responsabilité des fondateurs est admis par le public, la théorie est sanctionnée par la pratique, et désormais nulle affaire ne peut plus espérer le concours des capitaux sans leur assurer une sécurité absolue.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 15, ferme à 69 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 », ferme à 96 ».

L'emprunt est coté 70. fr.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	77.07 0/0
Dauphiné	21.50 0/0
Midi	20.18 0/0
Autrichiens	13.19 0/0
Victor-Emmanuel	12.85 0/0
Lyon-Genève	9.65 0/0
Nord	6 97 0/0
Union Suisse	5 97 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	2.90 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	».40 0/0
Orléans	2.75 0/0
Est	3.31 0/0
Bessèges a Alais	5.14 0/0
Ouest suisse	6.30 0/0
Ardennes	9.83 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	41.10 0/0

J.-G. Bonnot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	30 mars	6 avril	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0	69 30	69 95	» 65	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 25	96 »»	»» »»	» 25
Banque de France	2800 »»	2820 »	20 »»	» »»
Consolidés	94 3/8	94 6/8	» 3/8	» »/»
Crédit foncier	755 »»	765 »»	10 »»	»» »»
Crédit mobilier	765 »»	790 »»	25 »»	» »»
Comptoir d'Esc^te	640 »»	640 »»	»» »»	»» »»
Orléans	1410 »»	1362 50	19 50	ex » »
Nord	947 50	960 »»	12 50	»» »»
Nord nouveau	860 »»	867 50	7 50	» »»
Est	655 »»	632 50	»» »»	22 50
Paris-Méditerran^e	910 »»	922 50	12 50	» »»
Midi	505 »»	521 25	16 25	» »»
Ouest	597 50	571 25	» »»	6 25ex
Genève	460 »»	432 50	» »»	27 50
Dauphiné	600 »»	590 »»	» »»	10 »»
Graissessac-Béziers	162 50	160 »»	» »»	2 50
Ardennes ancien.	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	472 50	2 50	» »»
Ch. Autrichiens	505 »»	532 50	27 50	» »»
Victor-Emmanuel	410 »»	415 »»	5 »»	» »»
Russes	482 50	480 »»	» »»	2 50
Romains	357 50	350 »»	5 ex	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	540 »»	542 50	2 50	» »»
Saragosse	475 »»	490 »»	15 »»	» »»

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE.

La souscription ouverte pour les actions du chemin de Pampelune à Saragosse a complétement réussi ; mais elle a réussi dans d'autres conditions et d'une autre manière que les entreprises qui ont pour base la spéculation. Pour celles-ci, les fondateurs ont l'habitude d'émettre les actions avec un faible versement, afin d'attirer un plus grand nombre de souscripteurs, au risque de placer dans des mains incapables de les garder un chiffre d'actions trop considérable. Le verse-

ment intégral des actions, au contraire, a pour résultat de placer le capital dès le début, puisque chacun ne souscrit que dans la mesure exacte de ses ressources disponibles.

Si nous sommes bien informés, le capital de la Société du chemin de Pampelune est réparti en un si grand nombre de souscripteurs que la moyenne atteint à peine dix actions.

Pour juger du mérite de ce système, il suffit de rappeler ce qui s'est passé pour l'emprunt espagnol émis, en 1857, par la Caisse générale des chemins de fer. Cet emprunt, livré au public en titres 3 0/0 extérieurs de la dette espagnole, au prix de 38 fr. 56 c., est tellement divisé, par suite de la souscription publique qui fut faite, que si l'on voulait en acheter quelques milliers de piastres, le cours dépasserait certainement 48 à 50 fr., soit une différence de plus de 30 0/0.

Nous espérons que les souscripteurs du chemin de Pampelune à Saragosse obtiendront avant qu'il soit longtemps des avantages beaucoup plus considérables. Il suffit, pour se rendre compte de ce très-prochain avenir, de considérer que le chemin de fer de Saragosse à Madrid et à Alicante a réalisé pour 1859 une recette de 30,000 fr. par kilomètre, et l'on prévoit que sa recette pour 1860 atteindra 35,000 fr. Or, le chemin de Pampelune à Saragosse est, sous le rapport des populations agglomérées sur son parcours, dans des conditions qui sont bien supérieures, et il jouit, en outre, des produits de la grande ligne de l'Océan à la Méditerranée, qui lui emprunte 84 kilomètres de parcours. Par conséquent, on peut évaluer à 40,000 fr. par kilomètre la recette des premières années de l'exploitation. Par conséquent encore, le revenu probable de la ligne assure aux actions un dividende d'environ 75 à 80 fr. Ce chiffre, nous le connaissions; mais nous ne l'avons pas publié avant la souscription, afin de n'être pas accusés d'exagérer les avantages de la ligne pour attirer les souscripteurs.

Mais aujourd'hui que la souscription est complète, nous ne voyons plus d'inconvénient à faire connaître la vérité tout entière sur cette entreprise déjà si bien appréciée par la masse du public.

F. Grimaud.

LE CHEMIN DE LYON ET LES CHEMINS DE FER DE GENÈVE ET DU DAUPHINÉ.

La baisse persistante des actions du Lyon à Genève contribue à la lourdeur des actions du Dauphiné. Les conditions analogues des traités de fusion de ces deux Compagnies avec celle du Paris-Lyon-Méditerranée, font rejaillir sur l'une, en partie, la défaveur dont l'autre est frappée. Nous croyons devoir ramener les esprits à une plus saine appréciation de la situation respective des deux affaires en faisant ressortir quelques-uns des points sur lesquels elles se séparent radicalement, quant aux résultats à en attendre.

La cause déterminante de la baisse du Genève provient seulement d'un accroissement de dépenses de construction qui, de 45,500,000 fr., chiffre prévu au début de l'entreprise, se sont élevées, par des augmentations successives d'année en année, à 98,000,000, avec une erreur en plus de 52,000,000 fr., soit environ 120 0/0, dont l'intérêt seul représente un déficit de plus de 35 fr. sur le revenu de l'action.

Quant aux recettes, l'évaluation faite par la Compagnie sur les relevés statistiques les portaient à 23,783 fr. par kilomètre. Elle sera non-seulement atteinte, mais encore dépassée. D'après les recettes de 1859, et en défalquant le produit exceptionnel occasionné par les transports militaires, on peut les évaluer à 25,500 fr. pour 1860, ce qui suppose pour les trois trimestres restant à courir, une recette moyenne par semaine de 110,740 fr. pour le deuxième trimestre, 133,532 fr. pour le troisième, et 117,265 fr. pour le quatrième, proportionnellement aux recettes de 1858, et dont le lecteur pourra faire chaque jour la comparaison avec les recettes qui seront publiées.

Il y a donc eu augmentation sur les recettes prévues par la Compagnie ; et, sans l'énormité des dépenses, toutes les espérances conçues auraient été réalisées dans la fusion, grâce à laquelle les actionnaires du Genève devront encore recevoir un prix que peut-être ils n'obtiendraient pas de l'exploitation isolée du chemin.

L'entreprise du Dauphiné diffère essentiellement de la précédente en ce que, profitant également des avantages considérables faits aux deux entreprises par les traités de fusion, elle n'a pas éprouvé les déceptions du Genève. Le réseau du Dauphiné, dont il ne reste à construire qu'une lacune d'environ 50 kilomètres, aura coûté à la Compagnie, d'après son dernier rapport, 50,000,000 fr., soit par kilomètre environ 272,500 fr.

Celui de Genève coûte 424,242 fr.

Autant le pays parcouru par la ligne de Genève est pauvre et peu peuplé, autant celui traversé par le réseau du Dauphiné, particulièrement sur la section *non terminée* de Lyon à Grenoble, est riche, industriel et populeux. Aussi, loin d'avoir à dépasser les évaluations de la Compagnie comme sur le Genève, sans même les atteindre à beaucoup près, on arrive à trouver un prix de rachat très-élevé pour ses actions.

Malgré la lacune qui existe sur la section la plus productive de Lyon à Grenoble, la recette kilométrique du Dauphiné a été d'environ 20,200 fr. en 1859, et débute pour 1860 avec 13 à 14 0/0 d'augmentation moyenne sur le premier trimestre. Il reste à y ajouter l'accroissement inévitable des années 1861, 1862, 1863, tandis qu'il est douteux que la Compagnie du Genève puisse obtenir de prolonger le délai de sa fusion au delà de l'année actuelle.

Mais le plus grand avantage pour la Compagnie du Dauphiné provient de la composition de son capital, qui a totalement transformé les bases de l'affaire. Au lieu de 100,000 actions, c'est seulement 35,000 actions qui partageront le bénéfice, singulièrement augmenté pour chacune d'elles par cette combinaison. Ainsi, en tenant compte des charges et de la constitution financière des deux Compagnies, les revenus sur lesquels leurs actions seraient achetées dans la fusion seraient :

A 20,000 fr. par kilomètre,		
Sur le Dauphiné,	28 fr.	20
Sur le Genève,	6	75
A 1,000 fr. par kilomètre en sus,		
Sur le Dauphiné,	4 fr.	26
Sur le Genève,	2	34

La seule recette de 25,500 fr. déterminée pour le Genève en 1860 produirait en revenu dans la fusion :

Sur le Dauphiné,	51 fr.	63
Sur le Genève,	18	20

Le Dauphiné, nous le répétons, est inachevé et a quatre années d'accroissement de recettes à attendre.

Avec 30,000 fr. de recette kilométrique, chiffre plus que probable de la recette du Dauphiné en 1863, année de sa fusion avec le Lyon, le revenu pour les actions du Dauphiné ressortirait à 70 fr. 80; et si l'on considère que les chemins du Dauphiné parcourent un des pays les plus populeux et les plus riches de la France, on peut raisonnablement supposer que les recettes pourraient atteindre 35,000 fr. par kilomètre en 1863, ce qui élèverait le revenu de comparaison pour les actions du Dauphiné à plus de 90 fr. par chaque action, qui serait échangée dans ce cas contre une action et demie du Lyon.

Quant au Genève, nous avons raisonné en supposant que la dépense d'établissement ne dépassera pas 98,000,000 fr., ce qui n'est pas encore certain.

Ces rapprochements suffisent pour édifier nos abonnés sur les fausses analogies qu'à défaut d'examen on a pu vouloir établir entre les actions des deux Compagnies, et pour démontrer que le mauvais résultat du Genève provient d'un accroissement de dépenses d'établissement.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

Assemblée générale du 31 mars.

L'assemblée générale annuelle du chemin de fer de Bességes à Alais a eu lieu samedi

31 mars, à Paris, sous la présidence de M. de Robiac, président du Conseil d'administration.

Nous n'avons pas encore reçu la communication du rapport qui a été lu à l'assemblée, et nous renvoyons à un autre numéro l'analyse de ce document.

Nous nous bornons pour aujourd'hui à donner le texte des quatre résolutions votées par l'assemblée.

I

L'assemblée approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1859.

II

L'assemblée décide le prélèvement de la somme de 55,829 fr. 86 c. sur le reste disponible du fonds social, pour compléter l'intérêt de 4 0/0 à servir aux actions en 1860.

III

L'assemblée nomme M. Bouchet, ancien directeur de fonderies, et M. Bétoulle, avocat, membres du Conseil d'administration; le premier en remplacement de M. Terret, décédé, et le deuxième en remplacement de M. Parron, démissionnaire.

IV

L'assemblée nomme une Commission de trois membres, composée de

MM. Doyat, inspecteur général des ponts et chaussées;
Brocard, banquier;
Leligois, rentier,

à l'effet de vérifier les comptes et de présenter un rapport à la prochaine assemblée générale.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

On annonce que le second dividende de la Compagnie de l'Est est de 18 fr. 70, qui, ajoutés aux 20 fr. payés en novembre dernier, forment un dividende total de 38 fr. 70 c. par action, pour l'exercice 1859.

F. Grimaud.

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS DE PARIS.

Assemblée générale annuelle du 31 mars.

Samedi 31 mars a eu lieu, à la salle Herz, la réunion générale annuelle des actionnaires de la Compagnie générale des Omnibus de Paris, sous la présidence de M. Moreau-Chaslon, président du Conseil d'administration.

Après la constitution régulière du bureau, M. Génissieu, secrétaire général de la Compagnie, a donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration.

Les comptes dressés par la Compagnie se résument par les chiffres suivants :

Recettes totales de l'exercice 1859	14,877,190 04
Dépenses totales de l'exercice 1859	12,239,267 70
D'où il résulte un bénéfice de	2,637,922 34
réparti comme suit :	
1° Au fonds de réserve..	149,798 94
2° Au fonds d'amortissement pour remboursement de 676 obligations et de 160 actions	418,000 »
3° Aux 33,394 actions non amorties en circulation au 31 décembre 1859, pour un à-compte de 25 fr. sur le dividende	834,850 »
4° A 34,000 actions pour solde du dividende, 36 fr. par action	1,224,000 »
5° Appoint à ajouter au fonds de réserve	11,273 40
Total...	2,637,922 34

Nous publions plus loin le bilan de la Compagnie au 21 décembre 1859, et le résumé des recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation. Ces deux tableaux témoignent suffisamment de la bonne situation des affaires de l'entreprise, et si l'on considère le développement considérable qui se produit chaque année dans la circulation des voyageurs, qui ont augmenté en 1859 d'environ 5 millions, on peut s'attendre à des résultats plus importants encore par le mouvement qu'entraînera nécessairement l'annexion de la banlieue à Paris. Les bénéfices de l'exercice 1859 donnent un dividende de 61 fr. par action, c'est-à-dire 12 et 1/5e 0/0. Il n'en fallait pas davantage pour ranimer l'enthousiasme des actionnaires qui ont accueilli le rapport du Conseil d'administration par des applaudissements unanimes. Par le temps de défiance et d'ingratitude qui court, il n'est pas indifférent d'avoir à signaler une assemblée chaleureuse témoignant sa reconnaissance aux hommes qu'elle a chargés de la difficile mission de diriger ses affaires.

Voici le texte des résolutions qui ont été successivement votées à l'unanimité.

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Vu l'art. 41 des statuts,

Après avoir entendu le rapport du Conseil d'administration et celui de la commission chargée de la vérification des comptes, approuve les termes desdits rapports, ainsi que lesdits comptes arrêtés au 31 décembre 1859.

Fixe à 36 fr. par action, payables à partir du 1er juillet 1860, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, le solde du dividende pour l'exercice 1859.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Sur la proposition du Conseil d'administration développée dans son rapport;

Vu l'art. 41 des statuts,

Décide que l'appoint de 11,273 fr. 40 c., excédant le solde du dividende de 1859, sera versé au fonds de réserve.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

Sur la proposition du Conseil d'administration, développée dans son rapport;

Vu les art. 18, 27 et 41 des statuts;

MM. Dailly, ✠
Dubut de Saint-Paul,
Administrateurs sortants, sont réélus pour six ans.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Sur la proposition du Conseil d'administration, développée dans son rapport;

Vu l'art. 41 des statuts,

Nomme MM. Lavollée (Charles),
le baron Feveux,
Berthier, ✠
Administrateurs de l'entreprise générale des Omnibus, en remplacement de MM. Bucher, Loubat et Delessert, démissionnaires.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 31 MARS 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 31 mars
Paris-Méditerranée	15.237 82	912 50
Nord	14.684 »»	947 50
Orléans	9.651 88	1416 25
Ouest	9.107 51	500 »»
Bességes	8.584 36	430 »»
Est	8 276 18	650 »»
Midi	6.207 63	507 50
Genève	5.154 41	350 »»
Ardennes	4.820 24	460 »»
Dauphiné	4.110 18	600 »»
Autrichiens	fl.3.008 10	512 50
	Au 24 mars.	
Lombards-Vénitiens-Sud	6.097 56	541 25
Victor-Emmanuel	5.860 21	412 50
Madrid à Alicante	5 802 33	470 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

LE BUDGET DE 1861.

Le Corps législatif a reçu communication, dans sa séance du 3 avril, du projet de loi portant fixation générale des dépenses et des recettes de l'année 1861.

Nous analyserons rapidement ce document en nous réservant de revenir en détail sur les parties du budget qui se rattachent plus particulièrement aux intérêts que représente le *Journal des Chemins de fer*.

L'exposé des motifs du projet de loi constate la bonne situation du Trésor.

Cette situation ressort de la diminution des découverts qui s'élevaient en 1855 à la somme de.	886,000,000
Et qui sont descendus aujourd'hui à.	660,000,000
L'amélioration est par conséquent de deux cent vingt-six millions.	226,000,000

Et ce découvert continuera à s'atténuer chaque année, au moyen du remboursement fait à la Banque de 5 millions par année sur l'avance qui avait été faite par cet établissement à l'Etat.

Cette diminution a eu pour conséquence naturelle de permettre au Trésor de restreindre également les ressources à l'aide desquelles il pourvoit aux besoins de la dette flottante.

Les bons du Trésor, qui en 1858 atteignaient le chiffre de 345 millions, et qui au 1er janvier 1859 s'élevaient encore à 195 millions, s'étaient abaissés à la fin du mois de janvier dernier à 135 millions ; tandis que l'encaisse du Trésor, en numéraire, de 100 millions environ il y a un an, atteignait tout récemment le chiffre énorme de 251 millions.

La situation du budget des exercices courants n'est pas moins favorable.

Celui de l'année 1857 se solde, d'après le réglement proposé au Corps législatif, par un excédant de recettes de près de 39 millions. Il est vrai que c'est le reliquat des emprunts contractés pendant la guerre de Crimée.

La loi des comptes pour l'exercice 1858, qui doit être prochainement présentée, constatera un excédant de recettes supérieur à 12 millions, sans y comprendre aucune autre ressource ordinaire que la somme de 4,150,286 fr. remboursée par les compagnies de chemins de fer de l'Etat.

Cet excédant de 12 millions que présente l'exercice 1858, s'ajoutant au reliquat de 39 millions que l'exercice précédent a laissé disponible, forme une somme de 51 millions, sur laquelle la loi du 28 mai 1858 a affecté 20 millions aux travaux destinés à protéger les villes contre le fléau des inondations.

Il reste ainsi un capital de 31 millions applicable aux dépenses de 1859, et qui suffira sans doute à maintenir l'équilibre entre les recettes et les dépenses de cette année, bien que le produit des impôts et revenus indirects se soient ressentis du ralentissement des affaires commerciales.

Nous passons maintenant au budget de 1861.

Le budget de 1861 s'élève en dépenses à la somme de 1,844,188,685 fr.

Il présente sur le budget de 1859 une augmentation de 19,230,907 fr..

Mais comme il convient de déduire immédiatement de cette somme 4,954,000 fr., applicable, au service départemental du ministère de l'intérieur et portés seulement pour ordre au budget.

L'augmenation réelle n'est donc que de 14,276,907 fr.

Dans cette augmentation se trouvent comprises :

Les dépenses nouvelles résultant de dispositions législatives déjà votées ou d'engagements pris par le gouvernement avec le concours du Corps législatif, telles que la première annuité s'élevant à 1,564,021 fr. des crédits destinés à l'augmentation des traitements de la magistrature, et l'amélioration ou l'organisation de divers services résultant de l'extension de la ville de Paris.

Parmi les autres dépenses nouvelles figurent : au ministère de la guerre un crédit de 2,767,935 fr., afin d'élever le prix de la ration du pain et du fourrage à un prix plus vrai que celui qui sert depuis longtemps de base aux prévisions du budget, et de 2,550,580 fr. sur le service de l'habillement et du campement.

Au ministère des travaux publics, un accroissement de crédit de 300,000 fr. sur les annuités à payer aux Compagnies de chemins de fer en vertu de conventions anciennes.

Ces différentes sommes réunies s'élèvent à 9,531,758 fr., qui retranchés des 14,472,737 francs ci-dessus, réduisent à 4,940,979 fr. les charges véritablement nouvelles du budget de 1861.

Voici d'ailleurs la répartition de ces 4,940,979 fr. entre les divers ministères :

Ministère	d'Etat	170,000
—	de la justice.	10,000
—	des affaires étrangères.	71,250
—	de l'intérieur	245,793
—	de la guerre.	592,956
—	de la marine	891,440
—	de l'instruction publique et des cultes. .	596,200
—	de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.	654,750
—	de l'Algérie et des colonies	1,708,590
		4,940,979

Malgré la diminution notable des ressources du budget par suite de la suppression proposée de tout droit de douane sur le coton, la laine, etc., la réduction considérable sur les tarifs des sucres, cafés, cacaos, thés, etc., le projet de budget évalue les recettes pour 1861 à la somme de 1 milliard 845,733,670 francs, supérieure de 19,879,291 fr. aux évaluations du budget de 1860.

Cette augmentation dans les recettes présumées porte principalement :

Sur les contributions directes inscrites au budget pour un produit de 479,077,343 fr., c'est-à-dire supérieur de 9,141,695 fr. aux évaluations de 1860.

Sur les produits des domaines évalués à 21,575,896 fr., soit 575,896 fr. de plus qu'en 1860.

Sur les produits des coupes de bois et la location de la pêche, évalués à 37,815,500 fr.; 60,000 fr. de plus qu'en 1860.

Sur les droits d'enregistrement et de greffe, inscrits au budget pour 284,541,000 francs, bien qu'ils n'aient produit en 1859 que 272,094,000 fr.

L'impôt des boissons, porté en recettes pour 198,954,000 fr., et qui n'était que de 174,954,000 fr. Cette augmentation provient de l'élévation des droits sur l'alcool de 50 à 80 fr. qui est proposée au Corps législatif.

Enfin le rapport propose de maintenir le second décime de guerre pour 1861.

En résumé les réductions de taxe s'élèvent :

Sur la laine et le coton, à	25,409,000	»
Sur le café, à	6,442,000	»
Sur les sucres, à	53,243,000	»
Sur les droits de navigation, à	3,500,000	»
Total,	88,594,000	»

Mais cette diminution du revenu est ramenée à celle de 40,119,000 fr. par les augmentations ci-après :

Causes ordinaires et normales,	17,702,000	»
Droits de douane, par suite du traité de commerce,	6,773,000	»
Elévation de l'impôt sur l'alcool,	24,000,000	»
Total,	48,475,000	»

Enfin le rapport propose de porter en recette la totalité des ressources de l'amortissement, soit 137,512,015. En présence des mesures économiques qui doivent accroître le bien-être des masses et la prospérité générale du pays, mais qui entraînent une diminution immédiate de plus de 40 millions sur les impôts et revenus indirects, la suspension momentanée de l'action de l'amortissement, dit le rapport, est une conséquence naturelle et forcée, et en restituant au Trésor une ressource disponible de 40 millions, on ne fera que compenser la perte qui lui sera imposée.

Le gouvernement a d'ailleurs la conviction que le revenu public s'accroîtra par l'effet même de la réforme commerciale, et que l'amortissement pourra bientôt reprendre son fonctionnement régulier.

En résumé, après un remaniement si profond de plusieurs de nos impôts indirects, le budget de 1861 présente encore un excédant de recettes de 1.544,000 fr., sans qu'il ait été besoin de faire appel au crédit ou d'avoir recours à de nouveaux impôts.

J.-G. BORDOT.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Plusieurs maîtres de forges, marchands de bois et industriels de l'arrondissement de Dôle, ayant demandé l'établissement d'une station destinée au service des voyageurs et des marchandises dans la forêt domaniale de Chaux, sur la ligne de Dôle à Salins, au lieu dit le *Grand-Contour*, cette demande a été accueillie favorablement, et S. Exc. M. le ministre des travaux publics vient d'inviter la Compagnie du chemin de fer de Lyon à lui soumettre des propositions ayant pour objet d'établir une station pour les voyageurs et les marchandises au lieu dit le *Grand-Contour*, sauf à n'affecter provisoirement au service des voyageurs qu'un bâtiment restreint.

— On parle également de la construction de cinq embranchements ferrés pour relier entre elles les houillères du Pas-de-Calais.

— Le percement en galerie du tunnel de Vierzy (Aisne) a été achevé le mardi 27 mars. C'est là un premier et précieux résultat. Les travaux de maçonnerie de ce tunnel commenceront dans six semaines ou deux mois, au plus tard.

— Les travaux du chemin de fer de Rennes à Brest vont être poussés avec la plus grande célérité.

Sur tout le parcours de la section comprise entre Montfort et Brest, des études préparatoires ou définitives ont eu lieu ; des enquêtes se font, et plusieurs tronçons de la ligne ont été adjugés. On a même commencé les travaux sur plusieurs points.

F. Grimaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires sont convoqués pour le mercredi, 18 avril, à une heure, à l'effet d'entendre le rapport du gouverneur sur la situation des affaires sociales, et de statuer sur le compte de l'exercice 1859 et la fixation du dividende.

Des lettres de convocation sont directement adressées aux deux cents plus forts actionnaires qui, aux termes de l'art. 41 des statuts, composent l'assemblée.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société à partir du 10 courant, de dix à deux heures.

ACTES OFFICIELS.

Le *Moniteur* du 3 avril publie trois décrets ordonnant de procéder à l'exécution des travaux nécessaires : pour compléter la défense du bourg de Mornas contre les inondations du Rhône ; — pour l'achèvement du bassin à flot en construction dans l'anse qui sépare les villes de Saint-Malo et de Saint-Servan ; pour achever l'amélioration de la Marne entre Dizy et la Seine.

AVIS AUX ACTIONNAIRES [1]

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

14 avril. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à 2 heures. Délibérations valables, quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

16 avril. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8, à 1 heure de relevée. Dépôt de 15 actions au moins dix jours avant la réunion : à Bruxelles, au siége social, rue du Commerce, 1 ; à Gand, à la Banque de Flandre, et à Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

16 avril. — **Compagnie des houillères et des schistes bitumineux de la Condemine.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, chez M. Nunès, passage Saulnier, 7, à Paris, à 2 heures de relevée. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

16 avril. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 2 heures. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

17 avril. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Gand, hôtel de la Poste, à 2 heures de relevée. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

17 avril. — **Compagnie impériale des voitures de Paris.** — Assemblée générale annuelle à la salle Herz, 48, rue de la Victoire, à 3 heures.

18 avril. — **Crédit foncier de France.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, rue Neuve-des-Capucines, 19.

19 avril. — **Société générale de crédit industriel et commercial.** — Réunion de la première assemblée générale, à l'hôtel de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, à 3 heures précises.

21 avril. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, hôtel du Louvre, rue de Rivoli, 168, à 2 heures et demie précises. Dépôt de 100 actions avant le 18 avril, à la caisse de la Société générale de crédit mobilier.

22 avril. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, à midi. Dépôt des titres à Madrid, et chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

24 avril. — **Chemins de fer du Midi.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, place Vendôme, 15, à 4 heures du soir. Dépôt de 40 actions quinze jours avant la réunion.

25 avril. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures et demie. Dépôt de 20 actions trois jours avant la réunion, au siége social, square Clary, 5, et place Vendôme, 15. (Voir aux annonces de ce jour.)

25 avril. — **Chemin de fer Ferdinand, de Florence aux États-Romains par Arezzo.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Florence, palais Pucci, rue de Pucci. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. Dépôt des titres jusqu'au 10 avril à Florence, au siége social, à Paris, à l'agence de la Banque suisse, rue Taitbout, 85.

25 avril. — **Compagnie générale maritime.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à 4 heures du soir, à l'hôtel de la Société générale de crédit mobilier, place Vendôme, 15. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion.

26 avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures de relevée. Dépôt de 40 actions du 26 mars au 14 avril au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

27 avril. — **Chemin de fer du Nord.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures du soir. Dépôt de 40 actions au moins du 1er au 14 avril au siége social, place Roubaix, 24.

27 avril. — **Société des journaux réunis.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à l'hôtel de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions huit jours avant la réunion. (Voir l'avis placé en tête du journal).

27 avril. — **Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, à 2 heures et demie. Dépôt de 20 actions avant le 17 avril.

28 avril. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions cinq jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 avril. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à Paris. (Voir aux annonces de ce jour.)

28 avril. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi. Dépôt de 20 actions au siége social, rue de Provence, 68.

30 avril. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 5 actions. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

30 avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, du 2 au 14 avril.

30 avril. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Vienne, au siége social, Walner Strasse, 273, à 9 heures du matin. Dépôt de 40 actions au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

30 avril. — **Chemin de fer central suisse.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, à Bâle (Suisse), salle du Casino, à 9 heures du matin.

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société.

30 avril. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Angleur, station de Chênée, près Liége (Belgique).

30 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, rue Laffitte, 17, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions.

1er mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 40 actions au siége social, rue Saint-Arnaud, 8, quinze jours avant la réunion.

3 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Cologne, chez M. Eglinger, notaire, à dix heures du matin.

5 mai. — **Société des mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — Assemblée générale annuelle à Breslau. (Voir aux annonces).

15 mai. — **Société générale de Crédit mobilier espagnol.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt

(1) Voir notre numéro du 31 mars 1860.

jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

15 mai. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion au siége de la Compagnie, place Vendôme, 12.

16 mai. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

22 mai. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

31 mai. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, à Madrid, station d'Atocha, à midi. Dépôt de 50 actions au moins avant le 30 avril au siége social, et à Paris chez MM. de Rothschild frères.

31 mai.— **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à 1 heure de relevée. Dépôt de 50 actions avant le 30 avril au siége social et à Paris, à la succursale, rue de Provence, 50.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er avril. — **Société générale des chemins de fer Romains.** — Paiement du coupon d'intérêt n° 6, soit 12 fr. 50 par action, à la caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 90.

1er avril.—**Chemin de fer de Montblanch à Reus.**— Paiement des intérêts semestriels, soit 7 50 à déduire de l'appel de 50 fr. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

20 mars. — **Pont de Beaucaire.** — Paiement du dividende pour 1859, savoir 18 fr. 80 c. pour les titres nominatifs, et 16 fr. 50 c. pour les titres au porteur, chez MM. de Rothschild frères, à Paris.

26 mars. — **Chemin de fer central suisse.** — Paiement par anticipation du dividende de l'exercice 1859, soit 22 fr. 50 c. par action, à Paris, chez MM. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18.

1er avril. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement du solde du dividende (exercice 1859), soit 20 fr. par action nominative, et 19 fr. 61 par action au porteur, à la caisse de la Compagnie.

1er avril. — **Société Cail et Ce.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1858-1859, soit 32 fr. 50 c. par action de 500 fr., au siége social, quai de Billy, 48.

2 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859 soit 67 fr. par action (16e coupon des actions), à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — Paiement de 6 fr. 90 c. par action (impôt déduit) : à Paris, place Vendôme, 15, et à Lyon, chez MM. Morin, Pouer et Morin.

16 avril. — **Houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement de 5 fr. par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces).

16 avril. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement de 10 fr. par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces).

16 avril. — **Houillères de Saint-Etienne.** — Paiement de 5 fr. 50 par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces).

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859, après fixation par l'assemblée générale du 30 avril courant.

Service des Obligations.

1er avril. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852-1855). (Voir l'avis publié à nos annonces du 24 mars)

1er avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts sur les obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée : 12 fr. 50 c. par obligation nominative, et 12 f. 17 c. par obligation au porteur (impôt prélevé) : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie. (Voir aux annonces du 24 mars.)

1er avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt 1843), soit 25 fr. pour les titres nominatifs, et 24 fr. 36 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie.

1er avril. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Paiement de 7 fr. 50 c. sur les obligations de la Compagnie, pour les titres nominatifs, et de 7 fr. 31 c. pour les titres au porteur, à Paris, rue Bergère, 12.

1er avril. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Paiement du coupon semestriel sur

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1859 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 25 au 31 mars	1680	1,087,830 99	647 51	1618	1,083,605 50	669 71	».»»	3.31
ORLÉANS (1)	25 — 31 —	1475	1,195,463 39	810 48	1475	1,229,368 30	833 47	»	2.75
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	25 — 31 —	1406	1,829,026 77	1,300 87	1363	1,723,134 02	1,264 22	2.90	»
OUEST (1)	25 — 31 —	1195	858,477 73	718 40	1168	850,825 03	731 25	»	».40
NORD (1)	25 — 31 —	964	1,088,933 31	1,127 »»	919	1,016,074 74	1,103 »»	6.87	»
MIDI (1)	25 — 31 —	793	427,349 60	538 90	793	355,588 54	448 41	20.18	»
LYON A GENÈVE (1)	25 — 31 —	231	106,810 »»	462 »»	229	95,588 25	417 41	9.65	»
ARDENNES (1)	25 — 31 —	164	61,383 55	374 29	154	63,317 10	411 15	»	9.83
DAUPHINÉ	25 — 31 —	134	52,334 90	390 55	134	43,073 »»	321 44	21.50	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	25 — 31 —	33	21,592 95	654 33	33	22,763 70	689 80	»	5.14
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. / Réseau Lombard	18 — 24 —	1326	802,009 22	604 83	1169	1,200,439 98	1,026 89	»	41.10
AUTRICHIENS	25 — 31 —	1323	fl. 324,134 »»	245 »»	1323	fl. 286,353 »»	216 42	13.19	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	18 — 24 —	482	320,452 93	664 85	482	181,469 83	376 49	77.07	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	18 — 24 —	57	16,836 52	295 73	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	25 — 31 —	275	52,396 21	190 53	265	47,473 74	179 14	6.97	».»»
VICTOR-EMMANUEL	19 — 25 —	214	126,641 66	591 78	214	110,360 37	515 70	12.85	»
OUEST SUISSE	23 — 29 —	97	31,785 17	327 68	80	27,942 60	340 28	»	6.30

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

P. GRIMAUD.

les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation : à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2 ; à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

1er avril. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement du coupon semestriel n° 7 sur les obligations de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er avril. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50. (Voir aux annonces.)

1er avril.— **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

1er au 10 avril. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.**— Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 7 fr. 50 c. montant du semestre d'intérêts échéant le 1er avril. (Voir aux annonces.)

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, qui seront fixés à l'assemblée générale du 30 avril.

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versemen. de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Faculté aux actionnaires de libérer leurs actions avec bonification de l'intérêt de 5 0/0 l'an.

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations et paiement des lots sortis au tirage public du 22 mars 1860, et dont le résultat officiel communiqué par la Société du Crédit foncier se trouve dans notre numéro du 31 mars, page 232.

F. G.

MM. A. L. de Forges et Ce, banquiers à Orléans (*Caisse d'escompte*), nous communiquent un avis pour annoncer que la condamnation prononcée pour fausse déclaration de valeurs transportées par le chemin de fer d'Orléans, contre *M...... et Ce, à Orléans*, ainsi que l'ont rapporté différents journaux, ne s'applique à eux en aucune manière.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 mars.

RAPPORT

PRÉSENTÉ A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE.

Messieurs,

Depuis plus de vingt ans qu'ont lieu ces réunions périodiques des actionnaires de la Compagnie, nous nous sommes fait une loi de distribuer dans un cadre constamment le même les diverses matières dont nous avions à vous entretenir; — d'abord ce qui concerne la situation financière et ceux de nos travaux qui sont à la charge du compte de premier établissement ; — puis les détails relatifs à notre exploitation ; — enfin les questions d'administration générale, les négociations entamées ou accomplies soit avec le gouvernement, soit avec des tiers, les explications destinées à vous éclairer sur la situation de l'entreprise.

Cet arrangement méthodique de nos rapports présente des avantages qu'apprécient tous ceux qui suivent avec sollicitude les affaires de la Compagnie. Vous nous permettrez donc de n'y rien changer et de diviser, comme d'habitude, les communications que nous avons à vous faire en trois chapitres distincts, où les faits, les chiffres et les considérations se dérouleront devant vous dans l'ordre le plus propre à les faire bien saisir.

CHAPITRE Ier.

SITUATION FINANCIÈRE. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Ainsi que dans notre précédent rapport, ce compte aura deux paragraphes, le premier comprenant les opérations relatives à l'ancien réseau d'Orléans, le second consacré au nouveau réseau.

Nous vous annoncions l'année dernière qu'au moyen de l'imputation à l'ancien réseau des 170,000 obligations formant la quatrième série des emprunts, ce réseau pourrait subvenir à ses dépenses dans le courant de l'année 1859; c'est ce que justifie le solde de 1,619,935 fr. 10 c. que présentent les recettes comparativement aux dépenses.

Nous vous disions en même temps que le reliquat des 550,000 obligations de la cinquième série imputé au nouveau réseau serait insuffisant pour subvenir aux dépenses effectuées dans le courant de l'année, et qu'un supplément de ressources serait nécessaire; nous avons trouvé ces ressources dans l'émission d'une partie des 310,000 obligations de la sixième série que nous étions autorisés à créer. S'il nous reste, comme le constatent plus loin les comptes, un solde de près de 21 millions, c'est qu'à raison de la guerre qui a éclaté peu de temps après votre réunion, les travaux de premier établissement se sont nécessairement ralentis sur divers points.

Avant de passer aux chiffres qui représentent les recettes et dépenses de l'ancien réseau, il convient d'expliquer la cause d'une modification assez importante que vous remarquerez dans ces chiffres.

Il s'agit d'un virement d'écritures, au moyen duquel une somme de 55,664,802 fr. 92 c., qui figurait en *recette* dans le compte arrêté au 28 février de l'année dernière, a été transportée au chapitre des *dépenses*, mais sous forme d'atténuation. Cette somme représente :

1° Les subventions reçues des départements et des villes de la section de Poitiers à la Rochelle et Rochefort ;

2° Le produit des obligations qui nous ont été remises par les Compagnies du Bourbonnais et du Grand-Central en paiement des sections que nous leur avons rétrocédées ;

3° De menues recettes provenant de sources diverses.

L'ancienne écriture avait l'inconvénient de faire apparaître les chiffres du compte d'établissement de l'ancien réseau plus gros qu'ils ne le sont en réalité, et nous avons pensé qu'il serait plus conforme aux principes d'une bonne comptabilité de porter ces produits en déduction des dépenses d'établissement, puisqu'ils ont pour effet de diminuer le coût des diverses lignes composant aujourd'hui l'ancien réseau.

Par suite de ce virement, les chiffres de la recette comme de la dépense se trouvent ramenés à l'état vrai, et s'élèvent, au 28 février 1859, pour la *recette*, à 346,423,750 fr., montant du capital social et des emprunts, au lieu de 402,088,552 fr. 92 c., qui figuraient dans le compte de l'année dernière, et, pour la *dépense*, à 341,496,632 fr. 32 c., au lieu de 397,161,435 fr. 24 c.

Ceci entendu, nos comptes s'établissent désormais de la manière suivante :

1° COMPTE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

RECETTES.

1° Montant du fonds social,		150,000,000	»
2° Réalisation du capital du 1er emprunt,		9,999,000	»
3° Réalisation du capital du 2e emprunt,		9,999,750	»
4° Réalisation du capital du 3e emprunt, Savoir :			
1re série,	51,000,000		
2e série,	35,750,000		
3e série,	43,500,000		
4e série,	46,175,000	176,425,000	»
		346,423,750 (1)	

DÉPENSES.

Les dépenses s'élevaient au 28 février 1859, à		397,161,435	24
A déduire : Les recettes suivantes portées en atténuation des dépenses, savoir :			
1° Subvention reçues à compte des 4 millions dus par les départements et les villes de la section de Poitiers à la Rochelle et Rochefort,	3,567,000 »		
2° Produit de 140,293 obligations reçues de la Compagnie du Bourbonnais,	39,092,000 »		
3° Produit de 47,129 obligations reçues de la Compagnie du Grand-Central,	12,811,000 »		
4° Recettes diverses,	194,202 92	55,664,802	92
Reste, ainsi qu'il a été dit, pour les dépenses au 28 février 1859,		341,496,632	32

Il a été dépensé depuis le 28 février 1859 jusqu'au 28 février 1860 6,382,037 83 dont il convient de déduire les recettes qui ont été réalisées depuis le 28 février 1859, savoir :

1° Le solde reçu de la Compagnie de Lyon-Méditerranée pour les cessions faites à l'ancienne Société du Bourbonnais, 2,543,055 24

2° Le solde des subventions de 4,000,000 francs qui étaient dus pour les sections de Poitiers à

(1) Cette somme de 346,423,750 fr. jointe aux 55,664,802 fr. 92 c. qui ont été retranchés des recettes forme bien celle de 402,088,552 fr. 92 c. indiquée dans le compte arrêté au 28 février 1859.



la Rochelle et Rochefort, 432,400 »	3,275,455 34	
Reste à porter en dépense,	3,107,182 58	3,107,182 58
Ce qui élève le total des dépenses à		344,603,814 90
Les recettes de l'ancien réseau s'élevant à		346,423,750 »
Les dépenses à		344,603,814 90
L'excédant des recettes sur les dépenses est de		1,819,935 10

COMPTE DU NOUVEAU RÉSEAU.

RECETTES.

§ 1er.

1° Obligations du Grand-Central à la charge de la Compagnie, d'après le décret du 19 juin 1857,	58,979,349 20
2° Obligations d'Orsay, 1er emprunt	2,793,000 »
3° Obligations d'Orsay, 5e emprunt,	1,200,000 »
4° Valeur de 303,666 obligations 2/3 (provenant de la cinquième série de 580,000) attribuées d'après les conventions jointes au décret du 19 juin 1857, à l'échange des actions du Grand-Central et d'Orsay,	83,887,914 82
5° Réalisation de 276,334 obligations formant le solde de 580,000 obligations de la cinquième série,	74,289,918 74
6° Réalisation de 164,000 obligations de la sixième série,	46,753,238 94
Total,	267,903,421 70

§ 2. — *Mines et usine d'Aubin.*

1° Valeur de 44,200 obligations représentant le prix de l'usine d'Aubin,	12,393,680 »
2° Valeur de 16,950 obligations représentant le fonds de roulement,	4,754,091 36
Total,	17,147,771 36

DÉPENSES.

§ 1er. — *Ancien Grand-Central.*

Prix de rachat des lignes composant l'ancien chemin Grand-Central,	147,664,395 06
Dépenses faites au 28 février 1859,	44,990,556 80
Dépenses faites depuis le 28 février 1859 jusqu'au 29 février 1860,	30,929,318 29
	223,584,270 15
A déduire :	
Subventions reçues de l'Etat,	16,222,222 18
Reste,	207,362,047 97

§ 2. — *Chemin de Paris à Orsay.*

Valeur des obligations représentant le prix du rachat au 1er octobre 1857,	5,374,250 »	
Dépenses faites depuis la prise de possession (1er octobre 1857) jusqu'au 28 février 1859,	1,254,666 03	
Dépenses faites depuis le 28 février 1859 jusqu'au 29 février 1860,	274,856 »	
Total,	6,903,772 03	6,903,772 02

§ 3.

Subvention payée à l'Etat pour le réseau pyrénéen, aux termes de la convention du 11 avril 1857,	3,000,000 »	3,000,000 »

§ 4.

Service des intérêts concernant le nouveau réseau depuis la prise de possession,	30,736,989 51	
A déduire :		
Résultat de l'exploitation des sections de Coutras à Périgueux, de Montauban à Saint-Christophe, de Moulins à Montluçon et de Paris à Orsay,	979,185 37	
Reste,	29,757,804 14	29,757,804 14
Total général des dépenses du nouveau réseau,		247,023,024 14
Les recettes s'élevant à		267,903,421 70
Les dépenses à		247,033,624 14
L'excédant des recettes sur les dépenses est de		20,870,797 56

§ 5. — *Mines et usine d'Aubin.*

1° Montant du prix d'acquisition (aux termes de l'article 5 de la convention du 3 juillet 1857),	12,393,680 »
2° Fonds de roulement,	4,754,091 36
3° Intérêt et dépenses diverses d'établissement,	3,208,350 42
Total,	20,356,121 78
A déduire : Montant des produits réalisés,	692,811 47
Reste,	19,663,310 31

Soit un excédant de 2,615,538 95 sur la recette constatée ci-contre.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

L'ancien réseau présente un solde créditeur de	1,819,935 10
Le nouveau réseau présente un solde créditeur de	20,970,797 56
Ensemble	22,790,732 66
Les mines et usine d'Aubin présentent un solde débiteur de	2,615,538 95
L'excédant définitif de la recette sur la dépense est donc de	20,184,193 71
Le solde créditeur des comptes divers s'élève à	27,903,822 42
D'où ressort un solde créditeur de	48,088,016 13

Ce solde, d'accord avec la balance générale des écritures au 29 février 1860, était représenté de la manière suivante :

Espèces en caisse,	1,298,331 21
Valeurs en portefeuille,	46,789,684 92
Somme égale	48,088,016 13

A ce tableau de notre situation financière doit être rattaché le compte rendu de nos travaux de premier établissement pendant le cours de l'exercice. Il ne suffit pas, en effet, que vous connaissiez l'ensemble des ressources qui ont été à notre disposition et le montant des dépenses que nous avons faites. Il faut que vous sachiez l'emploi que ces ressources ont reçu et l'objet de ces dépenses. L'énumération succincte des projets exécutés ou entrepris par nos ingénieurs complètera donc utilement ce premier chapitre ; et, pour éviter toute confusion, nous consacrerons pour les travaux, comme pour la situation financière, deux paragraphes séparés à ce qui concerne l'ancien et le nouveau réseau.

ANCIEN RÉSEAU.

Nos dépenses sur les sections exploitées, qui comprennent une étendue de 1,475 kilomètres, tendent de plus en plus à se réduire aux travaux que nécessitent l'entretien et le renouvellement des voies et bâtiments.

Cependant, nous avons dû, dans le courant de 1859, occuper à Ivry la plus grande partie des superficies acquises en 1858, et les remblayer, pour les comprendre dans le périmètre de notre gare.

Nous avons dû aussi remanier d'une manière complète les installations du dépôt d'Angoulême, devenues insuffisantes.

Nous avons, en outre, acquis les terrains nécessaires à l'établissement, entre Luxé et Vars, d'une station nouvelle près Saint-Amand de Boixe.

Le renouvellement de la voie se poursuit régulièrement de manière à maintenir dans de bonnes conditions la circulation des trains. Et dès maintenant nous pouvons dire qu'avant la fin de l'année 1860, nous aurons achevé sur l'ensemble du réseau, à 30 kilomètres près, la transformation ou la consolidation des voies que l'expérience signalait comme trop faibles.

A Bordeaux se continuent activement les travaux du raccordement avec le chemin du Midi.

Le pont sur la Garonne a cinq de ses travées achevées ou très-avancées, deux restent à terminer ou à faire.

Quant aux travaux des abords, retardés par la difficulté de concilier les divers intérêts en présence, ils n'ont pu être attaqués que successivement, et c'est le 16 janvier dernier seulement que les Compagnies ont obtenu l'approbation du projet à exécuter pour le raccordement entre le pont et la gare du chemin du Midi.

On peut maintenant considérer les travaux comme en bonne voie d'exécution dans toutes leurs parties, et rien ne sera épargné par les deux Compagnies concessionnaires pour donner le plus tôt possible aux voyageurs et au commerce les facilités qu'ils attendent de la jonction des deux lignes.

Les chemins bretons doivent faire partie de l'ancien réseau. Ici se place donc l'exposé de ce qui a été fait pour l'établissement de ces chemins.

Pendant le cours de l'année dernière, les travaux ont été adjugés depuis Savenay jusqu'à Hennebont, sur une longueur de 145 kilom., dans toute la partie dont les projets avaient été définitivement approuvés par l'administration supérieure.

Les ateliers ont été organisés sur toute la ligne avec une grande activité. On y compte aujourd'hui plus de 3,000 ouvriers. Les principales tranchées sont attaquées ; on perce la galerie du souterrain de Pont-château, et on vient de commencer les fondations du pont sur la Vilaine à Redon, et les viaducs d'Auray et d'Hennebont.

Le projet des abords de Lorient avait été envoyé à l'administration dès le 17 février 1859 ; mais les formalités qu'il faut subir pour tout ce qui concerne les abords des places fortes sont tellement nombreuses, que nous n'avons pu obtenir encore l'approbation qui nous est nécessaire pour faire commencer les travaux. La construction du pont sur le Scorff, que comprend ce projet, exigera cependant un temps assez long, à cause de la profondeur des fondations, et il est vivement à désirer que la Compagnie puisse être mise à même de faire entreprendre prochainement cet ouvrage, afin que le chemin soit ouvert le même jour à la circulation depuis Nantes jusqu'à Lorient.

Le projet de Lorient à Quimper vient d'être envoyé au ministère des travaux publics, et la Compagnie se trouve avoir fourni aujourd'hui les projets définitifs, pour une longueur totale de 220 kilom.

Il nous reste à terminer les études de Quimper à Châteaulin, c'est-à-dire à la rade de Brest, et ce projet sera également envoyé dans le cours de cette année.

La Compagnie pourra donc achever les chemins bretons pour la fin de 1864, et compléter ainsi, dans les délais voulus, l'ensemble de l'ancien réseau.

NOUVEAU RÉSEAU.

Il y a lieu dès aujourd'hui d'établir une distinc-

tion, même au point de vue des travaux, entre les parties du nouveau réseau qui sont déjà livrées à l'exploitation et celles qui sont encore dans la période de construction.

Sur les sections exploité s, nous nous sommes appliqués à ne faire que les dépenses nécessaires pour les besoins révélés par l'expérience.

Entre Périgueux et Coutras nous avons eu à établir, à Saint-Médard, un quai et un abri de marchandises.

Nous devons, en 1860, ouvrir une station nouvelle à Souble, et commencer l'exécution des bâtiments définitifs des voyageurs à Coutras et à Périgueux.

Sur la section du Lot, il a fallu donner au commerce des quais et abris de marchandises à Négrepliset, Montricoux, la Guépie, Najac, Aubin et Cransac, et améliorer les installations du service des voyageurs à Panchot, Viviers, Cransac et Aubin.

Sur la ligne de Moulins à Montluçon, les travaux s'achèvent selon les études primitives, ou se complètent dans les points où le trafic dépasse les prévisions qui avaient servi de base aux projets.

Passons maintenant aux lignes en construction.

Ligne de Limoges à Agen.

Les travaux de la section de Limoges à Périgueux sont poussés avec une grande activité.

Le souterrain de Thiviers est presque terminé. Celui de Limoges sera bientôt voûté dans toute sa longueur. La galerie d'un troisième tunnel, près du Tuquet, est percée.

A la fin de la campagne, la voie sera posée de Périgueux jusqu'à la limite du département de la Haute-Vienne, sur 60 kilom., et probablement de Limoges à la Briance, sur une dizaine de kilomètres. L'ouverture de la section entière dans le cours de l'année 1861 est assurée.

Le projet définitif du tracé entre Périgueux et la limite du département de Lot-et-Garonne vient d'être approuvé. Celui du surplus du tracé jusqu'à Agen est entre les mains de l'administration supérieure, qui ne tardera pas, sans doute, à statuer.

Les travaux des souterrains de la Trape et de la Roque ont été mis en adjudication et se poursuivent avec une activité convenable.

Ligne de Périgueux au Lot.

Retardée par divers incidents administratifs, l'ouverture de la section de Périgueux à Brives, sur 76 kilomètres d'étendue, aura lieu dans le courant du mois d'août ou de septembre prochain. La pose de la voie sera terminée au commencement du mois de juin, et les stations doivent être livrées par l'entrepreneur dans le courant de juillet.

Le tracé définitif de Brives au Lot est approuvé. On travaille activement aux souterrains de Mont-Plaisir, Figeac et Capdenac, et l'on se met en mesure d'adjuger promptement les autres travaux.

Section de Saint-Christophe à Rodez.

La section de Saint-Christophe à Rodez est presque terminée; on s'occupe de poser la voie et d'organiser les stations. L'exploitation pourra s'ouvrir au mois de septembre prochain.

L'embranchement à traction de chevaux de Mondalazac, destiné à conduire à la station de Salles-la-Source les minerais employés par l'usine d'Aubin, sera prêt à la même époque.

Section d'Arvant à Massiac.

La plate-forme sera presque terminée dans cette campagne. Il ne restera plus pour la campagne prochaine que des parachèvements, la pose de la voie et l'organisation des stations.

Ligne de Bourges à Montluçon.

Le tracé définitif est approuvé. On commence à acquérir les terrains et à adjuger les travaux, qui sont peu considérables, et pourront être terminés dans le cours de l'année 1861.

En définitive, nous avons aujourd'hui, sur le nouveau réseau, 357 kilomètres en exploitation, savoir :

Paris à Orsay,	25 kilom.
Coutras à Périgueux,	76
Montauban à Saint-Christophe et embranchement de Decazeville,	170
Montluçon à Moulins et embranchement de Bezenet,	86
Total,	357

Nous ouvrirons en 1860 :

Saint-Christophe à Rodez,	33 kilom.
Périgueux à Brives,	73
Ensemble,	106 kilom.

En 1861 :

Limoges à Périgueux,	98 kilom.
Arvant à Massiac,	24
Ensemble,	122 kilom.

En 1862 :

Brives au Lot,	95 kilom.
Bourges à Montluçon,	99
Ensemble,	194 kilom.

Enfin en 1863 :

Périgueux à Agen,	142 kilom.

A ce moment toutes les parties du réseau exploitées seront reliées les unes aux autres, et formeront un ensemble de 921 kilomètres.

Les estimations basées sur les projets définitifs, et confirmées en partie aujourd'hui par le résultat des adjudications, sont inférieures aux évaluations contenues dans le décret du 11 juin 1859. La différence est assez grande pour donner lieu de penser que, quelles que soient les augmentations de dépenses provenant de circonstances imprévues, les évaluations officielles ne seront pas dépassées.

A la demande de l'administration supérieure, nous avons entrepris les études des lignes de Montluçon à Limoges et d'Alby à Toulouse, appelée l'une et l'autre à desservir des intérêts houillers d'une grande importance. Nous pensons être en mesure de remettre à l'administration le projet complet de la première de ces lignes au commencement du mois de mai prochain, et, deux mois après, celui de la seconde.

Relativement aux établissements composant la régie d'Aubin, nous vous avons annoncé, l'année dernière, que nous nous occupions des travaux nécessaires pour mettre nos mines de houille dans une situation normale.

Ce résultat est aujourd'hui un fait acquis. Les mines peuvent désormais, sans qu'on soit exposé à les compromettre par une exploitation trop active, satisfaire aux besoins de notre usine d'Aubin, à ceux du service de l'embranchement de Saint-Christophe à Montauban, et fournir, en outre, une certaine quantité de houille pour la vente.

Nous les mettrons d'ailleurs en mesure de suffire à l'augmentation de débouchés qu'elles trouveront lors de la jonction de la ligne de Montauban avec celle de Limoges.

L'usine d'Aubin est consacrée exclusivement à la fabrication des rails, soit pour l'établissement du nouveau réseau, soit pour l'entretien de l'ancien.

Des progrès satisfaisants ont été obtenus cette année au double point de vue de la qualité et du prix de revient des produits. Nous avons la certitude d'une nouvelle et importante amélioration dans les conditions économiques de la fabrication pour l'époque très-prochaine, ainsi que nous le disions il n'y a qu'un instant, où sera achevé l'embranchement à petite section qui doit rattacher nos mines de fer de Mondalazac à la station de Salles-la-Source.

L'usine d'Aubin et les mines de houille et de fer qui concourent à son alimentation seront donc, à la fin de 1860, dans une situation définitive. Jusqu'ici, les intérêts du prix d'acquisition ont dû être ajoutés au capital, parce qu'on était encore dans la période de premier établissement. Mais cette période va être close, et si l'exploitation se trouve alors grevée d'un poids considérable, d'un autre côté la Compagnie aura, dans la possession de ce groupe, de notables dédommagements. Il n'est pas, en effet, sans intérêt pour elle d'avoir sous la main son approvisionnement annuel de rails, ainsi qu'une partie de sa consommation en charbon. De plus, en fabriquant des rails exclusivement et en quantité égale, en demandant aux mines une somme constante de produits, l'établissement d'Aubin sera dans la meilleure condition pour bien faire. La fabrication du fer, notamment, pourra être perfectionnée à un très-remarquable degré. La qualité des rails est une chose tellement capitale, que, pour l'obtenir, la Compagnie ne devrait pas hésiter à faire un sacrifice, même considérable. Or ce sacrifice peut s'atténuer beaucoup pour elle; car nous avons l'espoir que, s'il est possible de saisir une occasion favorable pour vendre les annexes qui n'ont aucun rapport avec Aubin, et pour réduire ainsi les charges résultant de la cession, nos mines, mises en possession de tous leurs débouchés naturels, et notre usine, pourvue des meilleurs moyens de fabrication, nous donneront des produits assez importants pour couvrir, sinon la totalité, tout au moins une grande partie de l'intérêt et de l'amortissement du capital employé dans l'établissement qui restera.

CHAPITRE II.

§ 1er. — RÉSULTAT DE L'EXERCICE 1859.

Les recettes de toute nature s'élèvent à la somme de	73,622,483 37
Les dépenses, *y compris les charges d'emprunt*, à celle de	40,720,159 61
D'où il suit que l'excédant des recettes sur les dépenses est de	32,902,323 76

RECETTES.

La somme de 73,622,483 fr. 37, formant le montant des recettes, se répartit ainsi qu'il suit :

Reliquat de l'exercice 1858,		113,743 39
1re partie. — *Domaine.*		
Produit du domaine,		410,463 67
2e partie. — *Finances et portefeuille.*		
1° Intérêts de placements temporaires de fonds,	856,295 16	
2° Intérêts des obligations des Compagnies du Bourbonnais et du Grand-Central,	57,856 87	
3° Produit du chemin de fer du Bourbonnais,	1,100,000 »	2,014,152 03
3e partie. — *Exploitation.*		
Voyageurs (nombre, 5,287,202),	22,833,712 46	
Bagages (poids taxé, 7,449,550 kil.),	600,175 19	
Chiens (nombre, 33,823),	48,339 72	
Chevaux (nombre, 42,187),	651,179 58	
Bestiaux (nombre, 852,792),	4,191,932 21	
Service des dépêches (2,920 voitures),	375,000 »	
Voitures de poste (nombre, 1,744),	134,232 73	
Finances (somme, 464,616,059 fr. 14),	800,446 91	
Denrées (poids, 24,083,698 kil.),	1,704,080 41	
Articles de messagerie (poids, 20,686,880 kil.),	2,745,262 62	
Marchandises transportées à petite vitesse (poids, 1,866,697 tonn.)	31,502,382 88	
Subventions de l'administration des postes pour l'entrepôt des dépêches et recettes diverses,	153,520 47	
Omnibus, factage et camionnage,	1,064,097 53	66,806,531 73

4ᵉ partie. — *Recettes d'ordre.*

Recettes, pour le compte du Trésor, des impôts sur les transports à grande vitesse, 3,423,570 37

5ᵉ partie. — *Recettes des exercices clos.*

Recettes diverses provenant de l'exercice 1858,	434,051 98	
Produit du chemin de fer du Bourbonnais (solde de l'exercice 1858)	620,000 »	1,054,051 98
Total général des recettes.		73,622,483 37

DÉPENSES.

La somme de 40,720,159 fr. 61 c. formant le montant des dépenses, y compris les charges d'emprunt, se répartit ainsi qu'il suit :

1ʳᵉ partie. — *Administration de la Compagnie.*

Frais généraux de l'administration :

Appointements du personnel des bureaux,	954,732 »	
Service de santé,	60,105 34	1,014,837 34

2ᵉ partie. — *Domaine.*

Loyers, impôts et assurances, 342,642 56

3ᵉ partie. — *Service des emprunts.*

1ᵉʳ emprunt.			
1. Intérêts de 7,543 obligations à 50 fr. l'une,	377,150 »		
2. Amortissement de 121 obligations,	151,250 »	528,400 »	
2ᵉ emprunt.			
1. Intérêts de 13,120 obligations à 50 fr. l'une,	656,000 »		
2. Amortissement de 25 obligations,	31,250 »	687,250 »	
3ᵉ emprunt (1ʳᵉ série).			
1. Intérêts de 148,560 obligations à 15 fr. l'une,	2,228,400 »		
2. Amortissement de 314 obligations,	157,000 »		
3. Timbre (abonnement annuel,	37,140 »	2,422,540 »	
3ᵉ emprunt (2ᵉ série).			
1. Intérêts de 128,752 obligations à 15 fr. l'une,	1,931,280 »		
2. Amortissement de 272 obligations,	136,000 »		
3. Timbre	32,188 »	2,099,468 »	
3ᵉ emprunt (3ᵉ série)			
1. Intérêts de 148,560 obligations à 15 fr. l'une,	2,228,400 »		
2. Amortissement de 314 obligations,	157,000 »		
3. Timbre,	37,140 »	2,422,540 »	
4ᵉ emprunt (4ᵉ série).			
1. Intérêts de 168,969 obligations à 15 fr. l'une,	2,534,835 »		
2. Amortissement de 358 obligations,	179,000 »		
3. Timbre,	42,247 28	2,756,082 28	10,916,280 28

4ᵉ partie. — *Exploitation.*

1° Charges imposées par l'administration publique,		278,846 02	
2° Subventions aux omnibus et voitures en correspondance avec le chemin de fer, indemnités diverses, factage et camionnage,		1,721,168 98	
3° Indemnités pour avaries, pertes et accidents, détaxes et non-valeurs,		165,249 17	
4° Dépenses générales de l'exploitation (personnel et matériel)		6,660,097 44	
5° Traction, savoir :			
Frais de traction, entretien des machines et dépenses diverses,	6,902,656 93		
Frais d'entretien des voitures et wagons, et dépenses diverses,	1,748,858 68	8,651,555 61	17,476,917 22

5ᵉ partie. — *Service des ingénieurs.*

Dépenses du service central des ingénieurs,		268,704 56	
Surveillance, entretien et renouvellement de la voie, des bâtiments et du matériel, savoir :			
Surveillance de la voie et des bâtiments,	1,009,453 06		
Entretien de la voie,	2,022,440 86		
Renouvellement de la voie,	2,276,531 57		
Renouvellement du matériel,	426,926 44	5,735,351 95	6,004,056 51

6ᵉ partie. — *Service du matériel.*

Dépenses du service central du matériel,	54,414 88	
Grosses réparations et modifications du matériel roulant,	1,094,670 71	1,149,085 59

7ᵉ partie. — *Dépenses d'ordre.*

Remboursement au Trésor des impôts sur les transports à grande vitesse, 3,423,570 37

8ᵉ partie. — *Dépenses des exercices clos.*

Dépenses diverses concernant l'exercice 1858, 392,760 54

Total général des dépenses,	40,720,159 61
Les recettes totales étant de,	73,622,483 37
Les dépenses totales de	40,720,159 [illegible]
Le produit net, comme nous le disions au début de ce chapitre, est de	32,902,323 76

Cette somme, supérieure, de 4,424,973 fr. 93 c. à celle qui résultait des comptes de 1858, comprend, ainsi que vous l'avez vu, l'indemnité stipulée à titre de *provision*, jusqu'à l'arbitrage qui doit avoir lieu plus tard, pour la rétrocession que nous avons faite à la Compagnie de Lyon-Méditerranée de notre part dans la propriété du Bourbonnais.

L'année dernière, nous avions sursis à la distribution d'une partie de cette indemnité, parce que nous n'avions aucun compte qui nous mît en mesure de comparer les charges résultant des dépenses du premier établissement de la ligne entière du Bourbonnais avec la marche des recettes. Aujourd'hui que nous pouvons apprécier, avec une approximation suffisante, d'une part, le montant du capital nécessaire pour la construction, et d'autre part, le mouvement des recettes, soit sur la ligne de Lyon et Saint-Etienne à Nevers, soit sur notre propre parcours qui prolonge cette ligne de Nevers à Paris, soit enfin sur la ligne directe de Paris à Lyon par la Bourgogne, dont nous partageons les produits conformément aux conventions, nous avons la confiance que l'annuité stipulée n'est qu'un minimum très-modéré. Et d'ailleurs s'il arrivait que notre appréciation fût plus tard contredite par des faits impossibles à prévoir, les arbitres qui auront à fixer l'annuité définitive pour toute la durée de la concession ont reçu du traité de 1857 les pouvoirs nécessaires pour régler cette annuité de manière à tenir compte aux parties de toutes les différences. Il n'y a donc aucun motif pour ne pas attribuer à chaque exercice un produit qui fait partie des revenus annuels au même titre que tous ceux dont la nomenclature vous a été présentée.

Si, de ce chef, l'exercice 1859 porte en recette une somme plus forte que celle qui était inscrite en 1858, d'un autre côté, il dote plus largement divers chapitres de dépense.

Ainsi, la réfection de la voie figure, au débit de l'exploitation, pour une somme de 2,276,531 *fr.* 57 c. C'est près de 900,000 *fr.* de plus que dans le budget précédent, qui, cependant, avait consacré à ce même emploi 1,412,317 fr.

En outre, pour maintenir le matériel roulant à ce niveau de bon entretien qui ne laisse rien à désirer, il est porté en dépense une somme de plus d'un million, et cette dépense n'avait pesé qu'à un bien moindre degré sur les exercices antérieurs.

Enfin, une autre charge, toute nouvelle, et assurément très-importante, résulte de la décision prise par le Conseil en ce qui touche la réserve.

Aux termes de l'article 51 de nos statuts, *après l'achèvement des travaux*, il doit être formé une réserve qui ne peut être inférieure à 3 0/0 du produit net. A quelle époque les travaux doivent-ils être considérés comme achevés ? Telle est la question qui se posait en présence d'un texte, il faut le dire, un peu vague. Votre Conseil a cru devoir la résoudre selon l'esprit de prudence et de modération qu'il tient à honneur d'apporter dans tous ses actes. La dernière révision de nos statuts date de 1855. Il nous a donc paru que l'article 51, en parlant de *l'achèvement des travaux*, avait dû avoir en vue les travaux concédés à cette époque, et non ceux qui, depuis, son

venus, par suite de la création des grands réseaux, s'ajouter, pour bien des années encore, à l'ancienne tâche de la Compagnie.

Or, ces travaux concédés en 1855 sont maintenant achevés. La ligne de Tours au Mans, qui peut en être regardée comme le dernier développement, est livrée à l'exploitation depuis le second semestre de 1858. Nous faisons, en conséquence, remonter à cette dernière date la création de la réserve, et c'est ainsi que figure, au compte de l'exercice 1859, un article qui ne s'élève pas à moins de 1,410,817 fr.

Vous le voyez, Messieurs, le dividende que nous aurons à vous proposer tout à l'heure ne laisse pas plus nos divers services en souffrance, qu'il n'oublie de faire la part aux éventualités de toute nature.

Si des chiffres de recette et de dépense énoncés ci-dessus, on retranche tout ce qui n'a rien de commun avec l'exploitation proprement dite, savoir :

Du chiffre de recettes : les recettes du domaine et de placement temporaire de fonds, l'impôt perçu pour le Trésor, les recettes des exercices clos et le solde du compte général des subventions pour factage, camionnage, omnibus et voitures en correspondance ;

Et du chiffre des dépenses : les dépenses du domaine, les charges d'emprunt, l'impôt versé au Trésor, les dépenses des exercices clos, et les frais de renouvellement de la voie et du matériel roulant.

On arrive au résultat suivant :

Recettes propres de l'exploitation,	64,885,362 75
Dépenses propres,	20,780,440 80
Produit net de l'exploitation,	44,104,921 95

Et le rapport de la dépense à la recette est de 32.03 0/0.

Ce rapport était, en 1858, de 33.90 0/0.

Si on veut considérer comme un supplément de traitement le prélèvement de 15 0/0 fait en faveur des employés sur les bénéfices, et faire figurer cet élément dans les dépenses de l'exploitation, le rapport de la dépense à la recette s'élèvera à 35.25 0/0.

Si, enfin, on ajoute encore aux charges de l'exploitation la somme de 3,279,486 fr. 71 c. affectée au renouvellement de la voie et du matériel roulant, on arrivera à une proportion de 40.30 0/0 (1).

Quel que soit le chiffre auquel on s'arrête, il atteste un progrès marqué dans l'ensemble de nos services.

Comme les années précédentes, c'est exclusivement le transport des marchandises à petite vitesse qui s'est effectué dans des conditions d'économie réelle ; car le parcours des trains de voyageurs, qui sont surtout combinés en vue de donner satisfaction aux convenances du public, a augmenté de 12 0/0, quand le développement de notre ligne ne s'est accru que de 3 1/2 0/0.

Les recettes d'exploitation, en 1859, présentent sur celles de 1858 un excédant de 6,768,391 fr. 09 c. réparti comme suit :

Voyageurs,	1,817,353 28
Bagages, messagerie et autres accessoires de la grande vitesse,	989,051 63
Voitures,	4,362 93
Chevaux,	290,816 63
Marchandises de petite vitesse,	3,024,202 78
Bestiaux,	642,002 14
Total égal,	6,768,391 09

Toutes les ressources de nos recettes ont donc présenté une amélioration satisfaisante.

Nous avons transporté 443,835 voyageurs de plus qu'en 1858, dont 35,578 seulement de 1re et 2e classe, et 408,257 de 3e classe. Cette proportion inusitée dans notre circulation s'explique par les grands mouvements de troupes effectués à l'occasion de la guerre d'Italie. En poussant plus loin les recherches, on trouve, en effet, que la recette du voyageur transporté à un kilomètre, qui s'est maintenue pour la 1re classe à 0,087, et pour la 2e à 0,065, s'est réduite pour la 3e classe de 0,045 à 0,039.

Quelque considérables qu'aient été ces mouvements ordonnés par l'administration de la guerre d'une manière si inopinée, ils ne nous ont pas pris au dépourvu. Non-seulement nous les avons assurés sur nos lignes, dans les délais prescrits, mais nous n'avons eu rien à changer à nos trains ordinaires de voyageurs et de marchandises, et nous avons même pu disposer en faveur d'autres Compagnies d'une partie importante de notre matériel de transport. Ceci montre avec quelle merveilleuse facilité les chemins de fer se prêtent aux nécessités d'un grand pays : pendant la paix, ils sont le plus admirable instrument de circulation pour les hommes et pour les produits du travail ; pendant la guerre, sans cesser de remplir leur mission principale, ils ajoutent à la puissance des armées par une rapidité de translation jusqu'à présent inconnue, et, en abrégeant ainsi la durée des luttes et des crises, ils rendent encore un service éminent à la société.

L'augmentation de recette sur les bagages, messagerie et autres accessoires de la grande vitesse se subdivise ainsi :

Bagages,	32,000 »»	
Messagerie,	534,551 34	
Denrées,	221,000 »»	
Finances,	196 000 »»	
Chiens,	5,100 »»	988,651 34

L'augmentation de recette sur les bagages et chiens s'explique naturellement par l'augmentation de la circulation des voyageurs.

L'augmentation de recette de la messagerie correspond à une augmentation de tonnage de 3,940 tonnes, qui se répartit à peu près uniformément sur toute l'étendue du réseau. L'ouverture de la ligne de Paris à Saint-Etienne a amené, au départ du Guétin, un accroissement de 772 tonnes dans les expéditions de marchandises à grande vitesse. Le tonnage total de la messagerie a été de 20,687 tonnes transportées à toute distance, qui ont produit en moyenne, comme les années précédentes, 12 fr. 50 c. par 100 kilogrammes, soit 125 fr. par tonne.

Sur les denrées, nous avons eu un accroissement de tonnage de 3,145 tonnes qui porte exclusivement sur les denrées destinées à l'alimentation de Paris, et se décompose ainsi :

Légumes de toute espèce,	964 tonnes.
Œufs,	570 »
Volaille,	503 »
Viande abattue,	411 »
Beurre,	499 »
Gibier,	198 »
	3,145 tonnes.

L'augmentation de recette sur les transports de finances et valeurs n'apparaît aussi forte que parce que ce transport avait été très-faible en 1858. En effet, l'accroissement qui est de 196,000 f. par rapport à 1858, n'est que de 100,000 fr. sur la recette correspondante de 1857. La valeur totale des finances et objets de prix transportés dans l'année est de 405 millions.

C'est à la guerre d'Italie qu'il faut attribuer l'accroissement de 18,883 dans le nombre des chevaux transportés, car ces chevaux ont tous été expédiés de villes assignées pour garnison aux régiments de cavalerie ou des dépôts de remonte comme Bordeaux, Libourne, Niort, Saint-Maixent, Limoges, etc.

L'amélioration remarquable que nous avions signalée l'an dernier dans nos transports de bestiaux s'est soutenue. Le nombre total des têtes de bétail, en atteignant le chiffre de 802,792, s'est accru de 138,348, savoir :

Bœufs,	32,187 têtes
Veaux,	6,222 »
Porcs,	36,578 »
Moutons,	63,361 »
	138,348 »

Sur les 32,187 bœufs transportés en plus, 23,762 étaient destinés aux marchés de Sceaux et de Poissy, et provenaient :

9,392 du Limousin, de la Marche et du Berry ;
14,370 du Périgord, de la Saintonge et de la Gascogne.

23,762.

Le surplus (8,425 têtes) représente des bœufs maigres envoyés dans les pâturages de la Vendée et de la Normandie par les contrées du Midi qui les emploient comme animaux de travail, et qui n'ont pas les fourrages nécessaires pour les engraisser. Nous avons fait des tarifs à prix réduit pour favoriser ces transports, et nous constatons avec plaisir qu'ils n'ont pas été sans utilité pour l'agriculture.

Les 6,222 veaux qui figurent dans l'augmentation ci-dessus constatée étaient tous destinés aux marchés de Paris. Ils proviennent de la Creuse, des Deux-Sèvres et de la Sarthe, grâce à des tarifs différentiels mis en vigueur l'an dernier, et qui, en graduant les prix suivant les distances, ont étendu la zone d'approvisionnement de la capitale.

Sur les 36,578 porcs signalés en augmentation, 11,500 étaient expédiés à Bordeaux ; le reste s'est disséminé dans des directions diverses.

Paris a pris plus des deux tiers des 63,361 moutons qui sont venus accroître la masse du bétail transporté.

Nos recettes de petite vitesse présentent l'augmentation la plus saillante. Le tonnage s'est élevé de 1,686,000 tonnes à 1,866,000, soit 10.70 0/0 en plus, et la recette est arrivée de 28,560,203 fr. 78 c. à 31,193,605 fr. 56 c., soit 10.50 0/0 en plus. Si l'on se reporte au chiffre du parcours moyen de la tonne de marchandises, qui est de 230 kilomètres pour 1859, au lieu de 219 kilomètres pour 1858, on voit que le tarif moyen, par tonne et par kilomètre, a varié dans une proportion inverse ; il a baissé, en effet, de 0,077 à 0,072.

Les marchandises qui ont donné les plus fortes augmentations de tonnage sont :

Les fers et fontes, pour	42,500 tonnes
Vins	40,000
Houilles	35,800
Farines	27,000
Pierres, chaux, minerais, castines	10,600
Ardoises	9,800
Charbons de bois	6,400
Sucres bruts	6,200
Bois de construction	6,100

Par contre nous avons eu une diminution :

Sur les engrais, de	11,700 tonnes
Et sur les céréales, de	8,800

L'augmentation de tonnage signalée sur les fers et fontes doit correspondre à une augmentation de production des forges du centre ; car le tonnage des produits métallurgiques du Nord et de la Champagne expédiés de Paris sur le réseau, a diminué de 4,200 tonnes.

L'excédant du tonnage des vins provient :

Du bassin de la Charente, pour	20,000 tonnes
Du Bordelais, pour	8,000
De l'Auvergne, pour	8,000
De la basse Loire, pour	4,000

La récolte n'ayant pas été abondante dans le Cher et la Loire, nous avons constaté un déficit de 17,000 tonnes sur les expéditions de vins de la section d'Orléans à Tours.

Le tonnage total des houilles et cokes, en s'élevant à 176,000 tonnes, a augmenté de 35,000 tonnes. Ce trafic nouveau vient des houillères du centre ; car le tonnage des charbons belges et des charbons du Nord entrant sur notre réseau par la gare d'Ivry, a diminué de 26,600, et celui des charbons anglais qui nous sont remis à Saint-Nazaire, Nantes, la Rochelle et Bordeaux n'a pas augmenté.

(1) La somme de 3,279,486 fr. 71 c. comprend la dépréciation qui a été constatée dans la valeur du matériel, par suite d'une expertise contradictoire à laquelle il a été procédé après la mort de M. Polonceau, régisseur de la traction. Cette opération, exécutée avec le plus grand soin sur toutes les parties du matériel qui, aux termes du traité, doivent être inventoriées, a fait ressortir un chiffre de 505,743 fr. 54 c. déduction faite de la part incombant au régisseur.

Les farines transportées en augmentation (27,000 tonnes) représentent des expéditions locales et à petite distance. L'exportation par les ports de Nantes et Saint-Nazaire a été très-peu active, et a même donné une diminution sur notre trafic des céréales. L'accroissement sur les transports de sucre brut (6,200 tonnes) porte sur les sucres exotiques importés vers Paris et le centre, par Bordeaux et les ports de la basse Loire.

La diminution dans le transport des engrais s'applique exclusivement, comme l'an dernier, aux marnes envoyées par le gouvernement en Sologne. Le tonnage de ces marnes, qui était de 32,476 tonnes en 1857, est tombé à 27,377 tonnes en 1858, et à 15,669 tonnes en 1859.

Les renseignements statistiques qui précèdent ne comprennent que le trafic de l'ancien réseau. Nous avons laissé tout à fait en dehors celui du nouveau réseau, dont les sections de Coutras à Périgueux, de Montauban au Lot, et de Moulins à Montluçon sont déjà en exploitation, mais ne peuvent donner encore des résultats d'une grande importance.

Quelques mots cependant sur ces résultats :

La recette de la section de Coutras à Périgueux, qui était de 563,527 fr 58 c. en 1858, s'est élevée à 625,785 fr. 26 c. en 1859. Cette progression se maintient, et nous ne doutons pas que le trafic de cette branche ne devienne satisfaisant dès qu'elle sera rattachée d'un côté à Limoges et de l'autre côté au bassin houiller de l'Aveyron.

La section de Montauban au Lot, à Saint-Christophe et à Decazeville a produit, en 1859, un million 550,457 fr. 12 c. Comme elle n'a été mise en exploitation qu'au mois d'août 1858, nous n'avons pas de terme de comparaison ; mais nous pou.ons vous dire que les recettes des premiers mois de l'année courante, comparées à celles des premiers mois de 1859, indiquent un développement très-réel.

Quant à la section de Moulins à Montluçon, l'ouverture en est encore trop récente pour qu'on puisse apprécier avec exactitude les produits qu'il est permis d'en attendre.

Cet exposé des faits de notre expl itation nous conduit à vous parler des principes qui la dirigent. Puisque la question des tarifs se débat un peu partout, personne ne sera surpris que, dans cette réunion, on s'en occupe aussi. Vous êtes, plus que d'autres, intéressés à savoir de quelle manière nous l'entendons, quel est l'esprit qui, chez nous, préside à l'application des taxes, quel usage nous faisons des droits que nous donne le cahier des charges. Et comme des vues erronées ou de fausses doctrines peuvent avoir en une telle matière les conséquences les plus graves, il est à peine nécessaire que nous nous excusions, devant cette assemblée, d'appeler son attention sur un sujet où l'on aurait tort de voir une simple digression.

Le cahier des charges divise les marchandises en trois classes, et autorise la Compagnie à percevoir :

Pour la 1re classe, 0,16 c. par tonne et par kilom.
Pour la 2e classe, 0,14 — —
Pour la 3e classe, 0,10 — —

La *première classe* comprend les objets manufacturés, les denrées coloniales et les produits de l'agriculture ayant le plus de valeur, comme les spiritueux et les huiles.

La *deuxième classe* comprend les métaux, le coton, le coke, les produits ordinaires de l'agriculture, comme les blés, les légumes, les bois de toute espèce, les vins, etc.

Enfin, on a rangé dans la *troisième classe* toutes les grosses marchandises de peu de valeur qui n'ont reçu aucune préparation de l'industrie, telles que la houille, les pierres, les minerais, les fumiers et amendements, etc., etc.

La classification des premiers tarifs de la Compagnie se rapprochait de beaucoup de celle du cahier des charges. Mais au fur et à mesure que l'activité commerciale s'est développée, son intérêt bien entendu l'a amenée à prendre part à ce mouvement et à le seconder de toutes ses forces, en ne demandant aux marchandises que ce qu'elles pouvaient payer. Elle a donc pris elle-même l'initiative de la révision de la classification du cahier des charges, et elle y a apporté successivement des modifications profondes.

Ainsi, elle a réduit de la deuxième à la troisième classe :

Le coke et le coton ;

Les métaux bruts d'un usage général, tels que le fer, le cuivre, l'étain et le plomb ;

Les produits de l'agriculture qui servent à la subsistance des classes pauvres, les pommes de terre, orge, maïs, millet, légumes, miel, beurre salé, pommes et poires dites à la pelle, cidres, poirés, etc. ;

Les produits de l'agriculture qui sont des matières premières pour d'autres industries, les chanvres, bois de construction, betteraves, écorces, fourrages, graines oléagineuses, fourragères et tinctoriales, laines en suint, etc. ;

Enfin, les vins qui sont un des produits les plus importants de l'agriculture des contrées que nous desservons, et qui peuvent s'échanger à de grandes distances.

La Compagnie a rangé aussi dans la seconde classe plusieurs marchandises de première classe. Elle a même été amenée à faire descendre de la première classe à la troisième plusieurs catégories importantes de marchandises, parmi lesquelles nous citerons :

Les matières qui, bien que déjà manufacturées, sont employées comme éléments de travail par d'autres industries (1) ;

Les spiritueux ;

Les essences de térébenthine et les huiles de graine et de poisson ;

Les produits chimiques dont l'emploi est général dans les arts et le commerce (2).

Enfin, les denrées coloniales qui jouent le plus grand rôle dans l'alimentation publique, les sucres bruts et raffinés, les cafés et les cacaos.

Outre ces déclassements importants, la Compagnie a fait encore des diminutions très-sensibles sur les prix du tarif du cahier des charges, pour favoriser les transports à grande distance. Ainsi, au lieu de percevoir 0.16 c., 0.14 c. et 0.10 c par tonne et par kilomètre, suivant la classe de la marchandise transportée, elle ne perçoit entre Paris et Bordeaux que 0.125, 0.115 et 0.09, et entre Paris et Nantes que 0.11, 0.10 et 0,07.

Au point de vue des transports, les marchandises peuvent être divisées en deux catégories bien distinctes : les marchandises répondant au besoin de la consommation de détail, qui alimentaient autrefois le roulage, et les marchandises correspondant à la production et à la consommation en gros du commerce et de l'industrie.

Les transports de la première catégorie, composés des éléments les plus divers, sont régis par les *tarifs généraux* : nous venons de voir les concessions dont ils ont été l'objet de la part de la Compagnie.

Les transports de la deuxième catégorie sont composés, au contraire, d'éléments assez limités pour chaque réseau de chemin de fer. Comme, de plus, ils ont un tonnage infiniment plus considérable et qu'ils jouent un rôle capital dans l'économie commerciale et industrielle du pays, ils doivent être traités d'une manière toute particulière. Leur tarification est donc l'objet des *tarifs spéciaux*.

Nous allons indiquer brièvement comment la Compagnie d'Orléans a compris sa tâche en ce qui les concerne.

Disons d'abord un mot des transports à petite distance.

L'expérience a démontré que les chemins de fer joignaient à la plus grande célérité la plus grande économie, sous une condition cependant : c'est que le parcours ait une certaine importance. Pour les transports à de petites distances, de 10, 20 et même de 30 kilomètres, leur infériorité sur la navigation, quelquefois même sur le roulage est manifeste. Le temps perdu par les moteurs et par les véhicules, qui représentent un capital considérable, rendent le prix de revient relativement très-élevé. Les tarifs concédés par les cahier des charges sont insuffisants dans ce cas pour couvrir les frais. Aussi les Compagnies de chemins de fer voient-elles sans peine ces transports leur échapper. Elles ne les recherchent pas. Si, dans certaines circonstances particulières, elles leur accordent des prix réduits, c'est dans l'intérêt exclusif de quelque industrie qui ne peut pas employer d'autre voie, et dont les conditions d'existence commandent ce sacrifice.

(1) Telles que les papiers, le minium, les couleurs, les câbles et cordages, les toiles à voile et d'emballage, la ferronnerie, les cuirs tannés, les bouteilles et verres à vitre, les poteries et faïence, etc.

(2) Comme les aluns, les sels de soude et de potasse, les couperoses et les acides.

Les chemins de fer sont donc impuissants à faire à bas prix les transports à petite distance. Mais lorsque le parcours atteint ou dépasse 40 ou 50 kilomètres, ils rachètent largement cette imperfection, comme on va le voir en étudiant les rapports du chemin d'Orléans avec les industries qu'il doit desservir.

Prenons pour exemple l'agriculture, l'industrie métallurgique et les ardoisières de l'Anjou.

L'agriculture emploie, comme matières premières, les marnes, les pierres, les chaux, les plâtres, les fumiers et engrais de diverses natures.

Ses principaux produits sont les bestiaux, les céréales, les vins et les eaux-de-vie.

Les matières premières qu'elle emploie sont toutes rangées dans la troisième classe du tarif, et par conséquent la Compagnie pourrait les taxer à raison de 0.10 par tonne et par kilomètre. Elle les transporte toutes, d'une manière générale, moyennant 0.06, à la condition que les expéditions aient lieu par wagons complets, et que la distance de transport soit de 50 kilomètres, au minimum, ou comptée pour 50 kilomètres. C'est une première réduction de 40 0/0, qui s'augmente jusqu'à 50, 60 et 80 0/0 lorsque les transports se font sur une grande échelle et d'une manière suivie.

Ainsi, les chaux de Saumur et de Chalonnes, transportées dans la Bretagne pour amendements, ne sont taxées qu'à 0 03 et 0.04, bien que le parcours ne dépasse pas 100 kilom.

Les pierres calcaires et de construction, au départ des carrières d'Angoulême, Poitiers, Châtellerault, Savonnières, Saumur et Chabenet, sont tarifées d'une manière générale à 0.05, 0.04 et à 0.03 lorsque les parcours sont considérables (1).

Les marnes qui sont envoyées en grande quantité d'Orléans et Vierzon en Sologne, ne paient que 0.04, bien que le parcours moyen ne dépasse pas 25 kilomètres.

Paris possède, comme on sait, les plus puissantes carrières de plâtre de la France ; de plus, la ville fournit en abondance des engrais naturels et artificiels de toute nature. Il importait d'assurer la distribution de ces matières jusque sur les points les plus éloignés du territoire. Dans ce but, la Compagnie a fait un tarif dont les prix décroissent à 5, 4, 3 et 2 centimes, à mesure que la distance augmente. Bordeaux reçoit ainsi ces matières à 12 fr. la tonne, c'est-à-dire à un prix qui en permet l'emploi général et sur une grande échelle (2).

Passons à la tarification des produits que l'agriculture expédie.

Les bœufs, au tarif du cahier des charges, sont taxés 0.10 par tête et par kilomètre. La Compagnie a réduit cette taxe d'une manière générale à 0.07, en limitant l'importance de l'expédition au chargement complet d'un wagon et la distance de parcours à 50 kilomètres. De plus, en vue d'un intérêt public d'une

(1) Pierres : Paris, 0 04
» Bordeaux, 0 034
» Limoges, 0 029

(2) Voici les perceptions kilométriques pour les localités les plus importantes :

Plâtres : Orléans, 0 05
» Vierzon, 0 042
» Nevers, 0 03
» Limoges, 0 036
» Tours, 0 036
» Angers, 0 031
» Nantes, 0 025
» Poitiers, 0 038
» La Rochelle, 0 03
» Rochefort, 0 03
» Angoulême, 0 027
» Bordeaux, 0 02

grande importance, elle l'a réduit à 0.05 pour les bestiaux destinés à l'approvisionnement de la capitale.

De même, la taxe du tarif du cahier des charges a été réduite de 50 et 75 0/0 d'une manière générale pour le transport des veaux, porcs et moutons, et cette réduction s'élève à 85 0/0 lorsqu'il s'agit d'assurer l'approvisionnement des marchés des grandes villes.

On a vu que la Compagnie avait abaissé les spiritueux de la première à la troisième classe malgré le haut prix des eaux-de-vie récoltées dans les contrées qu'elle dessert, ce qui semblait rendre toute réduction superflue ; car, lorsqu'un produit est recherché à ce point par la consommation, il peut très-bien supporter un certain prix de transport.

Les vins ont été aussi abaissés d'une manière générale de la deuxième à la troisième classe. En outre, lorsque la distance devient considérable, la taxe de 0,10 est ramenée à 0,06 et à 0,05 pour les parcours de Bordeaux à Paris et à Nevers, de Nantes à Paris, etc., etc.

Les céréales, rangées dans la deuxième classe du tarif, pouvaient être taxées à 0,14 : la Compagnie les a réduites à 0,08 d'une manière générale, et même à 0,05 sur quelques sections de son réseau. Tels sont les prix appliqués pour le transport des céréales des lieux de production aux marchés où elles sont vendues habituellement, et pour les relations de marché à marché dans un rayon restreint.

Mais il arrive souvent que, dans la même année, la production n'est pas également favorisée dans les diverses contrées de la France : tantôt la récolte du Midi, par exemple, a fait défaut, quand, au contraire, celle du Nord est abondante ; d'autres fois, c'est la récolte du Centre qui est en déficit, et celle de l'Ouest qui donne des excédants : ces ruptures d'équilibre, qui sont très-fréquentes, créent des courants commerciaux qu'il importe beaucoup de favoriser au point de vue de l'alimentation publique. La Compagnie a compris cet intérêt, et elle l'a largement servi en faisant un prix de 0,05 environ entre les points extrêmes de sa ligne, Paris, Nevers, Limoges, Nantes, le Mans et Bordeaux, et ce prix commande ceux de tous les grands parcours intermédiaires.

L'industrie métallurgique est, sans contredit, celle qui, après l'agriculture, occupe le plus de bras sur les diverses portions du territoire desservies par le réseau d'Orléans.

Les matières premières qu'elle emploie, sont :

La houille,
Le minerai,
Les briques et terres réfractaires.

Et ses produits se composent :

De fers bruts,
De fontes brutes et moulées.

Les matières premières dont il s'agit sont rangées dans la troisième classe du tarif du cahier des charges dont la base est 0,10 c. Elles sont transportées d'une manière générale à 0,06, sous l'unique condition d'un chargement complet de wagon et d'un parcours minimum de 50 kilomètres. Les minerais ont été abaissés à 0,05 sur la section de Vierzon à Nevers, la seule, d'ailleurs, où ces transports aient de l'importance.

Les briques réfractaires sont tirées de Langeais ; elles sont transportées à raison de 0,04 aux forges du Berry, de la Nièvre, de la Basse-Loire et du Midi.

Quant à la houille, il est utile d'entrer dans quelques détails, parce que cette matière intéresse à un haut degré presque toutes les industries.

Le chemin de fer d'Orléans n'est un chemin houiller proprement dit dans aucune de ses parties. Le tonnage total des houilles qu'il transporte annuellement pour le commerce n'a pas dépassé jusqu'ici 100,000 tonnes, et cette marchandise ne se présente en assez grande quantité sur aucune section pour donner lieu à des trains complets. Il importe de ne pas perdre de vue cette circonstance dans l'appréciation des tarifs de la Compagnie.

Le réseau d'Orléans reçoit de la houille à toutes ses extrémités, Limoges et le Mans exceptés : — à Paris, les houilles belges et des charbonnages du Nord ; — à Nantes, Saint-Nazaire, la Rochelle et Rochefort, les houilles anglaises ; — à Bordeaux, les houilles anglaises et celles des bassins de l'Aveyron et du Tarn ; — au Guétin et à Vierzon, les produits des bassins de la Loire, de Brassac et de Montluçon.

Cette diversité de sources rend forcément très-faibles les distances de transport. En 1858, le parcours de cette marchandise n'a été que de 106 kilomètres. Malgré cette circonstance, évidemment très-défavorable, et bien que les transports de houille n'aient aucune suite, aucune régularité, la Compagnie en a réduit le prix à 0.06, sous la condition habituelle d'un parcours minimum de 50 kilomètres. Ce prix diminue notablement lorsque la longueur du parcours augmente (1).

Dans la lutte qui se renouvelle chaque jour sur les points de consommation entre les charbons étrangers et les charbons français, la Compagnie a dû manifester sa préférence pour ces derniers : tandis qu'elle n'abaisse pas au-dessous de 0.05 les prix offerts aux houilles étrangères au départ de Paris, Nantes et la Rochelle, elle réduit à 0.03 et à 0.025 les prix, au départ du Guétin et de Vierzon, des charbons du centre de la France. Le même prix de 0.025, fait au départ de Bordeaux, permet aux charbons de l'Aveyron d'alimenter, au moins en partie, les besoins des arsenaux de Brest et de Rochefort.

Les fers bruts et les fontes moulées, rangées dans le tarif de deuxième classe, c'est-à-dire de 0,14, ont été abaissés, comme nous l'avons déjà dit, d'une manière générale à 0.10. Mais ce prix lui-même ne s'applique qu'à quelques transports spéciaux, et il n'est guère que nominal. La Compagnie l'a réduit considérablement lorsqu'il s'est agi de faciliter et de développer des courants commerciaux d'une certaine importance, par exemple l'écoulement des produits des usines sur les marchés qu'elles alimentent. Ainsi les produits des forges de la Nièvre ne paient que 0.05 pour Paris, Tours, Poitiers, la Rochelle et Rochefort, et 0,04 seulement pour Angers, Nantes, Saint-Nazaire et Bordeaux.

Une population agglomérée de plusieurs milliers d'habitants tire exclusivement ses moyens d'existence de l'exploitation des ardoisières d'Angers. L'ardoise a très-peu de valeur par elle-même, par conséquent le prix de transport influe notablement sur son prix de vente, et règle pour ainsi dire les débouchés. La Compagnie avait un intérêt évident à activer la production, et, de son propre mouvement, elle a réduit son tarif à 0.05, 0.04 et 0.03, suivant les distances à parcourir. Grâce à cette tarification libérale, les exportations par chemin de fer des ardoises d'Angers se sont rapidement élevées de 15,000 tonnes à 44,000 tonnes.

En analysant successivement tous nos tarifs spéciaux, nous verrions que la Compagnie a observé envers toutes les industries le même système de conduite. Elle s'empresse de répondre aux besoins de chacune d'elles, et avec d'autant plus de sollicitude que son intérêt le plus immédiat l'y invite. Comment comprendre, en effet, un chemin de fer prospère quand les industries qui constituent sa clientèle seraient en souffrance ? Comment un chemin de fer pourrait-il être délaissé, lorsque les industries voisines, dont il est le lien, seraient en prospérité ? Il y a là une solidarité des plus étroites qui ne saurait échapper à personne.

Les législateurs qui ont fondé en France le système de construction et d'exploitation de chemins de fer par les Compagnies avaient pensé avec raison que cette solidarité était une garantie absolue pour l'intérêt public. Loin de redouter la liberté d'action des Compagnies dans les limites tracées par leurs cahiers des charges, ils l'ont écrite dans la loi d'une manière expresse, bien persuadés que l'intérêt propre des Compagnies stimulerait leur initiative, et corrigerait au besoin des erreurs qui ne sauraient durer, car ceux qui les auraient commises seraient les premiers à en souffrir. Une expérience déjà ancienne a confirmé leurs prévisions, et, grâce à cette latitude jusqu'ici respectée, les Compagnies, tout en rendant leur exploitation fructueuse, sont parvenues à diminuer les prix de transport par chemin de fer dans des proportions inespérées, puisqu'ils sont, sur tous les points, inférieurs aux prix perçus en Angleterre (1).

La liberté dans le droit, elles ne demandent rien de plus pour achever cette révolution économique, à laquelle il faut que tout le monde trouve son compte ; oui, tout le monde, y compris les Compagnies elles-mêmes, car on ne doit pas oublier que les chemins de fer sont, eux aussi, une industrie créée à l'aide de milliards, et que ces milliards, représentés par des titres, devenus aujourd'hui le patrimoine d'un grand nombre de familles, font partie intégrante de la fortune publique.

(1) A titre d'exemple, on peut encore citer les taxes suivantes pour les houilles de la Loire, de l'Auvergne et de Montluçon.

Houilles : Pour	Vierzon	0.048
»	Limoges	0.043
»	Orléans	0.04
»	Paris	0.036
»	Tours	0.032
»	Le Mans	0.035
»	Angers	0.031
»	Nantes	0.036

§ 2. — RÉPARTITION DU PRODUIT NET.

Ainsi que nous l'avons établi, les recettes présentent sur les dépenses un excédant de			32,902,323 76
Dont il convient de déduire le montant du fonds de réserve, s'élevant à et composé comme suit :			1,410,817 61
3 0/0 pour six mois de l'exercice 1858 sur la somme de 28,477,346 fr. 83 c., produit net de cet exercice,		427,160 20	
3 0/0 sur le produit net de 1859, de	32,902,323 76		
déduction faite du reliquat de 1858, sur lequel ce prélèvement a déjà eu lieu	113,743 39		
Reste,	32,788,580 37	983,657 41	
		1,410,817 61	
Reste à répartir,			31,491,506 15

D'après les statuts et les décisions de l'assemblée générale, cette somme doit être répartie de la manière suivante, savoir :

1° A l'amortissement,	254,925 »
2° A M. Lecomte,	12,000 »
3° Aux employés (2),	2,092,139 73
4° Aux actionnaires,	29,132,441 42
Total égal,	31,491,506 15

(1) La différence n'est pas très-forte sur certains produits, tels que la houille, le fer, les minerais, les scories, les cendres, les engrais.

Mais elle est très-notable pour tout le reste.

(2) Produit net,		31,491,506 15
Dont il convient de déduire d'abord la somme de qui se compose de la part de la Compagnie dans le produit du chemin du Bourbonnais et de l'intérêt des obligations reçues en paiement des sections cédées, savoir :		1,777,846 87
Reliquat de l'annuité de 1858,	620,000 »	
Annuité de 1859,	1,100,000 »	
Intérêts d'obligations,	57,846 87	
	1,777,846 87	
Reste,		29,713,659 28

Sur la somme de	29,132,441 42
il a déjà été payé en octobre dernier 30 fr. par action, représentant une année d'intérêt de 15 fr. et un à-compte de 15 fr. sur le dividende,	9,000,000 »
Reste à répartir,	20,132,441 42

ce qui donne 67 fr. par action et laisse un reliquat de 32,441 fr. 42 c., qui seront inscrits au compte de l'exercice 1860 comme premier article de recette.

Ce résultat a été porté à votre connaissance, Messieurs, par les journaux du 10 mars, c'est-à-dire le jour même où le règlement des écritures a permis au conseil de l'arrêter.

Si vous admettez la proposition que nous avons l'honneur de vous faire, vous aurez fixé à 97 fr. le revenu de chaque action pour 1859.

C'est une augmentation de 10 fr. comparativement à l'année précédente.

Le solde du dividende, soit 67 fr., sera payé à partir du 2 avril prochain à la caisse du service central, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Vous comprendrez sans peine, Messieurs, que la clôture définitive d'un exercice n'ayant lieu qu'à la fin de février suivant, c'est-à-dire un mois à peine avant le jour fixé par les statuts pour l'assemblée générale, il soit matériellement impossible de publier à l'avance des comptes tels que ceux dont le résumé, déjà trop long lui-même, vous a été présenté. Nous sommes donc obligés de nous borner à la distribution du relevé sommaire qui vous est remis à l'entrée de cette salle. Mais veuillez remarquer qu'en ce qui touche l'examen des comptes, vous possédez une prérogative et une garantie bien autrement efficaces que ne le serait une communication anticipée, nécessairement dépourvue des détails que comporte une immense comptabilité, et qui, cependant, sont indispensables pour un contrôle sérieux. Cette vérification des comptes, qui est votre droit, mais qui, comme tous les droits, a besoin d'être exercée en pleine maturité, elle se fait chaque année d'une manière approfondie par des délégués pris dans votre sein, choisis et nommés directement par vous-mêmes, investis de toute votre confiance et fidèles au devoir, vous l'avez vu tout à l'heure, de vous initier, par des rapports clairs et précis, aux résultats d'un examen qui, bien loin d'être improvisé, coûte des mois entiers de travail.

Ceci, Messieurs, croyez-le bien, vaut mieux qu'une publicité prématurée, qui ne pourrait donner aucune satisfaction réelle à vos intérêts.

A déduire encore avant le prélèvement de la participation, savoir :		
1° Reliquat de l'exercice précédent,	113,743 30	
2° Amortissement du capital social,	254,925 »	
3° Pension Lecomte,	12,000 »	
4° 40 fr. par action ou 8 0/0 du capital social,	12,000,000 »	12,380,668 30
Reste,		17,332,000 80

Sur cette somme de 17,332,000 fr. 80 c., le prélèvement en faveur des employés doit être exercé, aux termes des statuts, de la manière suivante :

1° 15 0/0 sur la somme de 10,588,235 fr. 29 c. nécessaire pour parfaire un dividende de 70 fr. par action avec la somme de 12,000,000 f. ci-dessus,	1,588,235 29
2° 10 0/0 sur la somme de francs 3,333,333 33 c. nécessaire pour atteindre 10 fr. de plus, soit un dividende de 80 fr.,	333,333 33
3° 5 0/0 sur la somme de 3,411,422 fr. 27 c. formant le reliquat des 17,332,000 fr. 80 c.,	170,571 11
Total égal,	2,092,139 73

CHAPITRE III.

QUESTIONS GÉNÉRALES.

La première question dont nous ayons à vous entretenir dans cette partie du rapport se rattache à la constitution définitive de notre entreprise.

Cette question n'est pas nouvelle pour vous : elle date de 1857, époque où le gouvernement résolut de concentrer en six grands réseaux toutes les lignes déjà concédées ou projetées. C'est donc pour la quatrième fois qu'elle se présente à vous sous les formes diverses qu'elle a revêtues successivement, et, chaque année, votre concours nous a aidés à préparer les solutions intervenues.

Au moment de votre récente réunion, la convention qui est devenue définitive par le décret impérial du 11 juin 1859, était encore soumise aux délibérations du Corps législatif, et cette circonstance nous imposait une circonspection facile à comprendre. Aussi nous bornâmes-nous alors, tout en demandant votre approbation, à vous indiquer l'esprit et la portée générale de l'acte qui devait bientôt consacrer, dans ses modifications dernières, la constitution de la Compagnie. Aujourd'hui, il nous est permis d'entrer dans des explications plus précises, et bien que la plupart d'entre vous connaissent le texte de la nouvelle convention, nous croyons qu'il n'est pas sans intérêt de chercher à fixer vos idées sur les principales dispositions qu'elle contient. Ce sera un moyen de rectifier diverses erreurs qui se sont répandues dans le public, et une occasion naturelle de vous signaler quelques stipulations spéciales qui ont été introduites dans la rédaction primitive, postérieurement à l'assemblée générale du 30 mars 1859.

Vous vous rappelez quels étaient l'objet et le caractère de la première convention avec l'Etat, celle de 1857. Elle déterminait les lignes qui, soit à titre définitif, soit à titre éventuel, devaient former notre réseau complet ; mais elle laissait à la Compagnie tous les risques de l'exécution. L'unique tempérament alors accordé consistait en ce que les nouvelles concessions devaient, pendant un délai de *onze ans*, rester séparées des concessions anciennes, tant pour les dépenses que pour les produits. C'était là sans doute un avantage, puisque les charges des nouvelles lignes ne devaient peser sur l'entreprise que le jour où, parvenues à leur période productive, ces nouvelles lignes seraient elles-mêmes en état de contribuer à l'accroissement général du trafic. Néanmoins, cette situation transitoire n'exclut aucune des mauvaises chances qui pouvaient, à l'expiration des onze ans, rester inhérentes à l'exploitation des concessions nouvelles, et nulle limite n'était assignée à la diminution du revenu des actionnaires, pour le jour où la fusion des deux réseaux se trouverait accomplie.

C'est surtout cette perspective d'un avenir livré à toutes les incertitudes qui inquiétait les esprits. Il importait de rassurer promptement les porteurs de titres, sous peine de compromettre, en même temps que le crédit des Compagnies, l'œuvre si considérable dont elles venaient d'être chargées. De là cette convention nouvelle qui, négociée dès 1858, sanctionnée par les grands pouvoirs de l'Etat et promulguée en 1859, a suivi de si près celle qui avait pour objet de marquer les frontières et d'établir la configuration de notre réseau.

Quel changement cette convention nouvelle introduit-elle dans les conditions d'existence de la Compagnie ?

Un changement très-notable, non sous le rapport des travaux à exécuter, car ces travaux restent les mêmes que dans la convention antérieure, mais sous le rapport des garanties offertes aux actionnaires qui en ont accepté l'obligation.

En effet, la séparation des concessions anciennes et des concessions nouvelles n'est plus restreinte seulement à *onze ans* : elle demeure complète pendant *cinquante années*, à partir du 1er janvier 1865.

Et pendant toute cette période de cinquante années, l'Etat garantit l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement, calculé au même taux, du capital affecté, soit au rachat, soit à la construction des lignes composant le nouveau réseau.

Il n'y a donc plus à craindre de voir ce nouveau réseau venir, au bout de peu de temps, vivre, pour ainsi dire, aux dépens de l'ancien, et réduire, de toute son insuffisance, la portion de revenu légitimement acquise à celui-ci. Cette éventualité si redoutée après la convention de 1857 fait place à la certitude que, s'il n'y a pas équilibre entre les produits et les charges sur les lignes du nouveau réseau, l'Etat, qui n'avait pu vouloir punir de leur concours les capitaux engagés dans l'ancien, prendra à son compte une partie du déficit constaté.

C'est par ce trait caractéristique que la convention de 1859 se distingue surtout de la précédente. La convention de 1857, c'était l'Etat traçant, du haut de sa puissance souveraine, la circonscription des territoires où devrait s'exercer l'activité de chaque Compagnie, mais à peu près désintéressé dans les conséquences de leur développement. La convention de 1859, c'est l'Etat acceptant la solidarité des Compagnies, se faisant leur associé, en présence de l'avenir inconnu qu'il s'agit d'aborder.

Après avoir exactement défini le principe du nouveau contrat qui régit l'industrie des chemins de fer, examinons-en le mode d'application en ce qui concerne la Compagnie d'Orléans.

Les art. 1 et 2 de la convention de 1859 classent l'ensemble de nos lignes dans l'ancien et dans le nouveau réseau.

Ce classement ne diffère qu'en un seul point de celui qui avait été fait par la convention précédente. On a compris dans l'ancien réseau le chemin de ceinture de Paris, pour la part afférente à la Compagnie d'Orléans.

L'art. 3 formule l'engagement de l'Etat, en ce qui touche la garantie d'intérêt accordée à chacune des lignes du nouveau réseau, pour une somme totale de 815 millions, dont 601 millions applicables aux lignes concédées *à titre définitif*, et 214 millions aux lignes concédées *à titre éventuel*.

Quelle est la portée de cet engagement ?

Selon la pensée qui a inspiré la convention de 1859, l'Etat ne pouvait, à lui seul, courir tous les risques de la création du nouveau réseau. S'il était juste que le capital engagé dans l'ancien ne fût pas exposé à perdre le bénéfice de la situation déjà faite, grâce à des efforts persévérants, c'eût été peut-être dépasser la mesure que de le laisser absolument en dehors des chances futures, alors surtout que, par la création du nouveau réseau, le réseau ancien obtenait des affluents et des débouchés destinés à porter plus loin le rayonnement de son influence. — Le vrai caractère de la combinaison, c'est en effet une association entre l'Etat et les Compagnies, non la substitution de celui-là à celles-ci. — En s'engageant donc, en vue des éventualités les plus défavorables, à supporter une partie considérable du fardeau, l'Etat a voulu que les Compagnies fussent, elles aussi, dans ce cas, appelées à faire un certain sacrifice.

Tel est l'objet de l'article 4 de la convention, lequel stipule « qu'à partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de 27,400 fr. par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat. »

Il faut, pour prévenir toute erreur, préciser ce que signifie cette expression de *produits nets* dans le texte de l'article 4. On entend par là les produits qui restent après déduction des dépenses d'exploitation, des frais de renouvellement du montant de la réserve opérée conformément à l'article 51 des statuts, et de la participation des employés, mais sur lesquels il y a encore à pourvoir aux charges d'emprunt.

L'ancien réseau, quand il sera terminé, aura une étendue de 1,775 kilomètres, et le chiffre de 27,400 fr. indiqué plus haut comme produit net kilométrique, correspond à un total d'environ 48 millions 1/2. C'est là ce qui constitue la part en quelque sorte normale des actionnaires.

Au-dessus de cette espèce de niveau régulateur, les produits de l'ancien réseau doivent se déverser sur le réseau nouveau, afin d'accroître d'autant le rendement de celui-ci. Si cette addition suffisait pour que le nouveau réseau pût faire face, non-seulement à ses frais d'exploitation, mais encore à ses charges spéciales d'emprunt, la garantie de l'Etat n'aurait pas à intervenir. Si, au contraire, il y a insuffisance, le

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS.

Exercice 1859.

DÉPENSES.

Désignation des dépenses par nature.	Montant des dépenses par nature.	Total par partie.
—	—	—
1re partie. — Administration centrale.		
Frais d'administration	918.514 83	
Service de santé	60.105 34	978.620 17
2e partie. — Domaine de la Compagnie.		
Dépenses relatives à l'exploitation	174.417 »	
Dépenses relatives au domaine privé	206.442 [illegible]	380.859 73
3e partie. — Service des emprunts.		
Intérêts et amortissement		10.916.280 28
4e partie. — Exploitation.		
Personnel de l'exploitation	5.048.921 50	
Frais généraux de l'exploitation	1.477.413 91	
Charges de l'exploitation imposées par l'administration publique	278.856 02	
Assurances	133.762 03	
Factage, camionnage et omnibus dans Paris (personnel [illegible] matériel)	1.229.422 73	
Factage, camionnage, omnibus et voitures en province (personnel et matériel)	491.766 [illegible]	
Indemnités pour avaries, pertes et accidents	165.249 17	
Frais de traction et entretien des machines et tenders	6.902.696 93	
Entretien et réparation des voitures et wagons	1.748.858 68	17.476.917 22
5e partie. — Service des ingénieurs. Voie et bâtiments.		
Personnel central et frais généraux du service des ingénieurs	239.226 62	
Surveillance de la voie	1.069.453 04	
Entretien de la voie et de ses dépendances	2.022.440 86	
Entretien des gares et stations (personnel et matériel)	456.404 38	
Renouvellement de la voie (matériaux)	2.276.531 57	6.004.056 51
6e partie. — Service du matériel.		
Personnel et frais généraux du service du matériel	54.414 88	
Grosses réparations et modifications du matériel roulant en dehors du traité de traction	91.715 57	
Renouvellement	1.002.955 14	1.149.085 59
7e partie. — Dépenses d'ordre		3.423.570 57
8e partie. — Dépenses des exercices clos		392.769 54
Total des dépenses de toute nature		40.720.139 61
Excédant des recettes sur les dépenses		32.902.323 76
Somme égale		73.622.463 37

RECETTES.

Désignation des recettes par nature.		Montant des recettes par nature.	Total par partie.
—		—	—
1re partie. — Domaine.			
Recettes diverses du domaine			410.443 67
2e partie. — Finances et portefeuille de la Compagnie.			
Intérêts et recettes diverses			(1) 2.014.142 03
3e partie. — Exploitation.			
1° Recettes de l'exploitation proprement dite :			
Voyageurs. (Nombre : 5.287.262)		22.833.713 46	
Bagages. (Poids : 7.449.550 kilog.)	660.175 19		
Chiens. (Nombre : 33.823)	48.339 72	708.514 91	
Chevaux. (Nombre : 42.187	651.179 58		
Bœufs. (Nombre : 170.693)	2.819.273 69		
Veaux. (Nombre : 33.480)	92.958 85		
Porcs. (Nombre : 273.151)	782.578 [illegible]		
Moutons. (Nombre : 375.468)	497.111 37	4.843.101 70	
Voitures. (Nombre : 1.744)	154.252 75		
Transports de l'administration des postes (2.920 voitures)	375.000 »	529.252 75	
Finances. (Valeurs : 464.416.050 fr. 14)		500.446 91	
Denrées. (Poids : 24.085.698 kil.)		1.704.039 41	
Articles de messagerie. (Poids : 20.686.680 kil)		2.745.262 62	
Marchandises transportées à petite vitesse. (Poids : 1.866.097 tonnes)		31.503.582 88	
Entrepôt des dépêches dans les stations et recettes diverses.		155.520 57	
		65.522.434 20 (2)	
2° Recettes des omnibus du factage et du camionnage :			
Chemin de ceinture	169.258 73		
Omnibus, factage et camionnage	914.838 78	1.084.097 [illegible]	66.606.531 73
4e partie. — Recettes d'ordre			3.423.570 57
5e partie. — Recettes des exercices clos.			
Recettes diverses		547.795 37	
Reçu pour le chemin du Bourbonnais. (Solde de l'annuité de 1858)		620.000 »	1.167.795 37
Total des recettes de toute nature			73.622.463 37

(1) 856.295 46 Intérêts de fonds.
1.100.000 » Produits du chemin du Bourbonnais.
57.846 57 Intérêts sur obligations du Bourbonnais

(2) Non compris l'impôt du dixième payé au Trésor sur les transports à grande vitesse.

Trésor y pourvoira jusqu'à concurrence de 4.65 0/0. Si enfin on veut admettre la pire des hypothèses, c'est-à-dire supposer que les produits nets du nouveau réseau, joints aux produits reversés par l'ancien réseau et au montant total de la garantie promise par l'Etat, ne parviennent pas à couvrir complétement les charges d'emprunt, il y aurait un dernier prélèvement à subir sur la portion réservée dont il est question ci-dessus, pour combler la différence. Mais ce prélèvement ne peut jamais dépasser le montant de l'écart entre le taux de la garantie de l'Etat et le taux moyen des emprunts de la Compagnie.

Ainsi, dans l'économie de l'article 4, la perte sur le revenu, d'*indéfinie* qu'elle pouvait être, devient *limitée*, même pour les cas les plus extrêmes. La combinaison présente donc cet avantage, qu'à côté du mal possible, elle place d'avance le remède qui doit l'atténuer. C'est un élément de fixité qui se trouve désormais introduit dans le domaine des valeurs variables, et par conséquent une cause de sécurité pour les familles qui consolident leurs épargnes en actions des chemins de fer.

La convention de 1859, née dans des circonstances difficiles, a dû surtout se préoccuper des moyens de prévenir le découragement, et nous-mêmes, jusqu'ici, nous n'avons guère envisagé la question que sous son aspect le plus désavantageux. Mais il convient aussi de se placer un moment au point de vue opposé. Si donc il arrivait que, par suite de l'amélioration du marché, ou par de nouvelles combinaisons de crédit, nos emprunts pussent être contractés à des conditions meilleures, par exemple, au taux de la garantie promise par l'Etat ; ou bien, si les produits du nouveau réseau dépassaient, ainsi que cela s'est vu plus d'une fois, les appréciations faites longtemps à l'avance, non-seulement alors l'ancien réseau n'aurait rien à abandonner des produits qui lui seraient propres, mais il profiterait de tous les accroissements que le nouveau réseau, son tributaire obligé, lui apporterait par toutes ses branches.

La convention de 1859 admet, elle aussi, Messieurs, qu'à cet égard la défiance publique puisse être heureusement trompée, car elle prévoit expressément le cas où l'Etat, en compensation du concours qu'il accorde, pourrait être appelé à prendre sa part dans le produit net. Aux termes de l'article 6, ce partage s'exercerait à partir de 1872, et, pour qu'il pût se réaliser, il faudrait ces deux conditions, non pas isolées ni successives, mais simultanées : — d'une part, que l'ancien réseau donnât un revenu moyen de 33,600 fr. par kilomètre ; — d'autre part, que le nouveau réseau produisît un intérêt de 6 0/0 sur la totalité du capital consacré à l'établir. Dans ces conditions auxquelles il paraît difficile d'atteindre, la situation des actionnaires serait tellement belle que, loin de le regretter, on devrait s'applaudir d'avoir un excédant à partager avec l'Etat.

Tel est, Messieurs, sans exagération d'aucune sorte, le mécanisme de la convention que vous avez approuvée l'année dernière dans ses dispositions essentielles. Comme nous vous l'avons fait observer, au moment où cette convention allait devenir définitive par le décret du 11 juin 1859, l'administration a demandé à la Compagnie l'insertion de quelques clauses qui ne modifient pas le fond du traité et qui n'étaient pas de nature à suspendre notre adhésion. Il vous en a déjà été signalé une, celle qui, ajoutée à l'article 2, a pour objet de comprendre dans l'ancien réseau le chemin de Ceinture, pour la part afférente à la Compagnie d'Orléans. L'article 5 a également été retouché, en ce sens qu'il étend au cas de *rachat*, réservé par l'article 37 du cahier des charges, le droit, pour l'Etat, de compenser la créance qu'il pourrait avoir à raison de sa garantie, et jusqu'à due concurrence, avec la somme qu'il aurait à payer pour la reprise du matériel.

Ces deux clauses avaient pour objet plutôt de réparer des omissions que d'ajouter des stipulations nouvelles à la convention.

Enfin il a été dit, par une disposition spéciale qui devient l'article 10, que la somme de 120 fr. par kilomètre, fixée pour les frais de contrôle de l'exploitation, pourra, à partir du 1er janvier 1872, être élevée, par décret impérial délibéré en conseil d'Etat, et la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder 150 fr.

C'est à ces trois points secondaires que se réduisent les modifications introduites dans la convention depuis la dernière assemblée générale, et nous vous demandons de les ratifier aujourd'hui pour mettre le sceau définitif au contrat qui devra régir votre entreprise à dater de 1865.

Quant à indiquer à l'avance quels seront les effets du nouveau régime sur le taux des dividendes, nous ne pourrions l'essayer sans nous départir des règles que nous nous sommes toujours fait un devoir d'observer. Depuis que nous avons l'honneur d'être vos représentants, autant nous nous nous sommes efforcés de tirer du présent le meilleur parti possible pour vos intérêts, autant nous avons voulu nous abstenir d'évaluations prématurées et purement conjecturales. Pourquoi changerions-nous de principes aujourd'hui? Remarquez que le régime nouveau ne commencera à être en vigueur que dans plusieurs années. D'ici là trop de causes combinées peuvent faire sentir leur influence, pour qu'il soit permis d'établir à distance une appréciation sérieuse. Quand nous serons sous l'empire de la convention, il y aura du *plus* ou du *moins*, suivant le chiffre du capital qui aura été dépensé sur le réseau ancien et sur le réseau nouveau, suivant le taux auquel les emprunts auront été contractés, suivant les conditions dans lesquelles l'ensemble de notre exploitation se trouvera établi, suivant, enfin que l'état des affaires politiques ou financières d'alors se prêtera aux développements du commerce et de l'industrie. Le plus sage est donc de ne pas s'aventurer dans des chiffres de fantaisie, et cette sagesse, Messieurs, nous est facile à tous, puisque le champ des variations possibles a maintenant ses limites tracées, et que la part de l'imprévu se trouve à peu près faite d'avance, pour tous les cas.

Abordons maintenant une question qui se lie tout naturellement à celle-ci : nous voulons parler des voies et moyens nécessaires pour l'exécution successive des travaux concédés.

Dans notre rapport de 1858, nous vous avons fait connaître le plan financier que nous comptions suivre. Au lieu de vous demander une autorisation absolue pour emprunter des capitaux qui n'ont besoin d'être réalisés que d'année en année, et dans un délai assez long, nous pensions qu'il serait préférable de pourvoir d'abord aux nécessités les plus prochaines, sauf à revenir devant vous et à solliciter de nouveaux pouvoirs. C'est ainsi que nous nous sommes bornés à vous proposer l'ouverture d'un crédit de 100 millions. A l'aide de ce crédit, nous avons exécuté les travaux de 1858, de 1859 et du commencement de 1860. Il nous reste encore un solde disponible de 146,000 obligations, mais ce solde serait insuffisant pour nous permettre d'attendre l'assemblée générale de 1861.

Nous venons, en conséquence, aujourd'hui, conformément à nos déclarations d'il y a deux ans, vous prier de nous ouvrir un nouveau crédit à valoir sur le capital nécessaire à l'exécution de travaux du premier établissement que la Compagnie a pris à sa charge. Ce crédit, nous vous demandons de le fixer à 200 millions, afin d'avoir des ressources assurées pour une période assez étendue. Il serait, comme le précédent, réalisable par voie d'emprunt, et par portions successives, au fur et à mesure des besoins.

Vous savez, du reste, que le montant de nos emprunts est, chaque année, déterminé par le gouvernement, qui lui-même subordonne à la situation du marché les autorisations qu'il accorde aux Compagnies. Vous pouvez donc être certains qu'il ne sera fait emploi des pouvoirs que vous nous aurez conférés qu'avec tous les ménagements conseillés par le soin de vos intérêts, aujourd'hui si étroitement liés à l'intérêt public.

Le syndicat formé à la fin de 1857 pour empêcher que les Compagnies, en jetant à l'envi leurs titres sur le marché, ne portassent un grave préjudice à leur propre crédit, et par suite au crédit de l'Etat, ce syndicat existe toujours. C'est lui qui demeure chargé d'apprécier le moment le plus opportun pour l'émission des obligations de 1860, comme aussi d'en fixer le mode. Il sera d'autant plus libre dans cette mission, que la Banque de France vient de lui accorder un prêt de 100 millions, remboursables sur les produits de l'émission quand elle aura lieu.

Depuis le jour où, dans le désir de coopérer à une œuvre nationale en même temps qu'en vue de développer notre propre trafic, nous avons porté devant vous la question des paquebots transatlantiques, il ne vous a rien été dit sur la suite donnée à projet. Vous n'avez pas oublié dans quels termes il vous a été présenté : la Compagnie n'y pouvait être engagée directement ; mais vos administrateurs s'étaient personnellement chargés de vous le recommander, et, s'il vous convenait d'y concourir, vous étiez assurés de pouvoir le faire jusqu'à concurrence des trois cinquièmes du capital à constituer.

Dans l'intervalle qui a suivi, les circonstances politiques, financières, commerciales et maritimes ont fait reconnaître que des modifications importantes dans les conditions du cahier des charges étaient nécessaires au succès de l'entreprise. Ces modifications ont été demandées au nom de la société provisoire, dans une note remise au gouvernement par feu M. Ed. Thayer, président de cette société. Mais, ayant été mis en demeure de verser une partie du cautionnement avant qu'elles eussent été obtenues, nous avons préféré rester à l'écart.

Cette affaire peut donc être considérée comme terminée en ce qui nous concerne. Mais vous n'en ferez pas moins avec nous des vœux sincères pour l'accomplissement d'un projet qui importe à la grandeur du pays, et qui mettrait les contrées du nouveau monde en rapport direct avec les nombreuses branches de notre réseau.

Nous voilà arrivés, Messieurs, au terme des communications indiquées par l'ordre du jour. Et, maintenant que nous vous avons entretenus de vos affaires générales, notre pensée se reporte douloureusement sur ceux qui, après avoir contribué aux bons résultats obtenus, ne sont plus là pour en jouir.

M. Polonceau dirigeait la régie de traction depuis plus de dix ans. Sa mort imprévue a privé la Compagnie d'un agent habile, qui rendait des services hautement appréciés de tout le Conseil. Il nous serait d'autant moins possible d'oublier ces services, qu'ils lui survivent honorablement dans l'excellente organisation créée par ses soins.

Nous n'avons pas cru devoir renouveler avec d'autres le traité frappé de résiliation par une cause si regrettable. Mais ce qui subsistera, c'est l'impulsion imprimée dès l'origine à l'administration d'un immense matériel, c'est l'influence des bonnes traditions sous l'empire desquelles d'importantes améliorations ont pu se réaliser, c'est l'esprit que M. Polonceau avait su faire pénétrer dans tous les rangs de son personnel. En rattachant directement ce personnel à notre exploitation, sous l'autorité de M. Forquenot, un de nos ingénieurs les plus distingués, et qui, depuis douze ans, a fait ses preuves sous nos yeux, nous avons pu facilement conserver la confiance qu'il n'y aurait de changé que la forme, et qu'au fond la Compagnie trouverait toujours là, comme ailleurs, un dévouement égal à la sollicitude dont elle aime à entourer ceux qui s'efforcent de la bien servir.

Il ne nous reste plus qu'à vous indiquer les noms des administrateurs dont les pouvoirs expirent cette année :

Ce sont MM. Lavallée,
Bartholony,
de Waru,
de Bousquet,
et Fouchér.

L'article 19 des statuts dispose que les administrateurs sortants peuvent être réélus.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la lecture du rapport qui précède, les diverses propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale composée de 1,269 actionnaires, représentant 81,776 actions, donnant droit à 2,447 voix.

RÉSOLUTION

Relative à l'approbation de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Sur la proposition du Conseil, développée dans le rapport,

La convention passée les 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie, et insérée au *Bulletin des Lois* du 14 juillet 1859, n° 709, est et demeure approuvée dans toutes ses clauses et dispositions.

RÉSOLUTION

Relative aux pouvoirs à conférer au Conseil à l'effet de procurer à la Compagnie les sommes qui lui sont nécessaires.

L'assemblée générale,

Sur la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Donne et délègue tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet de procurer à la Compagnie, par voie d'emprunt et au fur et à mesure de ses besoins, la somme de 200 millions aux époques, dans la forme et aux conditions que le Conseil jugera convenable de déterminer pour le mieux des intérêts de la Compagnie.

RÉSOLUTION

Relative à la fixation du dividende de 1859.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, le revenu de l'exercice de 1859 est fixé à 97 fr. par action.

En conséquence, et attendu qu'une somme de 30 fr. par action a déjà été payée, à titre d'intérêt et d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer est fixé à 67 fr.

RÉSOLUTION

Relative à la nomination d'une commission de cinq actionnaires, pour l'examen des comptes de l'exercice 1859.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, les comptes des recettes et dépenses, tant de premier établissement que d'exploitation, pendant l'exercice 1859 seront soumis à une commission d'actionnaires chargée d'en faire son rapport à l'assemblée générale, dans sa réunion ordinaire de l'an prochain.

Sont élus membres de cette commission,

MM. Blondel, conseiller référendaire honoraire à la Cour des comptes;

Esquirol, conseiller maître à la Cour des comptes;

Le comte de la Panouse, propriétaire, membre de plusieurs conseils d'administration de sociétés anonymes;

Le vicomte Edmond de Saint-Aignan, ancien conseiller d'Etat;

Halloy, conseiller référendaire à la Cour des comptes.

RÉSOLUTION

Relative à la nomination de cinq administrateurs, par suite d'expiration de mandat.

Sont réélus administrateurs pour cinq années :

MM. Lavallée.
Bartholony,
De Waru,
De Bousquet,
Foucher,

Avant de se séparer, l'assemblée, sur la proposition d'un de ses membres, a voté, à *l'unanimité*, des remerciments au Conseil d'administration.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

RAPPORT

Présenté par le Conseil d'administration à l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 mars 1860.

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte des résultats de notre entreprise pendant l'année qui vient de s'écouler, et vous exposer la situation de la Compagnie au 31 décembre 1859.

La prospérité progressive, constatée les années précédentes, s'est maintenue pendant celle-ci.

En 1858, nous avons livré à la consommation 57,019,800 mètres cubes de gaz.

En 1859, l'émission s'est élevée à 63,014,774 mètres cubes.

Nos recettes, du chef du gaz, qui, en 1858, avaient été de	13,722,963 17
se sont élevées en 1859 à	15,096,577 07

Ces chiffres constatent une augmentation d'une année à l'autre,

De 8 fr. 80 0/0 sur la consommation,

De 10 fr. 0/0 sur les recettes.

Les résultats de l'exploitation en janvier, février et mars 1860 indiquent que le progrès continue.

Charbons.

Le prix moyen des charbons est d'environ 2 0/0 inférieur à celui de l'année 1858.

Cokes.

Un service spécial pour la vente du coke a été organisé. Les résultats obtenus ont été satisfaisants. Non-seulement toute la production de l'année a été vendue, mais les quantités de coke provenant de nos usines qui, au 1[er] janvier 1859, étaient de 1,120,000 h. n'étaient plus, au 1[er] janvier 1860, que de 320,000 h.

Ce stock a diminué encore pendant les trois premiers mois de l'année courante; il est aujourd'hui de moins de 175,000 hect.

La réduction des tarifs de transport par les voies de fer nous a permis d'agrandir le rayon de notre marché, et nos expéditions en province commencent à prendre une certaine importance. Nous avons l'espoir d'éviter dorénavant ces encombrements de coke qui rendaient la superficie de nos usines insuffisante, nécessitaient des transports coûteux dans les dépôts, des frais de remaniement et de reprise qui absorbaient une partie notable du prix de vente.

Cette accumulation avait en outre l'inconvénient de donner lieu à des déchets importants et, enfin, de déprécier la valeur d'un combustible dont les avantages commencent à être justement appréciés des consommateurs.

La Compagnie a, du reste, fait fabriquer des appareils pour obtenir par le coke un chauffage économique, facile et salubre. Elle n'a pas cherché un bénéfice dans cette fabrication, elle n'a eu d'autre but que de propager l'emploi du coke pour les usages domestiques. A cet effet, ces appareils sont vendus au prix de revient.

Produits chimiques.

Le traitement des eaux ammoniacales, résultant de la distillation des charbons, se fait en régie intéressée, comme vous le savez. Cette fabrication a produit, en 1859, un bénéfice pour la Compagnie de 125,663 fr. 49 c.

RÉSUMÉ DES COMPTES D'EXPLOITATION.

DÉPENSES.

		fr. c.
Les quantités de houilles distillées ont été de 2,971,493 hectolitres, qui ont coûté,		6,665,150 45
Le gaz en magasin, reporté de l'année 1858, représentait une valeur de		4,837 »
Le personnel, les frais accessoires de distillation et les frais généraux se rattachant aux usines, se sont élevés à		1,206,514 21
L'entretien des usines, des fours et cornues, des conduites et du matériel,		984,303 07
Le personnel de l'administration centrale,		642,983 10
Les charges municipales se sont élevées savoir :		
1° Droit sur le gaz,	990,100 69	
2° Location du sous-sol,	200,000 »	
3° Le personnel affecté au service de l'éclairage municipal et à l'entretien des appareils, défalcation faite de l'indemnité allouée par le cahier des charges	74,060 82	1,264,170 51
Charrois,		2,017 73
Impositions,		90,533 06
Frais généraux,		332,444 49
Intérêts de fonds, y compris ceux des emprunts,		821,796 07
Service du chauffage,		19,391 45
Subvention à la Caisse de prévoyance,		41,888 07
Subvention à la Caisse des retraites,		26,265 »
Total des dépenses :		12,103,185 11

PRODUITS.

		fr. c.
Le produit des 63,014,774 mètres cubes de gaz livré à la consommation s'est élevé à (1)		15,096,577 07
Les produits en coke de toute nature, défalcation faite des consommations de chauffage des fours et cornues, sont de		2,723,408 »
Les produits en goudron, de		290,465 37
Le gaz en magasin, au 31 décembre 1859,		6,280 »
Les indemnités pour le service et l'entretien de robinets ont excédé les dépenses de		94,942, 70
Les escomptes et intérêts ont produit,		151,088 46
Les locations de Branchements et Compteurs,		376,945 89
Recouvrement sur les abonnés retardataires,		5,002 27
Les bénéfices sur les briqueteries et travaux divers,		216,595 61
Les bénéfices sur les produits chimiques,		125,663 49
Total des produits :		19,086,037 86
L'excédant des produits sur les dépenses est donc de		6,983,402 75
Sur cette somme, nous avons payé, le 6 octobre dernier, un premier dividende de 25 fr. par action,	2,750,000	
Et nous avons conformément aux statuts, porté à la réserve,	144,736 84	
Ensemble,		2,894,736 84
L'excédant des produits au 31 décembre est donc de		4,088,725 91
Nous vous proposons de fixer le dividende de l'exercice de 1859, à 60 fr. par action, soit,	6,600,000 »	
Déduisant la partie déjà payée,	2,750,000 »	

Le dividende com-

(1) L'éclairage des lanternes d'éclairage public entre dans ce chiffre pour 846,467 fr. 11 c.

plémentaire à répartir le 6 avril prochain, serait de 35 fr. par action,	3,850,000 »	
Et la somme à porter au fonds de réserve, de	202,631 57	4,052,631 57
Le solde restant de,		36,094 34
serait reporté sur l'exercice de 1860, et la réserve totale pour l'année 1859 s'éleverait à		347,368 43
qui, ajouté aux réserves antérieures, portera ce fonds à		1,130,631 79

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Les principales dépenses portées au compte de premier établissement pendant l'année 1859, sont d'abord :

La construction d'un nouveau gazomètre de 10,000 mètres cubes de capacité à l'usine de Passy et de tous les accessoires qu'entraine un travail de cette importance ;

Ensuite la pose de 33,000 mètres de conduites, demandées par l'Administration municipale sur les voies, ou nécessitées par l'obligation de donner satisfaction à des demandes d'éclairage dans les rues non encore canalisées.

Avant d'accorder les dépenses de canalisation de cette dernière catégorie qui, jusqu'à un certain degré, sont facultatives, la Compagnie a soin de s'assurer que la dépense sera convenablement productive.

En dehors des constructions dont nous venons d'indiquer les plus importantes, nous avons acquis des terrains destinés au développement de nos usines : sur le cours de Vincennes, nous avons acheté 24,000 mètres de terrain qui nous permettront de créer sur ce point de puissants moyens de production de gaz pour alimenter le quartier de l'est de Paris.

Nous avons également acheté à Clichy un terrain de 64,000 mètres de superficie. Une usine établie en cet endroit pourrait être alimentée de charbons par la navigation et par les chemins de fer ; elle enverrait facilement son gaz, s'il y avait lieu, dans les quartiers du nord-ouest de Paris.

Notre actif immobilisé s'élève au 31 décembre 1859, à représentés comme suit :		74,127,080 24
Compte d'établissement comprenant les apports sociaux et les dépenses immobilisées :		
1° Apports sociaux,	49,875,000 »	
Dépenses immobilisées.	1,492,679 06	
2° Immeubles acquis depuis la constitution de la Société,	3,683,081 21	
3° Constructions aux usines de la Villette, de Passy, de Vaugirard et d'Ivry,	12,180,356 09	
4° Canalisation,	3,444,040 87	
5° Branchements et compteurs en location,	2,879,760 25	
6° Matériel et outillage,	341,080 70	
7° Matériel des charrois,	230,173 06	
Total des dépenses de premier établissement,		74,127,080 24
Notre capital est de :		
1° En actions,	55,000,000 »	
2° En obligations,	10,373,000 »	65,373,000 »
Excédant des dépenses,		8,754,080 24

Cette augmentation annuelle de notre capital de premier établissement est une conséquence de la prospérité de notre entreprise.

Nous vous le répétons, nous ne créons de nouveaux moyens de fabrication de gaz, nous ne posons de nouvelles conduites, nous ne remplaçons enfin les conduites existantes par des tuyaux de plus grand diamètre, que parce que la consommation de gaz va toujours croissant. Chaque augmentation est une nouvelle source de bénéfices pour nous ; les résultats de plus en plus satisfaisants de notre exploitation en fournissent une preuve irrécusable.

D'ailleurs, nous ne sommes pas libres d'en agir autrement ; nous ne pouvons pas limiter notre fabrication, notre contrat nous imposant l'obligation de fournir tout le gaz nécessaire aux consommations publiques et particulières.

Depuis 1856, ces consommations ont suivi une marche ascendante. Comparée à celle de 1856, l'augmentation a été :

En 1857, de	18 0/0.
En 1858, de	32 —
En 1859, de	43 —

Il n'est pas douteux que la progression continuera, et, par conséquent, que les dépenses à faire en premier établissement s'accroîtront encore.

Vous vous souvenez, Messieurs, des motifs qui nous déterminèrent, il y a un an, à ne vous demander, pour les dépenses de premier établissement excédant le capital, qu'un crédit limité aux besoins du moment. Nous avions en perspective l'extension des limites de Paris, qu'un décret impérial venait de fixer au 1er janvier 1860. Nous pensions qu'avant cette époque il interviendrait entre la Ville et la Compagnie une convention pour la fourniture de gaz dans la zone annexée, et que cette convention nécessiterait probablement de nouvelles combinaisons financières. En présence de ces éventualités, toute autre proposition relative aux voies et moyens devait être ajournée.

Après une étude approfondie des conditions auxquelles il serait possible d'entreprendre le service du gaz dans cette nouvelle zone et des facilités que pourraient apporter à ce service les ressources de la Compagnie, nous n'avons pas tardé à communiquer ces conditions à l'administration municipale, en lui offrant, pour les apprécier, tous les moyens de contrôle et les justifications qu'elle jugerait nécessaires. Mais, par suite de circonstances indépendantes de la Compagnie, l'administration dut ajourner l'examen de cette question.

Néanmoins, elle réclama notre concours pour une mesure qui ne pouvait être différée. La grande voie publique militaire, formant la nouvelle enceinte de Paris, n'était ni éclairée ni canalisée, et comme l'octroi devait y être établi à partir du 1er janvier, il était indispensable, en attendant le gaz, d'y installer, avant cette époque, un éclairage à l'huile. Dans ce cas d'urgence, la Compagnie, pour satisfaire aux convenances de l'administration et aux nécessités d'un service public, n'a pas hésité à se charger, pour le compte de la Ville, et de l'installation des appareils et du service même de l'éclairage sur toute cette enceinte, dont le développement est de 33 kilomètres.

D'un autre côté, les traités, en vertu desquels nous fournissions le gaz dans quelques portions de la zone annexée, se trouvant, en vertu d'une clause spéciale, annulés, à la fin de 1859, par le fait de l'annexion, nous avons consenti, sur la demande de l'administration municipale, et pour éviter toute interruption du service, à proroger ces traités jusqu'au 30 septembre 1860 ; mais sans accepter toutefois de ce traité les conditions onéreuses que ne justifiait plus une exécution de fait de quelques mois seulement.

Mais cet état transitoire ne pourrait longtemps se prolonger. Du côté de la Ville comme du côté de la Compagnie, de puissants motifs en réclament le terme et nous avons lieu de penser que ce terme n'est pas éloigné. En effet, dans ces derniers temps, Messieurs les délégués de la Commission municipale ont étudié avec nous les propositions de la Compagnie, et constaté l'exactitude des chiffres sur lesquels ces propositions sont basées.

Il ne nous a pas été difficile de démontrer la vérité des faits et la justesse de nos appréciations ; notre comptabilité en contenait la preuve, et cette comptabilité soumise, vous le savez, aux vérifications si scrupuleuses de vos commissaires, a été livrée sans réserve à l'examen de Messieurs les délégués de l'administration.

La Commission municipale est maintenant saisie de leur rapport, et le moment est venu de vous demander l'autorisation de conclure, s'il y a lieu, la convention projetée.

Dans les propositions que nous avons débattues avec Messieurs les délégués de la Commission municipale, nous avons cru devoir faire de prime abord, à la Ville de Paris, toutes les concessions possibles en ce qui touche la zone annexée. Nous avons voulu que, par leur modération même, nos conditions fussent à l'abri de toute objection.

Mais cette preuve donnée à la Ville d'un concours dévoué de la Compagnie, nous entendons, quant à l'ancien périmètre de Paris, assurer expressément le maintien du principe sur lequel repose le traité en cours d'exécution, et la sauvegarde des intérêts dont il est la garantie.

Tel est le sens dans lequel ont été combinées nos propositions.

Maintenant, que nous ayons à pourvoir au service de la zone annexée ou seulement aux accroissements de consommation de l'ancien Paris, il sera indispensable d'augmenter, dans l'une ou l'autre hypothèse, les ressources de la Compagnie, et nous aurons à vous en proposer les moyens en assemblée générale extraordinaire aussitôt que la question se rattachant à la nouvelle zone aura été résolue.

En attendant, pour couvrir les dépenses de premier établissement excédant le capital, lesquelles se sont augmentées en 1859 de 3,031,385 fr. 44 c., il importe que, dès à présent, un crédit de 3,000,000 soit mis à la disposition de la Compagnie, et nous vous demandons de donner, à cet effet, au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Compagnies de gaz de l'Est et du Nord.

Vous nous avez autorisés, l'année dernière, à traiter avec les Compagnies de gaz de l'Est et du Nord pour l'éclairage de leur périmètre respectif.

Nous avons traité avec la Compagnie de l'Est seulement. Nous avons acheté toutes les actions qui formaient son fonds social, avec la jouissance du 1er juillet dernier. Toutefois, l'exploitation de cette entreprise n'a point été incorporée à la nôtre ; la Compagnie de l'Est demeure dans les conditions d'indépendance qu'elle tient de ses statuts et de ses traités.

Nous n'avons pu faire avec la Compagnie du Nord un traité analogue. Nous ne doutons pas que sa disposition ne soit en harmonie avec la nôtre quant à la cession de son entreprise ; mais par le fait de l'extension des limites de Paris, cette transaction ne peut avoir lieu qu'avec le concours de l'administration municipale, et elle se trouve conséquemment liée à la question générale relative à la zone annexée.

Immeubles.

De nos immeubles dans Paris, nous n'avons encore vendu qu'une maison, sise rue de la Tour-d'Auvergne, nos 30 et 32, moyennant un prix de 189,200 francs. Les projets des rues et boulevards qui doivent traverser nos terrains ne sont pas définitivement arrêtés.

Ce retard ne sera pas préjudiciable aux intérêts de la Compagnie. La valeur des immeubles peu éloignés du centre de Paris s'accroît incessamment, et les terrains de la Compagnie qui sont précisément dans cette position, trouveront dans cette augmentation du prix une compensation, et au delà, de l'ajournement dans la vente.

Au surplus, nos propriétés ne restant pas improductives, et nous les louons en partie jusqu'à ce que nous ayons pu en réaliser la vente à des prix avantageux.

Caisse de prévoyance.

La caisse de prévoyance, alimentée par une retenue d'un centième de tous les traitements et salaires, et par une subvention de la Compagnie égale à cette retenue, a fonctionné régulièrement pendant toute l'année 1859. L'expérience a démontré que ses ressources étaient suffisantes. Vous vous souvenez, Messieurs, que l'objet de cette caisse est de donner aux employés et ouvriers malades tous les secours médicaux et pharmaceutiques dont ils ont besoin, de leur payer la moitié de leur traitement ou salaire pendant la

durée de la maladie, et enfin de donner des secours aux veuves et de pourvoir aux frais funéraires.

Caisse des retraites.

La caisse des retraites, dont vous avez approuvé l'année dernière l'institution et la dotation, ne doit commencer à fonctionner régulièrement que dans vingt et un ans. Ce n'est que par exception qu'elle pourrait être appelée, d'après ses statuts, à donner des secours à quelques agents avant cette époque. Cette circonstance ne s'est pas encore présentée.

Vous vous rappelez, Messieurs, qu'en dehors de la dotation annuelle de 25,500 fr. que vous avez accordée à cette caisse, un don de 100 obligations de notre Compagnie lui avait été fait dans le but de contribuer à sa fondation.

Grâce à une autre initiative, la dotation de la Caisse des retraites se trouve augmentée d'une somme qui peut éventuellement s'élever de 14,000 fr. à 16,000 fr.

Renouvellement partiel du Conseil d'administration.

Aux termes de l'article 15 des statuts de notre Société, le Conseil d'administration doit être renouvelé par cinquième chaque année. Les membres sortants sont désignés par le sort et ensuite par ordre d'ancienneté.

Ils peuvent toujours être réélus.

Les membres sortants désignés par le sort sont :

MM. Mayniel,
de Heeckeren,
Hippolyte Payn,
Eugène Perrire,

Vous avez, Messieurs, à pourvoir à leur remplacement ou à leur réélection.

Depuis notre dernière réunion nous avons eu le regret de perdre notre collègue, M. Ch. Gosselin, qui participait assidûment à nos travaux.

Vous avez donc à pourvoir à cinq vacances dans le sein du Conseil.

En résumé, nous vous proposons d'adopter les résolutions suivantes :

Première résolution.

Les comptes et inventaires de l'exercice 1859 sont approuvés.

Deuxième résolution.

Le dividende, pour l'exercice 1859, est fixé à 60 fr. par action, dont 25 fr. ont été payés en octobre dernier, et 35 fr. à répartir au 6 avril prochain.

Troisième résolution.

Le Conseil d'administration est autorisé à traiter avec la ville de Paris de la fourniture de gaz dans la zone annexée, et à modifier, s'il y a lieu, les anciennes conventions, sauf ratification par l'assemblée générale des actionnaires.

Quatrième résolution.

Le Conseil d'administration est autorisé à se faire ouvrir un crédit dans la mesure des besoins, et ce jusqu'à concurrence de trois millions.

—

Renouvellement partiel du Conseil d'administration.

—

Nomination d'un administrateur, en remplacement de M. Gosselin, décédé.

—

Nomination de la commission de vérification des comptes.

—

Toutes les résolutions portées au rapport qui précède ont été adoptées par l'assemblée générale.

Les membres sortants du Conseil d'administration ont été réélus.

M. Preschez a été nommé membre du Conseil, en remplacement de M. Ch. Gosselin.

M. Moriant, conseiller référendaire à la Cour des comptes, a été élu membre de la Commission de vérification des comptes, en remplacement de M. Preschez.

UNION FINANCIÈRE ET INDUSTRIELLE SAINT-PAUL ET Cᵉ.

RAPPORT

A l'assemblée générale du mercredi 4 avril 1860.

Messieurs,

Notre Société s'est constituée le 15 mai 1856.

Elle devait durer vingt-cinq années.

Son capital primitif de 25 millions pouvait, avec les exigences des affaires, s'élever à un chiffre considérable.

Son but était, en groupant ensemble des forces isolées, de pouvoir prendre part aux grandes affaires dès leur origine.

Nous avions été précédés dans cette voie, et les succès éclatants de nos devanciers pouvaient, tout en faisant à leur habileté la part qui lui appartient, nous présager une réussite honorable.

Vous m'aviez investi d'une grande confiance, donné toute l'autorité nécessaire. J'avais solidarisé à cette haute direction et ma fortune et toutes mes préoccupations : j'ai marché entouré de difficultés, souvent de périls, sans jamais désespérer du lendemain, sans jamais me décourager, et cependant avant quatre années révolues, depuis notre fondation, je suis amené à vous proposer d'abandonner nos projets, nos espérances, et d'agir comme de sages pères de famille, de renoncer aux séductions de la spéculation et de rentrer dans la voie de ces placements où l'on trouve à la fois sécurité pour le capital, certitude d'un revenu et probabilité de dividendes.

Je cède, croyez-le bien, à une énergique conviction, et subis les exigences d'une conscience impérieuse.

Les valeurs qui composent votre portefeuille me donnent la conviction que votre capital est réellement intact! Serais-je certain de le préserver de toute atteinte et de lui faire produire un revenu suffisant pour parer aux frais généraux et à l'intérêt que vous êtes en droit d'attendre? Sans hésitation, je dis : Je ne le crois pas.

Des années meilleures peuvent venir; mais si elles ne venaient pas, vous contenteriez-vous longtemps d'un intérêt minime? Ne me reprocheriez-vous pas d'abuser du droit de continuer la Société encore de longues années?

Quelques mots suffiront pour expliquer la situation, et, je l'espère, pour mériter votre approbation.

Notre Société n'a pour ainsi dire fait qu'une grande opération financière : l'emprunt de 50 millions du département de la Seine.

L'emprunt fut soumissionné par nous en janvier 1857.

Le capital de 50 millions fut divisé en 254,682 obligations.

Ces obligations rapportant un revenu annuel de 9 f., remboursables en trente années au prix de 225 fr., nous revenaient à 196 fr.

Aujourd'hui elles ont conquis le cours de 230 fr., dépassant ainsi de 5 fr. le prix d'amortissement.

Le résultat a justifié et nos prévisions et la confiance que le gouvernement avait bien voulu mettre dans une maison qui n'avait pas encore eu l'occasion de donner la mesure de ses forces.

En outre de l'emprunt, les seules affaires importantes qui se soient faites depuis la constitution de notre maison, sont l'emprunt espagnol, les chemins de fer en Espagne, les chemins Romains et les services des bateaux transatlantiques.

Nous aurions trop présumé de nos forces si nous avions osé aborder de semblables affaires aux conditions où elles ont été soumissionnées.

La dernière, celle des bateaux transatlantiques pour New-York, avait, comme nous vous l'avons dit en son temps, attiré notre attention; nous avions fait des propositions acceptables, bien qu'elles continssent de grandes modifications au programme présenté par le gouvernement; mais il s'est rencontré une compagnie hardie, patronnée par des hommes très-considérables, qui a accepté purement et simplement les conditions du programme.

Cette Compagnie est devenue facilement à ce prix concessionnaire de la ligne des bateaux transatlantiques sur New-York. Mieux éclairée, elle demande, dit-on, à revenir aux bases que nous avions proposées.

Il serait trop long de vous énumérer toutes les affaires d'un ordre moins considérable auxquelles nous avons échappé.

Nous devons à cette prudence la situation exceptionnelle dans laquelle nous nous trouvons.

Pourquoi nous félicitons-nous de n'avoir pas fait d'affaires?

C'est parce que, si nous avions suivi la loi de notre constitution, nous aurions contribué à la fondation du peu d'affaires qui s'est fait, nous aurions souscrit dans ces entreprises une part importante, relativement à nos capitaux disponibles, avec l'espoir de revendre au public, soit la totalité, soit la plus grande partie avec un bénéfice, et que nous serions, comme les autres maisons qui ont été plus confiantes dans le crédit, condamnés à garder en portefeuille des valeurs quant à présent invendables, et pour la plupart soumises à des appels de fonds.

D'où vient que les fondateurs sont fatalement, momentanément peut-être, condamnés à garder, sans pouvoir les vendre, les valeurs qu'ils n'avaient cependant créées qu'en vue de les placer? D'où vient cette atonie dans les affaires, et il faut le dire, cette impuissance des plus forts? A cela deux causes : des rivalités entre les fondateurs des grandes affaires, certaines mesures prises par le gouvernement.

On ne s'est pas contenté de se disputer la prééminence en France, on s'est suivi avec ardeur et antagonisme, en Autriche, en Italie, en Espagne : là, à l'envi les uns des autres, on s'est disputé les créations de crédits mobiliers, les organisations et fusions de réseaux de chemin de fer, consultant plutôt ses instincts de prépondérance que les convenances et les possibilités du public.

A la suite de l'impulsion ainsi donnée, se sont créés une foule de crédits mobiliers et d'autres grandes entreprises.

Cependant, en France, les travaux des chemins de fer continuaient leur marche progressive et absorbaient, sous la forme d'obligations, la plus grande partie des économies annuelles de notre pays.

Les capitaux de la France ne pouvaient donc suffire à tant d'entreprises simultanées.

Ces capitaux d'ailleurs étaient peu jaloux d'aller se classer dans des entreprises industrielles à l'étranger: l'appât et la certitude d'un magnifique revenu auraient pu seuls les tenter.

En effet, les exigences des capitaux doivent être en raison du crédit des fonds publics; ainsi, par exemple, en France, la rente donnant un revenu d'un peu plus de 4 1/2 0/0, les actions de chemins de fer donnent 6 0/0; pour avoir la parité dans un pays où les fonds publics donnent un revenu de plus de 6 1/2 0/0, il faudrait que le prix des actions de chemins de fer se capitalisât sur un revenu de près de 9 0/0.

Ainsi, pendant que les caisses des fondateurs d'entreprises se remplissaient de titres, l'argent se raréfiait.

De ce défaut d'équilibre entre l'offre et la demande est née, pour le public, la difficulté de sortir des affaires dans lesquelles il était entré; par suite, la crainte de s'engager dans de nouvelles affaires, la plupart à l'état de création : de là l'encombrement de certaines maisons, l'impossibilité pour elles, n'ayant plus libres les mêmes capitaux, de faire sur le marché, ces mouvements, ces évolutions qui, comme des tourbillons, attiraient à elles le public.

Le public est devenu défiant : on devrait plutôt dire qu'il est devenu prudent.

Il a abandonné les créateurs d'affaires à leurs propres forces.

Le découragement a gagné les deux camps.

Le gouvernement, de son côté, n'avait pas été simple spectateur de ces luttes, de cet élan exagéré ; il avait voulu sans doute les modérer : n'a-t-il pas

dépassé le but et contribué pour sa part au discrédit actuel ?

Nous n'entrerons pas ici dans la critique des actes du gouvernement, nous n'apprécierons pas l'influence qu'a pu exercer sur les affaires la loi sur les Sociétés en commandite, la suppression du marché libre à la Bourse, le remaniement des cahiers de charges et des conditions d'existence des Compagnies de chemin de fer; nous nous bornerons à constater, ce qui est évident pour tous, que la défiance a pénétré dans tous les esprits, et que, pour un temps plus ou moins long, aucune affaire nouvelle ne semble plus possible.

Que peut faire une Compagnie fondée pour concourir à la création des grandes affaires et placer au public les actions par elle souscrites, quand pour un temps plus ou moins long il n'y a plus ni sociétés à fonder ni public à espérer ?

Notre pensée ne pouvait hésiter qu'entre une liquidation ou une transformation.

Nous étions dans cette disposition d'esprit lorsque le gouvernement se décida à fonder la Société anonyme du Crédit commercial et industriel.

Nous avions pensé que si l'on donnait à l'organisation de cette Société les bases de confiance que le public est en droit d'exiger, en peu de temps, le gouvernement lui-même, revenu de certaines défiances, rendrait à cette grande institution la liberté d'action qui lui serait nécessaire.

Dans cette double confiance, nous avions souscrit la moitié du capital émis par cette Société.

Nous vous avons expliqué que l'organisation de la Société s'était faite en dehors des conditions auxquelles nous avions subordonné notre concours.

Le procès par nous intenté à cette Société, en nullité de notre souscription, n'a pas eu de suites. Nous avons obtenu à l'amiable le remboursement des sommes par nous versées.

La seule concession que nous ayons faite, c'est celle de ne pas exiger les intérêts que nos capitaux avaient pu produire pendant les six mois que la Société de Crédit commercial et industriel les avait conservés.

Nous nous sommes donc trouvés disposant d'un capital encore considérable, et nous sentant la volonté et le pouvoir de réparer les pertes que nous vous avons signalées en l'assemblée générale du 30 mai 1859; notre pensée unique était de pouvoir, à un jour prochain, vous rendre intacts les capitaux que vous nous aviez confiés.

Nous cherchâmes si, parmi les affaires en souffrance, il n'en était pas une qui, à l'aide d'un capital de roulement suffisant et d'une direction nouvelle, pût être relevée et ramenée à sa valeur primitive.

Des nombreuses affaires qui nous furent offertes, nous ne vous parlerons que de celle qui a fixé notre attention, c'est-à-dire de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est.

Cette affaire, passée en 1842 des mains de l'Etat dans celles d'une Société dont le principal intéressé était le duc de Riansarès, avait eu des phases diverses; après des années de grande prospérité elle avait vu ses revenus décroître sensiblement, ses actionnaires se décourager. Le moment était, disait-on, opportun pour acheter les actions, prendre en main sa direction et redonner à cette Société tout ou partie de son ancien lustre.

Nous n'hésitâmes pas à nous livrer à un très-sérieux examen. On nous communiqua tous les documents et toute la comptabilité, et voici le résumé de cet examen qui nous a amenés à faire l'acquisition, pour votre compte, des actions qui représentent cette grande et belle affaire.

L'avoir de cette Société consiste dans :

Les mines de sel gemme, saline et fabrique de produits chimiques de Dieuze ;

Les salines de Vic et Moyenvic, et le bail de la saline de Saléaux, dans le département de la Meurthe ;

La saline d'Arc-Senans, dans le Doubs ;

Et les salines de Salins et Montmorot, dans le Jura.

Jusqu'en 1848, la propriété de ces établissements resta soumise aux règles d'une Société en participation.

Le 12 octobre 1848, les cointéressés prirent le parti de donner à leur association la forme et les conditions d'existence d'une Société en commandite par actions; un acte fut en conséquence dressé par Me Fremyn, notaire; l'administration de la Société fut confiée à M. de Grimaldi; le capital social fut fixé à la somme de 12,600,000 fr, dans lesquels le fonds de roulement figure pour 1,246,000 fr.

Plus tard, le capital fut porté à 13,500,000 fr. et représenté par vingt-sept mille actions de 500 fr.

Il résulte des justifications données que cette somme de 13,500,000 fr. est bien celle effectivement dépensée pour les acquisitions faites du gouvernement, la mise en état des établissements et le fonds de roulement.

Cette Société eut en 1856 le projet de se transformer en Société anonyme avec le patronage de la Société générale de Crédit mobilier et la participation de quelques-uns des membres de cette Société à son administration.

Des traités faits avec le Crédit mobilier, il résultait que l'apport de la Société des Salines de l'Est serait représenté par treize mille actions de 500 fr. chacune, et dix mille obligations de 500 fr. effectifs.

Les actions ne devaient être émises qu'au prix minimum de 625 fr.

Ce qui portait à un peu plus de treize millions la valeur capitale de la Société des Salines.

Un autre élément d'appréciation et le plus important, c'était le revenu :

De 1842 à 1848, les salines continuèrent à jouir de la situation que le monopole leur avait faite : les concurrences que le gouvernement avaient autorisées n'étaient pas en mesure de prendre une part importante de la consommation ; la fabrique de produits chimiques de Dieuze réalisait encore des bénéfices considérables.

Nous n'avons pas dû tenir compte de cette période avec laquelle la situation actuelle a peu de points de comparaison.

Le bénéfice net moyen des six années qui se sont écoulées, de 1848 à 1853 inclus, a été de 790,400 fr.

Celui des cinq dernières, 1858 compris, de 688,000 f.

Les comptes de 1859, que nous avons connus depuis l'acquisition, établissent un bénéfice net de 650,000 fr.

Après avoir constaté les chiffres, il fallait leur donner toute leur signification, en remontant aux causes de cette décroissance de bénéfices.

Il faut de suite dire que les efforts des administrateurs de la Société se sont concentrés de préférence sur les salines de la Franche-Comté. Elles ont été toutes trois mises en bonnes conditions d'exploitation, et deux d'entre elles ont été dotées de voie ferrée par la création du chemin de fer de Dôle à Salins.

La troisième, celle de Montmorot, avant deux ans d'ici, sera desservie sur la Suisse, sur le Midi et le centre de la France, par le chemin de fer de Mouchard à Bourg qu'exécute la Compagnie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée.

Ces trois salines ont donc parfaitement maintenu leur situation industrielle et sont à la veille de prendre un nouvel essor.

Dieuze et les salines de Vic, Moyenvic et Saléaux avaient seules supporté le poids de la plus rude concurrence.

Dans la région de la Lorraine, il y a trois groupes de salines : celui de Dieuze, qui comprend, en outre de Dieuze, Vic, Moyenvic et Saléaux ; celui de Nancy, qui comprend les salines concédées de Saint-Nicolas, Rozières, Sommervilliers et Arc-sur-Meurthe; et celles de la Moselle, qui comprennent les salines de Salzbron, Sarralbe et le Haras.

Le chemin de l'Est pouvait, suivant le tracé qui serait adopté, donner la suprématie à tel ou tel groupe.

Détourné de sa ligne directe pour desservir Lunéville, le chemin de fer laissa Dieuze à 22 kilomètres à sa gauche, et traversa le groupe des salines qui avoisinent Nancy.

La conséquence naturelle fut le développement immédiat des salines de Saint-Nicolas, de Rozières, dont la prospérité a engendré la concurrence actuelle de Sommervilliers et celle à venir encore d'Arc-sur-Meurthe.

C'est au détriment de Dieuze que ce groupe de salines s'est créé et s'est développé.

Ces salines n'ont plus les soucis des transports par terre; le chemin de fer leur apporte la houille et remporte leurs produits fabriqués, tandis que Dieuze est resté tributaire des voies de terre pour l'arrivage de ses matières premières et l'expédition de ses sels et produits chimiques.

De là une grande cause d'infériorité au regard de ses concurrents les plus proches.

Mais ce qui est vrai relativement à la production et à la vente du sel, l'est bien plus encore en ce qui concerne la fabrication des produits chimiques qui doit s'approvisionner au loin de presque tous ses éléments de fabrication : houille, chaux, soufre, nitrate, manganèse, etc.

Les fabriques de produits chimiques de Marseille, Chauny, Lille, Rouen et Paris, qui, en 1842, étaient les concurrents de Dieuze, ont toutes été pourvues de voies ferrées : Dieuze, seul, de tous ces grands établissements, a été abandonné à lui-même ; et il faut ajouter, en outre, que, soit négligence, soit découragement, les administrateurs de la Société n'ont rien fait pour améliorer les conditions d'exploitation qui devenaient chaque jour de plus en plus onéreuses.

Aucun changement n'a été fait ni à l'extraction du sel ni à la fabrication : les appareils de produits chimiques, à une seule exception près, n'ont pas reçu de modification : le rendement de la fabrication est resté stationnaire ; la consommation du combustible est restée la même.

Et cependant tous les autres établissements s'étaient transformés : la consommation de la houille avait diminué, le rendement des produits avait été plus élevé, par suite le prix de revient avait baissé notamment ; aussi, malgré la diminution des prix de vente, grâce aux économies apportées dans le prix de revient, chaque établissement avait pu maintenir son état de prospérité.

Après un examen attentif sur les lieux, nous avons reconnu qu'il fallait demander au gouvernement de vouloir bien mettre Dieuze en communication avec les canaux, au moyen de la mise en état du canal des Salines et d'une jonction avec le canal projeté des Houillères.

Nous nous sommes assuré que notre demande serait accueillie favorablement.

Ainsi, persuadé que, pour les salines de la Franche-Comté, le chemin de fer de Mouchard à Bourg, qui est en cours d'exécution, viendrait apporter de nouvelles sources de prospérité ; persuadé qu'avec le canal desservant directement Dieuze, cette usine reprendrait une partie de ses avantages ; persuadé que nos prédécesseurs nous ont laissé à faire de grandes améliorations au double point de vue de l'industrie et du commerce, nous n'avons pas hésité à conclure l'acquisition des actions de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est qui nous étaient offertes. Voici à quelles conditions :

Cette Société a, par délibération prise à l'unanimité, le 31 janvier 1860, décidé que le nombre des actions, qui était de 27,000, serait ramené au nombre de 15,000, au moyen de l'annulation de 12,000 actions, contre six mille obligations remboursables en cinquante-quatre ans à 625 francs par voie de tirages au sort, et produisant un intérêt annuel de 25 francs.

Elle a nommé votre gérant administrateur de la Société, et commissaires de surveillance MM. Benat, Burton, marquis de Chantérac, Outhenin-Chalandre et comte de Vaulchier.

L'administration et la surveillance de la Société ont ainsi été mises entre vos mains.

Les quinze mille actions nous ont été délivrées.

Il reste à faire l'échange des six mille obligations contre les douze mille actions qui seront simultanément annulées.

Ces six mille obligations absorberont une annuité de 150,000 francs en 1860 et 1861, et une annuité de 170,000 francs pour les cinquante-deux années suivantes.

Les quinze mille actions se partageront le surplus des bénéfices.

Cette année 1860 va être pour nous une année de réorganisation, de modifications considérables dans le personnel et les moyens de production et de vente.

Les années suivantes devront se ressentir des résultats de la réorganisation que nous allons effectuer : nous diminuerons les prix de revient, sans aucun doute ; nous améliorerons les conditions de fabrication des produits chimiques : le tout sans rien innover, mais en appliquant à Dieuze les progrès que le temps et l'expérience ont consacrés dans les établissements similaires en France et à l'étranger.

Nous devrons au canal de Dieuze, au chemin de fer du Jura, d'énormes économies, de grandes facilités de transport.

Ce canal toutefois n'est pas encore décrété ; mais il va être soumis au vote du Corps législatif dans quelques jours, avec l'appui de la commission nommée pour examiner le projet du gouvernement. Nous avons donc lieu d'espérer que dans deux ans, trois ans au plus, nous tirerons profit de ce canal.

Pour vous en faire apprécier toute l'importance, voici sur un seul approvisionnement, mais il est vrai de dire le principal, l'économie que nous obtiendrons.

Nous consommons actuellement 25,000 tonnes de houille : cette houille, qui nous coûte sur le carreau de la mine 10 à 11 francs la tonne, nous revient, rendue à Dieuze, tous frais d'entrée, de transport, de transbordement et de commission compris, à 24 francs environ.

Lorsqu'elle nous arrivera directement par le canal, nous croyons que les frais supplémentaires, qui s'élèvent à près de 13 francs, seront réduits de moitié au moins : la différence serait donc de 6 fr. 50 c. par tonne, soit sur 25,000 tonnes, de 160,000 francs environ.

Lorsque, par le bienfait du canal, tous nos approvisionnements et nos produits fabriqués seront transportés à bien meilleur marché, notre rayon de consommation s'étendra, notre fabrication augmentera, et l'économie sur la houille sera d'autant plus grande que notre consommation sera devenue plus considérable.

Sur toutes les autres matières transportées, le même bienfait se fera sentir dans la mesure de leur importance.

Le chemin de fer du Jura est en voie d'exécution ; il atteindra notre saline de Montmorot avant deux ans : à compter de ce moment, cette saline, la plus considérable de celles que nous possédons, construite en vue de profiter du vaste rayon de consommation que la nature lui a départi, prendra son essor et réalisera, à notre profit, les espérances qu'avaient conçues ses fondateurs.

Pour compléter cet ordre d'idées, ce serait faire un oubli que de ne pas tenir grand compte des avantages que doivent apporter à notre industrie l'achèvement des voies de transports, l'amélioration de leurs conditions d'exploitation et l'abaissement des tarifs promis par le gouvernement.

Voilà de grands éléments de confiance qui nous permettront, nous l'espérons du moins, de nous défendre avec avantage contre la concurrence française et étrangère.

Aussi, malgré la réserve que nous commande un pareil sujet, nous croirions manquer à notre devoir d'honnête homme, si nous ne vous mettions pas à même d'apprécier nos légitimes espérances.

Toutes ces considérations nous ont engagé à maintenir sur notre bilan aux actions des salines leur valeur nominale de 500 francs, bien que nous ne les ayons achetées que 260 francs, et qu'en ajoutant un million de fonds de roulement de plus, elles ne nous coûtent réellement que 333 fr. 33 c.

Notre conviction sur l'excellence de l'affaire ne fut pas un moment douteuse ; mais, nous devons le dire, nous fûmes effrayé, dès l'abord, des difficultés que présenterait la réorganisation des usines de Dieuze. Tout est à créer : personnel, fabrication, commerce, système de transport.

Les salines du Jura, bien que dans de bonnes conditions, si on les compare à Dieuze, demandent une grande surveillance et attendent des réformes utiles et urgentes pour la fabrication et le commerce.

A qui confierait-on le travail des usines, le soin de remanier les conditions de fabrication, sans se laisser aller à des dépenses qu'on regretterait plus tard ? Un seul homme suffirait-il à l'administration de ces usines si importantes et à si grande distance les unes des autres ?

Il ne fallait pas faire d'essais ; il fallait arriver au but à coup sûr.

Je sentais la tâche au-dessus de mes forces, et je n'aurais jamais songé à prendre seul en mains une pareille responsabilité ; et cependant il fallait que les chefs d'une pareille entreprise fussent fortement intéressés au succès.

M. Outhenin-Chalandre, l'un de nos principaux coactionnaires, manufacturier en Franche-Comté, habile dans toutes les questions de fabrication, transports et ventes, dont j'avais réclamé la coopération et les conseils pour visiter les usines et apprécier le présent et l'avenir de la Société des Salines, me fait espérer qu'il pourra continuer à me seconder et à me rendre possible tout ce travail de réorganisation.

J'ai la confiance qu'avec sa coopération nous triompherons de toutes les difficultés et amènerons la Société des Salines à un état normal ; alors il sera possible de songer à convertir notre société en société anonyme, et d'en confier la direction sous les ordres d'un Conseil d'administration, à un employé dont nous aurons pu apprécier les qualités supérieures.

En résumé, Messieurs, nous croyons que le temps est passé des réunions de capitaux en vue d'organiser des sociétés, pour revendre ensuite à bénéfice les actions souscrites.

Nous avons dû céder aux circonstances et à notre vif désir de suivre la ligne de conduite que vos intérêts nous prescrivent.

Et en même temps, avant de nous retirer, nous avons voulu tirer parti de notre capital considérable encore et réparer la brèche faite à notre fonds social.

Aujourd'hui, nous nous présentons à vous avec la confiance absolue que ceux d'entre vous qui nous laisseront le temps d'organiser la Société des Salines, de mettre en valeur les usines, rentreront facilement en principal et intérêts dans les fonds par eux versés dans notre Société.

Notre espérance même va plus loin.

Nous venons donc vous proposer de nous mettre en liquidation, conformément aux articles 36, 44 et 47 des statuts de notre Société, de vous partager l'actif, et de charger la Société des Salines d'opérer à forfait notre liquidation.

Pour rendre plus facile la répartition des quinze mille actions de la Société des Salines, nous avons, au moyen de l'acquisition de quinze cent quatre-vingt-dix-neuf actions, ramené au chiffre de trente mille, celui de nos actions en circulation, qui, lors de la dernière assemblée générale, était de trente et un mille cinq cent quatre-vingt-dix-neuf.

On pourra donc répartir une action de la Société des anciennes salines nationales de l'Est, en échange de deux actions de la Société l'Union financière et industrielle.

Nous avons soumis à l'examen approfondi de la Commission de surveillance tous les éléments actifs et passifs qui constituent notre bilan.

Il se résume ainsi :

BILAN AU 31 MARS 1860.

ACTIF.

Caisse,	12,319 29
Banque,	189,557 44
Effets à recevoir,	382,324 70
Actions des Salines,	7,500,000 »
Valeurs diverses,	1,257,812 48
Compte de commandite,	213,245 70
Comptes de reports,	1,630,219 85
Comptes courants,	1,290,890 55
Matériel et mobilier,	42,078 »
Débiteurs divers,	312,498 75
Débiteurs douteux,	71,227 53
	12,902,179 29
Capital,	7,500,000 »
Effets à payer,	1,344,300 98
Comptes créditeurs,	3,201,824 25
Coupons restant à payer,	6,873 10
Profits et pertes,	780,180 96
	12,902,179 29

Nous pouvons donc, si c'est votre avis, échanger ainsi que nous vous l'indiquions il y a quelques instants, deux actions de la Société l'Union financière et industrielle, libérées de 250 francs, contre une action de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est, entièrement libérée de 500 francs, recevoir le coupon d'intérêts échu en janvier dernier, et abandonner à forfait, à la Société des Salines, le soin de notre liquidation, à la condition de nous payer le 1er octobre 1861, pour dividende final, une somme de 12 fr. 50 c. par action, dans les termes de répartition fixés par l'article 41 des statuts.

Vous comprendrez, Messieurs, qu'en vous proposant de donner ce délai pour la répartition du dividende, nous avons voulu laisser à la Société des Salines tout le temps nécessaire pour terminer la liquidation et ne pas la constituer en avances.

Si vous approuvez ce mode de liquidation, conforme, du reste, aux articles 40, 41, 44 et 47 des statuts, on opérerait ainsi :

Lors de l'échange des titres qui pourrait s'effectuer le 15 mai prochain, la Compagnie des Salines payerait le coupon de janvier et délivrerait un bon de dividende de 12 fr. 50 c. par action de l'Union financière et industrielle.

Nous laissons la parole à la commission de surveillance, et nous vous prierons ensuite de nous adresser toutes les questions que vous suggérera votre juste désir de vous approprier les réflexions et les résultats que nous venons de soumettre à votre jugement.

Puis, nous procéderons à la discussion et au vote de chacun des articles de l'ordre du jour qui vous a été délivré en entrant en séance en même temps qu'un exemplaire de ce rapport.

Après la lecture de ce rapport, il est donné communication à l'assemblée du rapport de la commission de surveillance qui rend compte de la vérification faite par elle des livres, de la caisse, du portefeuille et des valeurs de la Société ; constate la régularité de la comptabilité, et conclut en proposant l'approbation des comptes arrêtés à la date du 31 mars 1860, ainsi que des nouvelles mesures proposées par le gérant, qui lui paraissent favorables aux intérêts bien compris des actionnaires. Après la réponse faite par le gérant aux diverses questions qui lui sont adressées par plusieurs actionnaires, l'assemblée a voté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée déclare approuver les comptes présentés par le gérant et arrêtés au 1er avril présent mois ;

2° L'assemblée, sur la proposition du gérant, et appréciant les considérations par lui exposées en son rapport, déclare dissoute la Société l'Union financière et industrielle, conformément aux termes de l'art. 47 des statuts.

Décide que les actions de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est acquises par la Société seront réparties entre tous les actionnaires de la Société l'Union financière et industrielle, à raison de une action des Salines contre deux actions de l'Union financière et industrielle, libérées de 250 fr. chacune ;

Que la délivrance des actions des Salines aura lieu contre l'échange et la remise des actions de la Société l'Union financière et industrielle garnies de leurs coupons, y compris celui de janvier 1860 ;

Qu'une somme de 187,500 fr. sera prélevée sur l'argent libre pour payer le coupon échu le 1er janvier 1860 ;

Que le surplus de l'avoir social, sans aucune exception ni réserve, sera transporté à la Compagnie des anciennes Salines nationales de l'Est, à la charge par celle-ci de faire face aux engagements et obligations de toute nature de la Société l'Union financière et industrielle, et de payer sans intérêt, à titre de dividende, le 2 novembre 1861, une somme de 412,500 fr. pour être répartie conformément aux termes de l'art. 51 des statuts.

En conséquence, lors de l'échange des titres qui aura lieu le 15 mai prochain, chaque porteur de deux actions de la Société l'Union financière et industrielle, en remettant ses titres entre les mains du gérant de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est, recevra :

1° Une action de cette Société ;

2° Une somme de 6 fr. 25, sous la défalcation de

l'impôt dû à l'État pour chacune de ses actions de l'Union financière et industrielle, ladite somme représentant le coupon d'intérêt échu le 1er janvier dernier ;

3° Un bon au porteur d'une somme de 12 fr 50 par chaque action de l'Union financière et industrielle, par lui remise, payable sans intérêt à la caisse de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est, le 2 novembre 1861 ;

4° L'assemblée autorise au besoin le gérant, avant de procéder à la répartition des actions de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est, à prendre part à toute délibération des actionnaires de cette Société, et à faire aux statuts de cette Société tous les changements et modifications nécessaires ;

5° L'assemblée décide surabondamment que l'échange des titres emportera adhésion formelle à toutes les délibérations des deux Sociétés.

6° En conséquence des décisions qui précèdent, l'assemblée déclare donner à M. Adrien-Charles Calley de Saint-Paul, gérant de la Société, un quitus entier et définitif, approuver les comptes par lui présentés et tous les actes de sa gestion.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 20 mai 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Chaque jour je construis des terrasses nouvelles qui sont parfaitement imperméables, et résistent à merveille à toutes les intempéries. Il en est de même des planchers, d'après le même système, qui établissent le monolithisme, l'unité dans un bâtiment tout entier, en même temps qu'ils assurent l'incombustibilité. A la suite de ces travaux, un ingénieur très-connu, M. Bassompierre, ayant à donner l'étanchéité au lac du bois de Vincennes, pensa que les bétons agglomérés d'après mes procédés pouvaient donner un résultat parfait, tout en présentant une très-grande économie sur les procédés ordinaires.

Cet ingénieur obtint de S. M. l'Empereur l'autorisation de faire cet essai, et le succès a répondu à son espoir : la partie qui a été garnie de béton aggloméré est devenue absolument étanche, et a résisté à merveille aux gelées, en même temps que son prix de revient est demeuré très-inférieur.

A la suite de cette expérience, examinée par S. M. l'Empereur, il fut ordonné qu'une maison de garde serait construite, sur les mêmes lieux, en béton aggloméré. J'ai construit cette maison en me conformant aux plans et devis qui m'ont été donnés. Cette maison est tout entière en béton aggloméré, murs, caves, planchers et toitures. Les toitures sont en terrasse, et sont recouvertes de fleurs. Le tout a parfaitement résisté aux intempéries. La construction de cette maison à Vincennes éveilla l'attention de S. M., qui, de sa personne, est montée jusque sur les toits, et a examiné tout dans le plus grand détail.

C'est à la suite de cet examen que S. M. l'Empereur a conçu la pensée de faire l'application de ce procédé dans l'emploi des bétons à la mer.

Un crédit m'a été ouvert, des essais ont été entrepris à Saint-Jean-de-Luz, où ils n'attendent plus que la consécration du temps.

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 31 mars 1860.

M. Coignet donne des détails étendus sur ces essais, sur les espérances qu'ils permettent de concevoir, en même temps qu'il offre à la Société un exemplaire du rapport adressé à l'Empereur à la suite des travaux d'expérimentation entrepris à Saint-Jean-de-Luz sur la digue du Socoa. Ces essais ont eu pour but de reconnaître si des bétons à base de chaux, non résistants à la mer lorsqu'ils sont obtenus par les procédés ordinaires, ne pourraient pas recevoir d'un nouveau mode de préparation, de composition, et surtout par l'agglomération, la propriété de résister à l'action dissolvante de l'eau de mer.

Il fait connaître ensuite les essais qu'il a pu entreprendre et qu'il poursuit en ce moment à l'École des ponts et chaussées, dans sa succursale du quai de Billy, avec le concours bienveillant et sous les auspices de M. Hervé-Mangon. M. Coignet indique les dimensions et les détails essentiels de ces intéressants travaux, qui consistent en :

1° Un réservoir ou tour monolithe, dont la hauteur dépasse 5 mètres, avec un diamètre intérieur de 1m,25, sur une épaisseur de paroi de 0m,375 ;

2° Une arche de pont de 15 mètres d'ouverture, avec flèche au dixième, et une épaisseur à la clef de 0m,80 ;

3° Un aqueduc avec section intérieure de 0m,40 et des parois de 0m,20 ;

4° Un dallage pour passage de voitures et une bordure de trottoir.

Enfin M. Coignet présente des échantillons de pavés hexagones qui ont été soumis à une compression des plus énergiques au moyen d'une presse hydraulique ; il a obtenu ainsi une réduction du huitième environ sur le volume lorsqu'on le compare à celui obtenu par les moyens ordinaires.

M. le président demande que M. Coignet veuille bien insister sur les effets d'agglomération.

Ils sont obtenus, dit M. Coignet, par une série de tours de main auxquels il a été conduit par l'expérience, et ils dépendent de l'état pulvérulent des matériaux, de leur mélange intime et préalable, de proportions exactes, d'une réserve extrême dans les quantités d'eau employées, et surtout de petits chocs réitérés opérés sur de petites masses additionnées successivement.

Sur une question touchant l'état intérieur des blocs préparés par M. Coignet, comparé à la dureté évidente des surfaces extérieures, M. Coignet répond que la dureté s'accroît et se propage avec le temps de la circonférence au centre de la masse.

M. Faure, frappé des considérations qui viennent d'être exposées touchant l'influence des proportions d'eau employées dans la préparation des bétons, pense qu'il peut être utile, pour confirmer les faits et les principes énoncés par M. Coignet, de faire connaître en substance à la Société un procédé de moulage du plâtre exposé à la Société d'encouragement, il y a deux ans environ, par un architecte italien, M. Abbate.

Partant de ce point de vue, que l'eau en excès dans la préparation du plâtre est l'obstacle à son durcissement intime, M. Abbate s'est proposé de n'admettre dans cette préparation que la proportion d'eau nécessaire à l'*hydratisation* de cette substance. Pour parvenir à ce résultat, il emploie du plâtre anhydre et pulvérulent, qu'il place dans un appareil à force centrifuge, en le soumettant à l'action d'un courant de vapeur. La vapeur d'eau pénètre la masse intimement, sans lui faire perdre son état de pulvérulence ; la quantité de vapeur injectée est d'ailleurs calculée et réglée pour ne pas dépasser l'équivalent d'eau qui répond à l'hydratisation de la quantité de plâtre employée. Ainsi pénètre de la quantité d'eau nécessaire et suffisante introduite à l'état naissant, la matière, pulvérente encore, est soumise à l'action d'une presse hydraulique, et le bloc moulé prend l'apparence du marbre. M. Abbate avait présenté quelques échantillons vraiment remarquables.

M. Coignet s'empresse de reconnaître l'analogie très-réelle signalée par M. Faure entre l'idée première ou le principe des essais de M. Abbate et ses propres travaux sur l'agglomération. Il sait que ce dernier poursuit ses expériences et ses remarquables essais.

M. le président invite M. Coignet à signaler les différences qui peuvent exister entre l'action du biphosphate de chaux et celle du silicate de potasse ou verre soluble, afin que la Société puisse apprécier les différences entre l'emploi du premier, propre à M. Coignet, et les remarquables travaux de M. Kulmann sur la silicatisation.

M. Coignet donne, à cet égard, des explications théoriques assez étendues. Il en paraît résulter que les procédés de silicatisation employés par M. Kulmann produiraient seulement un durcissement superficiel ; au contraire, l'emploi du biphosphate de chaux donne lieu à un durcissement intime, qui doit se propager de la circonférence au centre de la masse. Toutefois il faut reconnaître que l'action du biphosphate de chaux donne lieu dans les premiers temps à une teinte brune, en favorisant le développement des conferves ; mais cette teinte disparaît au bout d'un certain temps.

M. le président remercie M. Coignet de sa très-intéressante communication, en le priant de faire connaître ultérieurement à la Société les résultats des expériences qui se poursuivent en ce moment sur le quai de Billy.

M. le président donne ensuite lecture de la note suivante, qui a été adressée à la Société par un de ses membres, empêché d'assister à la séance :

Les rapports administratifs, comme celui que M. le préfet de la Seine a livré à la publicité, et qui traitent de questions dans lesquelles de très-vastes intérêts sont engagés, sont généralement écrits dans un langage empreint d'infiniment de prudence et de réserve, comme il convient à une grande administration. Cela donne sans doute à la discussion beaucoup de calme et d'impartialité, mais cela ne devrait pas aller jusqu'à affaiblir l'argumentation, en couvrant par des ménagements timides les faits qui révèlent l'intérêt général, urgent, impérieux de la solution proposée.

Ces ménagements, qui ont détourné l'administration d'exposer les graves inconvénients, nous pourrions presque dire les souffrances de la population parisienne, résultant du manque d'eau et de la très-mauvaise qualité de celle dont on dispose (celles de l'Ourcq, de la Seine et des puits) ; ces ménagements, devant lesquels on en est venu à ranger l'alimentation de Paris en eau potable, fraîche, pure et salubre, dans l'ordre des questions à trancher

par l'économie relative des solutions diverses, ces ménagements, disons-nous, sont bien plus fâcheux encore quand il s'agit des égouts.

Pour faire comprendre l'intérêt qui s'attache à cette dernière question, il eût fallu d'abord exposer à la population les dangers qu'elle court par l'état actuel des travaux d'assainissement; travaux qui d'ailleurs, n'impliquent la responsabilité de personne dans la triste solution à laquelle ils aboutissent.

Le sol de la ville de Paris a une configuration telle, que pour se débarrasser rapidement des eaux d'égout, on les jetait dans le fleuve par des canaux ou égouts transversaux à sa direction. On a ainsi empoisonné le lit du fleuve et ses eaux jusque dans l'enceinte de la ville. Il était impossible de persévérer dans cette voie; on s'est alors décidé à faire couler les eaux d'égouts parallèlement au fleuve, jusqu'à l'extrémité en aval des murs de Paris; mais alors, la pente manquant, ces eaux ont coulé lentement.

Veut-on savoir les effets de la lenteur d'écoulement de l'eau dans les égouts?

Paris, bien ou mal pavé, laisse infiltrer les eaux pluviales dans son sol. On ne dépave pas une rue sans trouver jusqu'à un mètre de profondeur un mélange de sable visqueux et de vase durcie, coloré en noir et dégageant une odeur insupportable d'hydrogène sulfuré.

Aussi, lorsque l'air redemande le matin à la terre l'humidité qu'elle a condensée la nuit, les rues se chargent de vapeurs fétides.

L'été, lorsqu'après des pluies froides, la chaleur de la terre vaporise une partie de l'eau que celle-ci a reçue, l'air devient plus fétide encore. En un mot, toutes les fois que l'air sec emprunte de l'humidité à la terre, Paris produit cette humidité en vapeur et en gaz nuisibles.

Les eaux d'édilité, c'est-à-dire d'arrosage, tombent donc dans les égouts déjà chargés de matières putrescibles.

Ces miasmes, qui se dégagent de la rue, ne peuvent être reprochés aux égouts, mais le rôle de ceux-ci est plus nuisible encore. Les égouts reçoivent et conduisent des eaux chargées d'immondices, dont la décomposition s'opère dans l'égout même à la faveur de la lenteur de l'écoulement, de la température élevée des égouts et du mélange intime de tous les éléments qui provoquent, entretiennent et activent la putréfaction. Les résidus des ménages, incomplétement enlevés, mélangés avec les eaux pluviales et avec les eaux d'arrosage, mélangées elles-mêmes avec les vases putrides des ruisseaux, entrent dans l'égout en rapide décomposition. Par tous les états de l'atmosphère, les bouches et regards d'égout, qui s'ouvrent dans les rues à de très-faibles distances, deviennent des soupiraux de putridité. On a voulu se préserver de la vue et du contact du fléau, on y a réussi; mais on le respire à pleins poumons. On distingue, le matin, la ligne du grand égout d'Asnières à des colonnes de vapeur blanchâtre qui s'échappe par ses regards et ses bouches.

Si cet état de choses continue, les maisons situées devant les bouches et regards d'égout seront dépréciées, parce qu'elles seront malsaines.

Ce n'est pas tout. Les égouts constituent sous les rues de véritables murailles imperméables arrêtant la marche des eaux d'infiltration dans le sous-sol. Les eaux pluviales s'amassent sous le sol des cours. Elles l'imprègnent et ne se perdent plus par infiltration. Les caves deviennent humides; l'air y est souvent si vicié qu'une lumière y brûle avec difficulté. Si les caves ouvrent sur l'escalier de service des maisons, elles sont souvent empestées par l'air qui s'en dégage: ainsi les égouts forment des barrages qui accumulent l'humidité dans le sous-sol des maisons, et cette humidité ne tarde pas à devenir pestilentielle.

Si la population parisienne n'était pas sobre; si elle n'était pas bien vêtue; propre, autant que le manque d'eau le permet; si elle n'avait pas des notions et des habitudes hygiéniques plus avancées qu'aucune autre, Paris serait la ville la plus malsaine du monde, parce que c'est celle qui produit, dans le plus petit espace, la plus grande quantité de résidus de tout genre.

Cependant, malgré les qualités de sa population, Paris souffre continuellement d'épidémies. Les miasmes qui sortent de son sol et de ses égouts y entretiennent des prédispositions qui étendent et généralisent non-seulement les maladies de saison, mais encore celles qui ont le caractère épidémique.

Ce qui, jusqu'à ce jour, a couronné l'œuvre, ce qui achève l'histoire des idées fausses qui ont créé, développé et réglé comme une œuvre d'art notre système d'assainissement, c'est le transport au fleuve de toutes les immondices auxquelles les eaux d'égout servent de véhicule.

Il y a, dans cet empoisonnement des eaux et du lit d'un beau fleuve, un des actes les plus barbares dont une administration puisse avoir le regret, et dont nos neveux seront à coup sûr honteux pour notre génération.

S'il y a dans la nature un bien à conserver à l'humanité, c'est la limpidité, la fraîcheur, la pureté des eaux d'un fleuve destiné à alimenter les nombreuses populations disséminées sur ses rives: on prétend, au contraire, pouvoir, sans danger, infecter un fleuve par des eaux d'égout, en faisant un calcul proportionnel entre ce qu'on y jette et ce qu'il débite. Triste abus des chiffres: l'influence des égouts de Paris se reconnaît aujourd'hui facilement dans la Seine jusqu'à Rouen. Le sable du lit du fleuve, qui, il y a quinze ans encore, était blanc, a pris aujourd'hui la teinte du fond des égouts parisiens.

On ne peut plus se promener sur les bords du fleuve pendant l'été: l'air y est infect. La Seine est désormais un égout. Si on cessait demain d'y déverser les immondices de la grande ville, il faudrait encore des siècles pour que les tristes conséquences de ce système contre nature disparaissent. Que sera-ce si le système continue?

Voilà le mal. Il ne peut être évité que par un changement complet dans les moyens d'assainissement de la ville.

Les conditions nouvelles seront: de soustraire la ville aux dégagements d'hydrogène sulfuré et aux émanations pernicieuses provenant de la décomposition des résidus dans les égouts, en rendant le pavé imperméable, et en donnant aux eaux d'égout une très-grande vitesse d'écoulement; de laisser les eaux d'infiltration suivre leur cours dans le sous-sol, en supprimant les barrages que constituent les murs des grands égouts; d'empêcher que ceux-ci ne deviennent des foyers d'infection permanents, sans quoi ils vont devenir les artères des maladies épidémiques.

Les conditions seront encore, pour remplacer tout le système de lent écoulement des eaux d'égouts résultant de la pente insuffisante du sol par des dispositions propres à donner aux eaux une très-grande rapidité d'écoulement, d'employer des machines élévatoires ou refoulantes, substituant, par des conduites en fonte, par la charge des eaux, ou par l'impulsion mécanique, des pentes très-fortes à des pentes presque nulles. Il faudra, en outre, simplifier toute cette question d'écoulement des résidus, en les séparant des eaux pluviales et d'arrosage, exactement comme cela a été effectué avec tant de succès pour le dépotoir et la conduite de Bondy.

Dans ces conditions, le fleuve ne recevrait plus que les eaux pluviales ou d'arrosage.

Les résidus ont, comme toutes les matières que la décomposition restitue à la vie organique par les lois de la reproduction, cette singulière et providentielle faculté que, rendues à la terre, ils cessent immédiatement de donner lieu à des émanations délétères. Grande et admirable loi, qui doit devenir la base scientifique de tout système d'assainissement des villes, car elle est l'expression providentielle et simple de la marche de la nature.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 31 mars:

Un marché de fonte à fer, à livrer jusqu'en juin, a été traité à 115 fr.

La fonte pour 2e fusion est offerte à 142 50 et 145 fr. n° 1, à Saint-Dizier.

Les fers laminés sont cotés, suivant les usines, de 265 à 275 fr., franco gares de l'Est.

Les fers battus viennent de baisser de 30 fr.; les barres marchandes sont à 290 fr.; les essieux ordinaires, à 310 fr., à Saint-Dizier.

La machine vaut 270 fr. le n° 21 et 280 le n° 20, franco Paris.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 27 mars:

Les prix des gueuses d'Ecosse ont légèrement baissé; mais les affaires, surtout en warrants (fontes en magasin), ont été considérables.

Voici la cote de ce jour:

Warrants, numéros mélangés, 70 fr. 90 à 71 25; Gartsherrie n° 1, 73 10; Calder n° 1, 73 75; Glengarnock n° 1, 73 10; autres bonnes marques n° 1, 71 25, à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Les fers sont sans changement.

Les cours du fret n'ont pas varié.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 26 mars:

MÉTALLURGIE. — Affinage, fr. 8 25; moulage n° 5, 9 25; n° 4, 9 75; n° 3, 10 25; n° 2, 10 75; n° 1, 11. — Plusieurs forges au bois cherchant à se débarrasser de leur stock ont fait des concessions; on obtiendrait des marchés à fr. 14 50 les 100 kil., même à fr. 14 25 pour prendre des parties de 80 à 100,000 kilog. — Fonte au coke pour fer à grains, fr. 10.

Laminés sans variation à fr. 16 50, 18 50, 20 50. — Tôles, fr. 26, 27 et 31.

MINERAIS. — Prix moyen à Fraire, 36 fr.; Florennes, 42; Morialmé, 45; Saint-Amand, 40.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS DE PARIS.

Exercice 1859.

Bilan au 31 décembre 1859.

ACTIF.

Droits provenant des titres de la concession de l'exploitation exclusive des omnibus dans Paris	*Mémoire.*
Caisse	27.931 07
Crédit mobilier	1.039.571 10
4,500 fr. de rente 3 0/0, à 68 fr. 83, prix de revient	103.254 25
4,500 fr. de rente 4 1/2 0/0, à 96 fr. 93, prix de revient	96.930 45
Bons du Trésor	10.000 »
Bons de la Caisse des Travaux de Paris	990.000 »
Services de Banlieue	105.000 »
Matériel	8.073.171 60
Immeubles	3.361.649 56
Constructions aux ateliers et dans divers dépôts	731.431 17
Loyers payés d'avance	166.928 98
Voies ferrées	1.476.302 99
Fourrages et marchandises en magasin	2.225.341 47
Divers débiteurs	94.181 10
Actions à émettre, 385 évaluées provisoirement à leur valeur nominale de 500 fr.	192.500 »
Nue-propriété de 515 fr. de rente 3 0/0	12.007 75
	19.326.261 49

PASSIF.

Actions, apport des actionnaires représenté par 24,000 actions		*Mémoire.*
Capital. — Montant de l'apport en matériel des entreprises fusionnées	3.268.971 20	
— Produit des 6,000 actions de la 1re émission	4.749.010 15	
— 2e émission d'actions, montant au pair de 4,000 actions	2.000.000 »	
— Prime obtenue sur 3,615 actions vendues au 31 décembre 1859	1.397.250 62	11.415.231 97
Obligations		3.077.000 »
Indemnités reçues par expropriations		185.000 »
Cautionnements		190.530 19
Divers créditeurs		1.034.963 52
Dividendes restant à payer au 31 décembre		22.872 »
Amortissement d'actions. — Solde de 1858		2.000 »
— 160 à 500 fr. en 1859		80.000 »
Amortissement d'obligations. — Solde de 1858		2.500 »
— 676 à 500 fr. en 1859		338.000 »
Fonds de réserve		908.040 41
Bénéfices disponibles		2.070.123 40
		19.326.261 49

Résumé des recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation, du 1er janvier au 31 décembre 1859.

1859		OMNIBUS DANS PARIS.			SERVICES DE BANLIEUE.			ENSEMBLE.		
		Sommes.	Par journée de voitur.	Par journée de cheval	Sommes.	Par journée de voitur.	Par journée de cheval	Sommes.	Par journée de voitur.	Par journée de cheval
PRODUITS BRUTS.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Recettes des voitures		12.680.513 40	84 28	7 28	1.649.553 95	53 21	5 31	14.330.067 35	78 97	5 98
Recettes diverses. Fumiers		234.255 01	1 56	» 13	41.755 51	1 35	» 13	276.010 52	1 52	» 13
Affichage	5.000 »									
Cachets d'abonnement	4.930 »									
Recettes diverses	10.104 74									
Intérêts des fonds disponibles	23.281 61									
Recettes d'ordre : Intérêts des sommes employées :		209.982 19	1 39	» 12	61.129 98	1 97	» 20	271.112 17	1 5	» 13
1° Dans les ateliers de carrosserie	55.713 04									
2° Dans l'atelier d'habillement	627 63									
3° Dans les achats de propriétés	145.984 05									
Location de voitures	25.471 10									
Total des produits bruts		13.124.750 60	87 23	7 53	1.752.439 44	56 53	5 64	14.877.190 04	81 90	7 24
DÉPENSES, CHARGES ET BÉNÉFICES.										
Dépenses de l'exploitation proprement dite		9.474.561 12	62 97	5 44	1.570.892 36	50 68	5 06	11.045.453 48	60 87	5 38
Charges de l'entreprise à ajouter aux dépenses de l'exploitation proprement dite		1.117.730 96	7 43	» 64	76.083 26	2 45	» 24	1.193.814 22	6 58	» 58
Total des dépenses de toute nature		10.592.292 08	70 40	6 08	1.646.975 62	53 13	5 30	12.239.267 70	67 45	5 96
Les produits bruts étant de		13.124.750 60	87 23	7 53	1.752.439 44	56 53	5 64	14.877.190 04	81 90	7 24
LES BÉNÉFICES pour l'année 1859 sont de		2.532.458 52	16 83	1 45	105.463 82	3 40	» 34	2.637.922 34	14 54	1 28
Bénéfices de 1858		2.278.245 50	15 61	1 37	109.913 55	3 38	» 35	2.388.159 05	13 38	1 21
Différence de bénéfices en faveur de 1859		254.213 02	1 22	» 08	»	» 02	»	249.763 29	1 16	» 07
— en faveur de 1858		»	»	»	4.449 73	»	» 01	»	»	»

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860, Longueur exploitée : 1689 kilomètres.
1859 — 1618 —

12e année. — 13e semaine.
Du 25 au 31 mars 1860.

134.975 Voyageurs	315 215 28
Bagages, Marchandises, etc.	772.614 51
Total	1.087.830 09
Recettes antérieures	12.726.061 96
Total	13.813.892 05
13e semaine de 1860	1.087.830 09
Semaine correspondante de 1859	1.083.603 50
Différence	4.226 59
Recettes depuis le 1er janvier 1860	13.813.892 05
— — 1859	13.497.908 81
Différence	315.983 24

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil — En 1859, 1.413 kil.

Du 25 au 31 mars 1860.

78.535 Voyageurs	378.735 26
Bagages, Marchandises, etc	816.728 13
Total	1.195.463 39
Semaine correspondante de 1859	1.229 368 30
Différence	33.904 91
Recettes depuis le 1er janvier 1860	14.222 814 72
— — 1859	14.572.156 26
Différence	349.341 54

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Février 1860.

Voir le numéro du 10 mars.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860, Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1859, — 1353 —

Du 25 au 31 mars 1860.

140.726 Voyageurs	541.904 »»
Bagages et Marchandises	1.287.122 77
Total	1.829.026 77
Semaine correspondante de 1859	1.723.134 02
Différence	105.892 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	21.424.304 10
— — 1859	21.095.796 70
Différence	328.507 40

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1859. — 457 —

Du 25 au 31 mars 1860.

26.804 Voyageurs	83.910 75
Bagages et Marchandises	265.162 55
Total	354.073 30
Semaine correspondante de 1859	273.201 05
Différence	80.872 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.956.821 53
— — 1859	3.494.051 60
Différence	462.769 93

OUEST.

1860, Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1139 —

Du 25 au 31 mars 1860.

186.691 Voyageurs	319.305 75
Marchandises, etc. — Grande vitesse	58 622 85
— — Petite vitesse	480.549 13
Total	858.477 73
Semaine correspondante en 1859	856.875 03
Différence	1.632 70
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	10.883.467 60
— — 1859	10.203.345 82
Différence	680.121 78

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 25 au 31 mars 1860.

100.469 Voyageurs	315.171 12
Bagages, Marchandises, etc.	771.762 19
Total	1.086.933 31
Semaine correspondante de 1859	1.016.074 74
Différence	70.858 57
Recettes depuis le 1er janvier 1860	14.160.025 79
— — 1859	13.119.749 34
Différence	1.040 276 45

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 25 au 31 mars 1860

CHEMIN DE FER.

36.351 Voyageurs	112.993 31
Bagages, Marchandises, etc.	314.356 29
Total	427.349 60
Canal latéral et canal du Midi	60.069 07
Total	487.418 67
13e semaine 1859. Chemin de fer	355.588 54
— — Canal	50.351 81
Total	405 940 35
Chemin de fer, différence sur 1859	71.761 06
Canal, — —	9.717 26
Total	81.478 32
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.512.723 94
— — 1859	4.921.717 09
Différence	591.006 85

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 229 —

Du 25 au 31 mars 1860

12.697 Voyageurs	37.240 46
Bagages et Marchandises	69.570 54
Total	106.810 »»
Semaine correspondante de 1859	95.588 23
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.190.303 05
— — 1859	1.098.814 49

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan.* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 151 —

Du 25 au 31 mars 1860.

10.067 voyageurs	16.318 57
Bagages, Marchandises, etc.	45.064 98
Total	61.383 55
Semaine correspondante de 1859	63.317 10
Différence	1.933 55
Recettes depuis le 1er janvier 1860	790 565 92
— — 1859	714.649 39
Différence	75.917 53

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 25 au 31 mars 1860

10.781 Voyageurs	21.430 10
Bagages, Marchandises, etc.	30.904 80
Total	52.334 90
Semaine correspondante de 1859	43 073 »»
Différence	9.261 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	552.578 31
— — 1859	499.348 54
Différence	53 229 77

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres

Du 25 au 31 mars 1860.

Voyageurs	2.085 35
Bagages, Marchandises, etc.	19 507 60
Total	21.592 95
Semaine correspondante de 1859	22.763 70
Différence	1.170 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	283.284 90
— — 1859	309 552 90
Différence	26.268 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 18 au 24 mars 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil.
— — 1859, 955 kil.

61.700 Voyageurs	167.844 67
Bagages et Marchandises	505.412 38
Transports militaires	33.034 77
Total	706.291 82
Semaine correspondante de 1859	1.065.684 »»
Différence	359.392 18

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil.
— — 1859, 214 kil.

35.321 Voyageurs	58.198 »»
Bagages et Marchandises	30.179 40
Transports militaires	7.360 »»
Total	95.717 40
Semaine correspondante de 1859	134.755 98
Différence	39.034 58

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	802.009 22
En 1859	1.200.439 98
Différence	398.430 76

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	9.278.784 75
En 1859	9.991.548 79
Différence	712.765 04

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1331 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 25 au 31 mars 1860

30,516 Voyageurs ....En florins	80.544 »»
862,784 »» quintaux Marchandises	243.590 »»
Total........	324.134 »»
Semaine correspondante de 1859....	286.353 »»
Différence........	37.781 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	3.981.817 »»
— — 1859..	3.439.569 »»
Différence........	542.248 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 26. —

Du 25 au 31 mars 1860.

23.125 Voyageurs	24.896 06
Marchandises et Bagages............	27.500 15
Total..........	52.396 21
Période correspondante de 1859....	47.473 74
Différence........	4.922 47
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	591.839 12
— — 1859..	540.705 55
Différence........	51.133 57

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée . 97 kilomètres

Du 23 au 29 mars 1860.

11.983 Voyageurs	17.076 15
Bagages, Marchandises, etc.........	14.709 02
Total.........	31.785 17
Semaine correspondante de 1859....	27.942 69
Différence........	3.842 48
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	351.167 24
— — 1859...	291.529 94
Différence........	59.638 30

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 18 au 24 mars 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 462 kilomètres.
1859. — ...... 462 —

13.690 Voyageurs................	68.327 03
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	13.816 72
— (petite vitesse)	238.309 18
Total de la semaine.....	320.452 93

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.847 voyageurs......	12.019 72	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.084 33	16.856 52
Marchandises (petite vit.)	2.752 47	
Total des deux lignes réunies.....		337.309 45
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860....................		2.634.159 84
Total..........		2.971.469 29

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 19 au 25 mars 1860.

40.634 Voyageurs..................	58.893 55
Bagages, Marchandises, etc.........	41.746 88
Recettes diverses	189 05
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	25.812 18
Total..	126.641 66
Recettes correspondantes de 1859...	110.360 37
Différence........	16 281 29
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.254.111 40
— — 1859..	1.054.296 29
Différence........	199.815 11

SÉVILLE — XÉRÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

1re année. — 2e semaine.

Du 11 au 17 mars 1860.

Voyageurs........................ Fr. 22.101 45

NOTA. — Ces recettes ne sont que le produit du transport des voyageurs. Le service des marchandises n'est pas encore ouvert : il le sera dans les premiers jours d'avril.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Février	129.407 64	116.071 31	13.336 33	11.48
2 1ers mois	298.068 59	252.328 88	45.739 71	18.12

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860.	Augmentation 0/0.
Février.	1,783,516 18	1,627,061 69	156,454 49	9.61
2 1ers mois.	3,780,234 55	3,557,353 13	222,891 42	6.27

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en février 1860..	61.036
Becs éclairés en février 1859	57.121
Augmentation février 1860.........	3.915 becs
Recettes du gaz. — Février 1860....	279.103 94
Recettes du gaz. — Février 1859....	232.350 40
Augmentation en février 1860	46.753 54
Recettes de l'exercice 1859-60 (8 mois)	1.854.129 01
— 1858-59 —	1.650.072 90
Augmentation pour l'exercice courant	204.056 11

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

(ACTIONS).

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le seizième coupon des actions, échéant le 1er avril 1860 (solde du revenu de l'exercice 1859, fixé par l'assemblée générale à 67 fr. par action), est payé, depuis le 2 avril courant, dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Le paiement de ce solde est effectué, pour les actions au porteur, sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, ce qui le réduit à 66 fr. 12 c. pour les *actions entières*, et à 66 fr. 42 c. pour les *actions de jouissance*.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire le 30 avril courant, à trois heures précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quarante actions de la Compagnie doivent, conformément à l'article 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, du 2 au 14 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres, soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt, à la Banque de France, au Comptoir d'escompte, au Crédit mobilier, et retirer leurs cartes d'admission. Les cartes sont aussi délivrées sur la présentation des certificats d'inscriptions nominatives.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1859 ;

2° Sur la fixation du dividende.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 49 des statuts, aura lieu le 26 avril 1860, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Pour faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, doivent déposer leurs titres au porteur et leurs certificats d'actions nominatives, ou les pièces constatant le dépôt d'actions de la Compagnie, à la Banque de France ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les titres sont reçus, depuis le lundi 26 mars jusqu'au samedi 14 avril inclusivement, dans les bureaux de la Compagnie, section nord, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, de dix heures à deux heures.

Une carte nominative et personnelle est remise à tous les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale. Des modèles de pouvoirs sont délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Paiement de dividende.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dixième coupon des actions de la Compagnie, échu le 1er avril 1860 (solde du dividende de l'exercice 1859), fixé par l'assemblée générale à 20 fr. par action, est payé, depuis le 2 avril courant, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Le paiement de ce dividende a lieu, pour *les actions au porteur*, sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, ce qui le réduit à 19 fr. 61 c. par action.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 43 des statuts, est convoquée pour le samedi 28 avril 1860, à *midi*, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désirent assister à cette assemblée générale, doivent déposer leurs titres au porteur ou leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives avant le 13 avril courant, de onze heures à trois heures, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, au siége de l'administration, rue de Provence, 68.

Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Assemblée générale ordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités, aux termes de l'article 32 des statuts de la Compagnie, à se réunir en assemblée générale ordinaire, le samedi 28 avril, à trois heures et demie, salle Herz, rue de la Victoire, n° 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration, et, s'il y a lieu, approuver les comptes de l'exercice 1859.

Les actionnaires porteurs d'au moins vingt actions, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffite, n° 17, de dix à deux heures ;

A Lyon, rue Impériale, n° 33 ;

A Genève, chez MM. Christian Kohler et Ce, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chaque déposant.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle et extraordinaire* pour le mercredi 25 avril courant, à trois heures et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'inscription nominative, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer, *trois jours au moins avant celui de la convocation*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative, soit également toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 10 avril, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, où des cartes personnelles d'admission seront remises à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent eux-mêmes être actionnaires de la Compagnie, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est, dès à présent, délivré dans les bureaux de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 46, square Clary, 5.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires une proposition à l'effet de réaliser les voies et moyens pour l'exécution de la section de Bourgoin à la ligne de Grenoble.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Par décision, en date du 5 mars 1860, le conseil d'administration a autorisé, conformément à l'article 7 des statuts, le paiement anticipé du dernier versement de 50 fr. sur les actions du chemin de fer Franco-Suisse, moyennant une bonification d'intérêts à raison de 4 0/0 par an.

Les versements anticipés ne seront reçus que jusqu'au 1er juin 1860, et à partir du 22 mars prochain à l'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 7, rue de la Chaussée-d'Antin.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 16 avril prochain, à une heure précise, en la salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, avoir déposé, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1 ; soit à la Banque de Flandre, à Gand ; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, où des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur est donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, il a été fait un appel de 50 fr. par action, qui doivent être versés du 1er au 10 avril courant, sous déduction de 7 fr. 50, montant du coupon d'intérêt du semestre échu le 1er avril :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

Les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt, échu le 1er avril courant, leur est payé, depuis cette époque, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, 50, rue de Provence.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'actions ou d'obligations (premier emprunt) du chemin de fer de Tarragone à Reus sont prévenus que le coupon d'intérêt échu le 1er avril courant, leur est payé, depuis cette époque, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. par action ou obligation :

A Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de cette Compagnie, calle del Turco, 6.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le complément du dividende de l'exercice 1859, soit 35 fr. par action, sera payé, à partir du 6 avril courant, tous les jours non fériés, de dix heures à deux heures, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 51 c.

Paris, le 2 avril 1860.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires sont prévenus que les actions déposées au siége social ne représentant pas le quart des actions émises, ainsi que cela a été constaté par le conseil de surveillance, l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 26 de mars se trouve forcément ajournée.

Elle aura lieu le lundi 16 avril courant, à deux heures de relevée, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les actionnaires sont prévenus qu'aux termes de l'article 39 des statuts, les délibérations de cette seconde assemblée seront valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

Les cartes délivrées pour l'assemblée du 26 mars seront valables pour celle du 16 avril.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les porteurs d'obligations de l'Union des Gaz sont priés de vouloir bien se trouver au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 48 bis, aujourd'hui samedi 7 avril, à trois heures de relevée, pour recevoir de la gérance une communication qui les intéresse.

CANAL MARITIME DE SUEZ

MM. les actionnaires de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prévue par les statuts de la Société, aura lieu le mardi 15 mai 1860, à trois heures du soir, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Les conditions et les formalités à remplir pour assister ou se faire représenter à l'assemblée générale, sont indiquées par un avis inséré dans le journal l'*Isthme de Suez* du 1er mars, dans les journaux judiciaires la *Gazette des Tribunaux*, le *Droit* et dans les *Petites-Affiches* du 3 mars dernier.

MM. les actionnaires trouveront dans les bureaux de l'administration, 12, place Vendôme, tous les renseignements qu'ils pourront désirer.

Paris, le 4 mars 1860.

Par ordre du conseil.

Le secrétaire général de la Compagnie,

P. Merruau.

COMPAGNIE

IMMOBILIÈRE DE PARIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, aux termes des statuts, l'assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 21 avril courant, au grand hôtel du Louvre, 168, rue de Rivoli, à deux heures et demie très-précises, à l'effet de statuer sur les comptes, et d'entendre le rapport du conseil d'administration.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut être porteur de cent actions au moins, et en avoir effectué le dépôt avant le 18 courant, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE SAINT-ÉTIENNE

MM. les actionnaires sont informés que le conseil d'administration a fixé à 5 fr. 50 c. par action la répartition à faire sur le deuxième semestre de l'exercice 1859.

Une retenue de 10 centimes sera faite sur chaque action au porteur pour la part afférente au même semestre de l'impôt payé à l'État (loi du 23 juin 1857).

Ce dividende semestriel sera payé le 16 avril courant :

A Lyon, au siége social, 34, rue Impériale ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, 40, rue de la Ville-l'Évêque ;

A Saint-Étienne, dans les bureaux de la direction ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 avril, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE RIVE-DE-GIER

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du second semestre 1859, fixé par l'assemblée générale du 23 mars dernier à 10 fr. par action, sera payé, à partir du 16 courant, sur la présentation et aux porteurs des certificats nominatifs et des coupons d'actions au porteur, savoir :

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Évêque, 40 ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers ;

A Saint-Étienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers.

Une retenue de 16 centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour l'impôt payé à l'État pendant le deuxième semestre 1859, d'après la loi du 23 juin 1857.

Les transferts et conversions seront suspendus du 6 au 16 avril, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE MONTRAMBERT ET LA BÉRAUDIÈRE

MM. les actionnaires sont informés que, dès le 16 avril 1860, le dividende

de 5 fr. par action pour le 2e semestre 1859, sera payé à Lyon, dans les bureaux de la Société, rue Lafont, 2 ; à Saint-Etienne, dans les bureaux de la direction ; à Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40 ; et à Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce. Une retenue de 0 fr. 10 c. sera faite sur chaque action au porteur pour la part afférente au deuxième semestre 1859 de l'impôt annuel auquel ces actions sont soumises par la loi du 23 juin 1857.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu, comme à l'ordinaire, du 6 au 16 avril et le coupon détaché après la Bourse du 6.

COMPAGNIE DES

DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, pour le lundi 30 avril 1860, à trois heures, à Paris, rue Laffitte, 17, à l'effet :

1° D'entendre le rapport du Conseil d'administration, recevoir les comptes et les approuver, s'il y a lieu ;

2° D'autoriser une émission d'obligations.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres, soit au porteur, soit nominatifs, auront été déposés avant le 20 avril, font seuls partie de l'assemblée.

Le dépôt des titres sera reçu, à Paris, au siège de la Société, rue Laffitte, 17, et à Marseille, à la gare du chemin de fer, bureau des titres. Des modèles de pouvoirs y seront tenus à la disposition des actionnaires. Nul ne peut être porteur de procuration, s'il n'est actionnaire lui-même.

ADMINISTRATION DE

RENTES BELGES 2 1/2

FONDÉE

Par la Société générale

ET

Par MM. de Rothschild frères,

Pour favoriser l'industrie nationale à Bruxelles.

L'administration a l'honneur d'informer les porteurs de ses certificats de rentes belges 2 1/2 qu'à dater du 16 avril courant, ils pourront obtenir de nouvelles feuilles de coupons, savoir :

A Bruxelles, dans les bureaux de la Société générale (division du secrétariat) ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, rue Laffitte, 21.

Pour obtenir ces nouvelles feuilles de coupons, les porteurs de certificats devront les déposer accompagnées d'un bordereau, dans l'un des bureaux ci-dessus désignés.

Un récépissé de ce dépôt leur sera immédiatement délivré.

Après un intervalle de huit jours et sur la représentation de ce récépissé dûment libéré, les déposants seront admis à retirer leurs titres estampillés, et accompagnés de leurs nouvelles feuilles de coupons : ils paieront un franc par certificat de rente 2 1/2 0/0.

Des formules de bordereaux de dépôt sont, dès ce moment, à la disposition des intéressés dans les bureaux ci-dessus désignés.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE

MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu samedi 5 mai prochain, à midi, au siège de la Société, à Breslau, Tauenzienstrasse, 85.

Aux termes de l'article 34 des statuts, l'assemblée générale se compose des actionnaires possesseurs de dix actions au moins.

Les actions doivent être déposées, quinze jours au moins avant l'assemblée générale :

A Breslau, à la caisse de la Société ou chez MM. T. Lobbecke et Ce, Ruffer et Ce, banquiers de la Société ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier ;

En Belgique, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne, à Angleur.

Breslau, le 28 mars 1860.

Le conseil d'administration.

A VENDRE.

ABBAYE DE SAINT-WANDRILLE

Sur le bord de la Seine, à vingt minutes de Caudebec en Caux (Seine-Inférieure), comprenant une étendue de 12 hectares, clos de murs, traversée par une rivière.

Cette propriété peut être convertie en maison de campagne, pensionnat ou maison ecclésiastique, ou en un établissement industriel. Elle renferme une grande richesse archéologique.

S'adresser à Mes MASSELIN et GAMBET, notaires, à Rouen.

ADJUDICATION

Par suite de liquidation, le mardi 1er mai 1860, à midi,

De l'Usine des ateliers bordelais, rue de Lormont, nos 5 et 7, avec débarcadère sur les bords de la Garonne.

Superficie... 17,200 mètres carrés.

Matériels et immeubles : 232,285 fr. 45 c.

S'adresser sur les lieux ;

Et à M. Naldant, liquidateur, quai des Chartrons, 25 ;

Et à MM. Ney et Montard, commissaires de la liquidation ;

A Me Rambaud, notaire à Bordeaux, quai des Chartrons, 23.

La vente aura lieu au siége de l'usine.

LIBRAIRIE HACHETTE ET CE

DICTIONNAIRE

De la vie pratique à la ville et à la campagne.

Réunir dans un dictionnaire tous les renseignements utiles dont on a journellement besoin, tel est le but du *Dictionnaire de la vie pratique à la ville et à la campagne*, que vient de publier la librairie de L. Hachette et Ce (vol. in-8°, broché : 21 fr.)

On a souvent à rédiger des actes, à donner des quittances, à faire constater des délits, à se faire délivrer un passeport, un permis de chasse, à déclarer une naissance, un décès; mais on ignore la manière de procéder dans ces diverses circonstances. S'agit-il d'un mariage, d'un engagement militaire, d'un placement de fonds ? nouvelles formalités. — Veut-on savoir quels sont les avantages, les inconvénients et les conditions d'une profession ; quels sont les soins à donner aux enfants; quels moyens peuvent rendre plus faciles l'ordre et l'économie dans un ménage ; à quoi obligent les devoirs religieux, les devoirs de société, les règles du savoir-vivre ; comment on doit diriger un faire-valoir, un jardin, une basse-cour; quels sont les meilleurs procédés de chasse et de pêche, les règles d'un jeu de cartes, du trictrac, des échecs, du billard, etc.? Pour trouver une réponse à ces questions et à tant d'autres semblables, il suffit d'ouvrir le *Dictionnaire de la vie pratique*. Religion, droit, assurances, industrie, agriculture, horticulture et sylviculture; médecine domestique, hygiène et art vétérinaire ; économie domestique et rurale ; cuisine et office; exercices du corps; jeux de toute sorte, etc., ces diverses matières ont été traitées dans le Dictionnaire, au point de vue pratique, et de manière que le livre fût également utile à la ville comme à la campagne. Le *Dictionnaire universel de la vie pratique* forme un beau volume de près de quatre mille colonnes.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.

Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOUT, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 24 mai prochain.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadily W;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

ON DEMANDE un associé commanditaire pour une entreprise en pleine activité, forcée de s'agrandir, par le fait de l'annexion de la banlieue à Paris. Beaux bénéfices, jamais de pertes ; apport 25,000 fr. — S'adresser à M. Lepage, rue Jean-Robert, n° 5, à la Chapelle (Paris).

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 7 avril 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 1er avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 1er avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 avril 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGERIE {
ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les derniers jours de mars ont été signalés à la Bourse par de violentes oscillations qui avaient compromis toutes les positions prises sur la rente pour la liquidation. Le 3 0/0 s'était élevé si rapidement au-dessus de 70 fr. que les vendeurs de primes, complétement débordés, s'étaient décidés à s'exécuter dans la crainte que le mouvement de hausse ne fît encore de rapides progrès. On annonçait d'ailleurs des demandes de titres considérables, et l'on avait affiché que la caisse des dépôts et consignations et les caisses d'épargne feraient des achats de rentes jusqu'à la fin d'avril. La rente a été poussée ainsi irrésistiblement au début de la Bourse de vendredi dernier à 70 80. Mais tout à coup de grosses ventes ont eu lieu. On disait que les vendeurs se préparaient à livrer leurs titres, et que les levées qui avaient été annoncées seraient largement compensées. La place a été prise alors d'une peur subite; chacun a voulu réaliser en même temps, et en moins d'une heure le 3 0/0 est tombé de 70 80 à 69; on a même fait sur le marché des assesseurs 68 50. Toutes les positions se trouvaient ainsi bouleversées. Beaucoup de spéculateurs qui, après avoir réalisé leurs pertes à la baisse, s'étaient doublés à la hausse, se trouvaient surpris par ce mouvement inattendu, qui aurait pu avoir les plus graves conséquences s'il avait continué. La réponse des primes du mois s'est faite à 68 95, et l'on a remonté pour la liquidation à 69 40 et 69 50.

Le mouvement des titres s'est fait avec un solde en faveur de l'argent. Les inscriptions étaient rares sur le marché, et les vendeurs qui ont voulu continuer leurs opérations ont été obligés de subir des reports presque nuls. Il n'a pas été possible de faire aucun placement de capitaux et reports, et comme l'argent abondait de tous côtés, c'était un encouragement pour les acheteurs. Aussi depuis la liquidation, les cours se sont raffermis, et se sont améliorés de jour en jour. La rente a atteint de nouveau le prix de 70, on a même fait 70 15; mais la spéculation n'est pas encore habituée à ce prix qui a provoqué de nouvelles réalisations. Cependant comme les offres cessent à 10 ou 20 c. au dessous de 70 f., il y a lieu de croire que l'on ne tardera pas à franchir définitivement le cours de 70. L'abondance des capitaux est d'ailleurs appuyée par la situation politique qui tend chaque jour à s'éclaircir; toutes les causes d'inquiétude qui depuis plusieurs mois maintenaient la rente dans des bas cours se sont dissipées, et les capitalistes qui avaient vendu leurs titres et leurs inscriptions cherchent maintenant à y rentrer.

Le marché des chemins de fer, quoique moins animé que celui de la rente, a cependant obéi aux diverses impulsions de chaque Bourse. Les actions d'Orléans se sont relevées facilement à 1,430. Il est vrai que l'on va détacher le coupon de 67 fr, et les acheteurs espèrent que ce coupon sera facilement regagné. Le Lyon a également repris faveur. Il a remonté à 920 et 925. Les lignes du Nord et de l'Ouest ont eu également une très-grande fermeté.

Les actions de Genève n'ont pas eu un meilleur sort; elles ont encore baissé depuis huit jours de 470 à 420, par suite des appréciations qui ont été faites sur les conditions auxquelles la fusion de cette Compagnie avec celle de Lyon-Méditerranée pourra être faite.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 29 mars jusqu'à celle du 5 avril:

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 40 à 70 60; elle a rétrogradé à 68 90; elle a repris à 70. Elle a fait à terme 70 80; elle a reculé à 68 80; elle a repris pour fin avril à 70 15, et elle est restée à 69 90.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 50 à 95 60.

Les actions de la Banque ont varié de 2,800 à 2,840.

Le Crédit foncier a monté de 755 à 765.

Le Crédit mobilier a monté de 800 à 820; il a rétrogradé à 765; il a repris à 787 50.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,430 à 1,405; elles sont restées à 1,425.

Le Nord ancien a fait 972 50; il a reculé à 945; il est resté à 960. Le Nord nouveau a fléchi de 870 à 857 50; il est resté à 867 50.

L'Est a fait 660; il a fléchi à 620; il est resté à 628 75.

Le Lyon-Méditerranée a fait 935; il a fléchi à 900; il est resté à 925.

Le Midi a fait 505, et a repris à 522 50.

L'Ouest a varié de 600 à 587 50; il est resté à 595.

Le Genève a fléchi de 467 50 à 415; il est resté à 425.

Le Dauphiné a fléchi de 600 à 592 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 522 50 à 505; ils ont repris à 530.

Les Lombards ont fléchi de 551 25 à 535; ils sont restés à 541 25.

Les Saragosse ont fléchi de 477 50 à 470; ils ont repris à 483 75.

Les Romains ont varié de 350 à 352 50.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 415 à 400; il est resté à 410.

Samedi. — Le marché était très-agité et se ressentait des grandes oscillations de la veille. Cependant les cours ont été maintenus. La reprise des primes s'est faite sur le 3 0/0 à 68 95. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 90 à 69 30, et à terme de 68 80 à 69 15; le 4 1/2 0/0, de 95 95 à 96; la Banque, de 2,800 à 2,805; le Crédit mobilier, de 757 50 à 767 50; l'Orléans, de 1,405 à 1,416 25; le Nord ancien, de 945 à 947 50; le Nord nouveau, de 865 à 857 50; l'Est, de 655 à 650; le Lyon, de 905 à 912 50; le Midi, de 502 50 à 507 50; l'Ouest, de 587 50 à 590; le Genève, de 460 à 450; les Autrichiens, de 505 à 512 50; les Lombards, de 535 à 540; les Saragosse, de 472 50 à 473 75; les Romains, de 350 à 352 50; les Victor-Emmanuel, de 400 à 405; les Séville à Xerès, de 507 50 à 505.

Lundi. — La liquidation s'est faite plus facilement que ne le fesaient supposer les violentes oscillations des derniers jours de mars. Les prix se sont bien tenus sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 55 à 69 25, et à terme de 69 60 à 69 30; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 10; la Banque, de 2,810 à 2,800; le Crédit mobilier, de 775 à 767 50; l'Orléans, de 1,415 à 1,418 75; le Nord ancien, de 947 50 à 950; l'Est, de 650 à 648 75; le Lyon, de 917 50 à 912 50; le Midi, de 507 50 à 506 25; le Genève, de 430 à 430; le Dauphiné, de 585 à 600; l'Ouest, de 590 à 585; les Autrichiens, de 510 à 517 50; les Lombards, de 543 75 à 540; les Saragosse, de 472 50 à 475; les Victor-Emmanuel, de 402 50 à 401 25; les Romains, de 352 50 à 350; le Séville à Xerès, de 505 à 510.

Mardi. — Les cours tendent de nouveau à la hausse. Toutes les valeurs ont été très-fermes, et n'ont commencé à rétrograder qu'au moment même de la clôture, sur le bruit d'une insurrection à Tortosa, et de la proclamation de Charles VI. La rente a monté au comptant de 35 à 69 60, et à terme de 45 à 69 50; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 96 10. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 775. L'Orléans a varié de 1,422 50 à 1,425; le Nord ancien, de 960 à 955; le Nord nouveau, de 860 à 865; l'Est, de 650 à 648 75; le Lyon, de 923 75 à 917 50; Le Midi, de 508 75 à 512 50; l'Ouest, de 590 à 592 50; le Genève, de 440 à 432 50; les Autrichiens, de 525 à 518 75; les Lombards, de 542 50 à 537 50; les Victor-Emmanuel, de 408 75 à 405; les Saragosse, de 480 à 470; les Romains, de 350 à 352 50; les Séville à Xerès, de 507 50 à 512 50.

Mercredi. — La rente a ouvert en hausse, et après une réaction qui s'est prolongée jusqu'à deux heures et demie, elle a repris pour la clôture. Les autres valeurs sont restées fermes, à l'exception de l'Est et du Genève. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 69 80, et à terme de 25 c. à 69 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c. à 96. La Banque a monté de 10 à 2,810; le Crédit mobilier, de 8 75 à 882 50; l'Orléans, de 7 50 à 1,430; le Nord ancien, de 5 à 958 75; le Nord nouveau, de 5 à 865; le Lyon-Méditerranée, de 3 75 à 922 50; le Midi, de 7 50 à 520; l'Ouest, de 2 50 à 595. L'Est a fléchi de 18 75 à 630; le Dauphiné, de 7 50 à 592 50; le Genève, de 7 50 à 425. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 522 50; les Lombards, de 3 75 à 540; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 406 25; les Saragosse, de 10 à 480. Les Séville à Xérès ont fléchi de 5 à 507 50.

Jeudi. — Le début de la Bourse était animé et en hausse, et quoiqu'il soit survenu quelques réalisations à la clôture, les cours ont conservé une partie de leur amélioration. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 10 à 70; et à terme de 70 15 à 69 90. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,810. Le Crédit foncier a monté de 5 à 765. Le Crédit mobilier a varié de 801 25 à 787 50; l'Orléans, de 1,433 75 à 1,425; le Lyon-Méditerranée, de 930 à 925; le Nord ancien, de 965 à 960; le Nord nouveau, de 872 50 à 867 50; l'Est, de 633 75 à 628 75; le Midi, de 527 50 à 522 50; l'Ouest, de 600 à 595; le Genève, de 420 à 425; les Autrichiens, de 533 75 à 530; les Lombards, de 543 75 à 541 25; les Saragosse, de 485 à 482 50.

Vendredi. — Les cours ont été bien tenus, mais avec peu d'affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 90 à 70, et à terme de 70 10 à 69 95. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96. La Banque a monté de 10 à 2,820. Le Crédit mobilier a varié de à 797 50 à 790; l'Orléans, de 1,367 50 à 1,362 50, coupon détaché (67 fr.); le Lyon-Méditerranée, de 927 50 à 922 50; le Nord ancien, de 962 50 à 960; le Nord nouveau, de 868 75 à 867 50; l'Est, de 635 à 632 50; le Midi, de 521 25 à 520; l'Ouest, de 570 à 571 25, coupon détaché (20 fr.); le Genève, de 435 à 432 50; les Autrichiens, de 536 25 à 532 50; les Lombards, de 545 à 542 50; les Saragosse, de 483 75 à 490; les Romains, de 337 50 à 350.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. ou cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	1 0.000	500	»	25 »»	janv. et juil.	242 50
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		25 30	....	701 50
Omnium lyonnais .... —	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »»	janv. juill.	410 »»
Comptoir V.C. Bonnard et Cᵉ —	C	6.000	100	»	Néant	février	45 »»
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2250 »»	avril	»
Sécurité.................... —	A	200	5.000	/5	»»	....	20 0/0 b.
Union des ports........ —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.	25 0/0 b.
Lloyd français.......... —	A	1.200	5.000	4/5	125 »»	février.	30 0/0 b.
Océan .... —	A	200	5.000	4000	200 »»	....	»
Chambre d'assurances... —	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	»
Mélusine.................. —	A	400	5.000	4/5	232 »»	mars.....	18 0/0 b.
Vigne....................... —	A	200	5.000	4000	734 »»	....	41 0/0 b.
Sauvegarde .... —	A	200	5.000	4000	375 »»	février..	13 0/0 b.
Centrale.................. —	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février..	22 0/0 b.
Réunion.................. —	A	1.200	5.000	4400	225 »»	février....	»
Comptoir................. —	A	40	5.000	4000	»	....	pair
Sphère...................... —	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril.....	140 0/0 b
Phénix.......................... —	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	»
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	650 »»	mars......	156 0/0 b
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 »»	avril......	66 0/0 b.
Soleil........................... —	A	4.000	6.000	4/5	945 »»	avril.	»
France .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 »»	avril.....	66 0/0 b.
Urbaine .... —	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril.....	90 0/0 b.
Providence .... —	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril.....	75 0/0 b.
Aigle. .... —	A	400	000	3000	200 »»	avril......	»
Paternelle .... —	A	3.000	1.000	800	Néant	avril.....	»
Confiance.................... —	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	3 0/0 b
Nord............................ —	A	2 000	1.000	800	25 »»	avril......	»
Générale.......... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2175 »»	t. les 3 ans	»
Nationale .... —	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	10 0/0 b
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	»
Phénix .... —	A	400	5.000	4000	130 »	t. les 2 ans.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle........... —	A	6.000	500	400	15 »»	avril......	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	20 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.400	500	»	60 »»	janv. juil.	800 »»
— act. de jouissance —	A	»	1/34400	»	33	juin	»»» »»
Omnibus de Lyon........... —	C	10.000	100	10	Néant	....	53 50
Omnibus de Londres....... —	C	50.000	100	»	3 »»	....	43 75
Omnibus des ch. de fer.. —	C	2.200	300	»	10 »»	janv. jt.	175 »»
Gondoles parisiennes. ..... —	C	1.700	50	»	4 »»	....	»»» »»
Cᵉ imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars......	20 »»
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1215 »»
— act. de jouiss —	A	60.000	1/60000	»	8 30	1ᵉʳ juin....	93 75
Bourgogne, act. de capital —	A	7.100	1.000	»	50 »»	avril, oct.	940 »»
— act. de jouiss. —	A	37.200	1/37200	»	12 50	1ᵉʳ juin ...	140 »»
Arles à Bouc, act. de capital —	A	8.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	100 »»
3 canaux, act. de capital.. —	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	920 »
Aire à la Bassée............ —	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	1165 »»
Sambre à l'Oise .... —	A	11.550	1 000	»	60 »»	....	712 50
Scarpe inférieure........... —	C	2.200	1.000	»	»»» »»	....	1500 »»
Sambre française canalisée —	A	8.000	1.000		100	....	1350 »»
Canalisation de l'Èbre.... —	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct..	455 »»
Pont, gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	130 »»
Pont de Rouen............. —	A	100	1.000	»	20 »»	janv juill.	»»» »»
Ponts réunis.............. —	C	2.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Souverains Ponts réunis... —	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	290 »»
Bazin, L. Gay et Cᵉ *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	236 »»
Marc-Fraissinet et Cᵉ.... —	C	»	»	»	»	....	310 »»
Messager. imp. (Serv. marit. —	A	60.000	500		30 »»	janv. juill.	640 »»
Cᵉ générale maritime ..... —	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	220 »»
Comp. génér. de navigation —	C	17.500	1/17500	»	»» »»	....	100 »»
Comp de navigation mixte —	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	345 »»
Armements Barbey et Cᵉ. —	C	30.000	500	»	5 »»	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	éant	avril oct..	»»» »»
Long-Pendu................. —	Civ.	»	500	»	»» »»	....	250 »»
Montchanin............... —	C	6.000	500	»	»» »»	juin décemb	»»» »»
Centre-du-Flénu............ —	Civ.	2.000	1.000	»	30 »»	mai, ...	245 »»
Pont-de-Loup-Sud.......... —	Civ.	2.400	1.000	»	35 »»	avril......	400 »»
Montieux-Saint-Étienne. —	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy.......................... —	C	80.000	500	»	30 »»	févr août.	»»» »»
Azincourt..................... —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»»» »»
Chazotte....................... —	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	»»» »»
Layon-et-Loire.............. —	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac.......................... —	A	2 400	1/2400	»	125 »»	1ᵉʳ décemb	»»»» »»
Loire. . ... —	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	138 75
Mont-Rambert............... —	A	80.000	1/80000	»	9	....	128 25
St-Étienne.................... —	A	80 000	1/80000	»	8 »»	....	138 75
Rive-de-Gier................. —	A	80 000	1/80000	»	17 »»	....	220 »»
Mayenne et Sarthe......... —	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	»»» »»
Grand'Combe............... —	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	740 »»
Unieux et Fraisse.......... —	»	»	500	»	»	....	30 »»
Carmaux .... —	C	116.100	150	»	6 75	mai novem	62 50
Roche-Molière et Firminy —	»	» »	500	»	»» »»	....	805 »»
Mouill réun. à Quaregnon —	A	6.720	250	»	Néant	....	230 »»
Charbonnages belges..... —	A	30.000	500	»	35 »»	....	610 »»
Compagnie générale. *Asphaltes*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais.. .... —	»	10.000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphie électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»» »

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août.......	6 »»
Tenez (cuivre)............. —	C	24 000	100	»	Néant	....	»» »»
Pontgibaud, plomb argentif —	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	»»» »»
Santander.................. —	C	10.000	500	»	37 25	janv. juill.	»»» »»
Vieille-Montagne, zinc.. .. —	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov..	300 »»
Nouvelle-Montagne, zinc.. —	A	3 000	1.000	»	75 »»	....	845 »»
Stolberg et Westphalie, priv. —	A	40.000	375	»	5 »»	octobre ...	»»» »»
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre . .	»» »»
Corphalie zinc............. —	A	5.500	1.000	»	48 »»	janv. juill.	560 »»
Eschweiler, priv. zinc...... —	A	8.500	375	»	19 75	janv. juill	»» »»
— non priv. zinc —	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »»
Silésie, zinc.................. —	A	80.000	375	»	18 75	mai, nov..	165 »»
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	....	500 »»
Decazeville (Aveyron)... . —	A	2.400	2 000	»	Néant	juin, déc..	2000 »»
Alais (Gard) .... —	A	12.000	1/12000	»	33 »»	juin déc. .	520 »
Creusot (Saône-et-Loire) .. —	C	28.000	500		70 »»	juin déc...	660 »»
Allevard..................... —	»	»»	1.000	»	» »»	....	1000 »»
Basse-Indre .... —		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	760 »»
Chatillon et Commentry... —	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	107 50
Horme........................ —	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	500 »»
Maubeuge (Nord).......... —	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	420 »
Fourchambault............ —	C	30 000	1/30000	»	10 »»	....	300 »»
Marine et chemins de fer .. —		54.000	1/54000	»	11 »»	mai, nov	415 »»
Côte-d'Or. .... —	»	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Franche-Comté............ —	C	40.000	500		15 »»	mai novem	150 »»
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.000	1/6000	»	60 »»	....	650 »»
Firminy........................ —		»	250	»	»» »»	....	150 »»
Pont-Levêque (Vienne).... —	C	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Moncean-s. Sambre (Belg.) —	A	10.000	500	»	63 »»	avril, oct.	710 »»
Providence Belgique)...... —	A	5.000	1.000	»	7 »»	septembre	1395 »»
Phœnix métallurgique.... —		80.000	375	»	Néant	janv. juill	»»»
J.-F. Cail et Cᵉ....... *Usines*	C	14.000	500	»	57 50	sept. mars.	830 »»
Caronte..................... —	C	70.000	10	10	Néant	....	»»
Chameroy.................. —	C	4.000	500	»	»»	juin. déc.	»»» »»
Gandillot.................. —	C	2.300	250	»	50	....	»» »»
Christofle.................. —	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	395 »»
Cᵉ immobilière (Rivoli).... —	A	240.000	100	»	50	janv. juill	106 25
Docks Louis-Napoléon...... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	193 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai novem	893 »»
Union des Gaz .... —	C	31.000	250	»	»» »	janvier..	40 »»
Marseille (Mines de Portes) —	C	48.000	1/48000	»	12 »»	avril. oct	108 75
Nord (Batignolles)...... —	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	»»» »»
Est Vincennes)............ —	C	1.000	500	»	97 »»	....	»» »»
Versailles.................. —	C	.500	500	»	25 »	mars sept.	»» »»
Amiens .... —	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	400 »»
Calais .... —	C	1.000	1.000	»	30 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne............. —	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	»»»» »»
Lyon .... —	A	7.000	1/7000	»	125 »»	janv. juill	2210 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1062 50
Wazemmes................. —	C	2.100	410	»	12 50	1ᵉʳ octobre.	»»» »
Malaga....................... —	»	»	»	»	»» »»	....	»»» »»
Cᵉ centrale, Lebon 13 villes —	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	500 »»
Montpellier................. —	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »»	août.......	570 »»
Cohin......................... —	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Lainière........... —	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy.................. —	A	5.000	1/5000	»	35 »»	30 avril...	»»» »»
Siècle.................. *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	120 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (*Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire*)	C	6.000	500	»	16 »	janv. juill.	»»» »»
Droit .... —	C	100	2.500	»	600 »»	....	»»»» »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.600	1/3600	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon.................. —	C	24.000	500	»	6 »»	....	100 »»
Oignies, Belgique......... —	A	22.000	500	»	20 10	septembre.	470 »»
Aix-la-Chapelle Prusse rh. —	A	2.000	375	»	Néant	1ᵉʳ octobre.	»» »»
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6 000	500	»	25 30	mars sept.	»»» »»
Richer et Cᵉ Vidanges .... —	C	20.000	500	»	20	....	»»» »»
Caoutchouc souple .... —	C	30.000	00	»	12 »»	31 mars..	»» »»
Chollet et Cᵉ .... —	C	40.000	100	»	Néant	....	»» »»
Cᵉ générale des Eaux...... —	A	80.000	250	»	13 »»	....	200 »»
2 Cirques (E. Dejean et Cᵉ) —	C	6.750	200	»	10 »»	5 fév. juill.	»»» »»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembourse-ment	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compᵉ générale des Omnibus..	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob	»»» »»
Cᵉ imp. des Voitures de Paris..	80	27.000	125	50	3 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille...........	500	20 000	500	15	30 »»	janv. juillet	420 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	525 »»
Loire, anciennes............	»	»	1.250	»	50 »»	....	1150 »»
— nouvelles............	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	1000 »»
Carmaux (charbonnages)......	270	2.000	500	30	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen.....	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne..............	»	13.600	500	14	25 »»	janv. juillet	410 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.000	000	50	30 »»	janv. juillet	»»» »»
Compagnie générale des Eaux..	270	30.000	500	60	15 »»	avril octob.	255 »»
Chatillon et Commentry	250	30.000	500	25	5 »»	mai novemb	240 »»
Horme anc....................	475	2.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	400 »»
— nouv....................	265	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept	240 »»
J.-F. Cail et Cᵉ	40	8.000	410	11	30 »»	janv. juill.	405 »»
Rue impériale de Lyon..	»	»	625	»	26 »»	15 janv juill.	532 50
Gaz de Paris...................	410	22.390	500	43	25 »»	janv. juillet	480 »»
Union des gaz.................	180	22.727	250	25	13 »»	janv. juillet	»»» »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 31 MARS AU 6 AVRIL

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 31 Compt.	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
1475	[illegible]	99	600.000	500	»	[illegible] fr pour 1858	avril 1859	Orléans	1410 »	1416 25	1410 »	1418 75	1425 »	1424 »	1427 50	1430 »	1435 »	1435 »	1440 »	1442 50
967	1365	99	400.000	400	»	[illegible] fr pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	940 »	947 50	948 75	951 25	952 »	955 »	955 »	958 75	962 50	960 »	961 25	961 »
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	857 50	857 50	857 50	...	857 50	865 »	865 »	865 »	865 »	867 50	865 »	867 50
1618	1839	99	580.000	500	»	40 45 pour 1859	mai 1859	Est	647 50	646 »	650 »	648 75	647 50	648 75	650 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1617	[illegible]	»	660.000	500	»	48 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	913 75	912 50	915 25	915 »	910 »	918 75	921 25	922 50	920 »	925 »	921 50	922 50
731	1021	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	502 50	507 50	507 50	507 50	512 50	512 50	511 50	510 »	521 50	523 50	519 75	521 25
1106	[illegible]	99	300.000	500	»	31 fr pour 1858	octobre 1859	Ouest	587 50	590 »	590 »	...	590 »	...	590 »	595 »	590 »	590 »	585 »	571 25
219	236	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	433 50	430 »	427 50	430 »	430 »	432 50	415 »	425 »	430 »	425 »	432 50	432 50
52	52	99	25.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	163 50	...	160 »	...	170 »	...	160 »	...	...	...	160 »	...
134	260	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	...	...	...	...	[illegible]	...	...	502 50	501 50	501 50	...	500 »
134	410	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	470 »	472 50	470 »	...
»		»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	470 »	...	...	...	471 50	...	472 50	...
38		99	56.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»	...
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	[illegible]	518 »	518 50	518 75	525 »	518 75	517 50	528 50	530 »	530 »	530 »	530 50
314	»	99	»	560	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	401 75	405 »	405 »	401 25	412 50	...	406 25	408 25	410 »	411 25	407 50	415 »
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1856	Russes (150 fr. payés)	482 50	482 50	...	...	480 »	...	480 »	...	480 »	480 »	...	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	458 75	...	457 50	...	457 50	454 25	...	...	455 »	451 50	...	...
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	...	...	258 75	»	265 75	»	...	»	265 »	»	260 75	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	...	»	430 »	»	430 »	»	425 »	»
182	815	99	240.000	500	100	5 0/0	janvier 1860	Saragosse	475 »	477 50	478 25	478 75	480 »	470 »	473 75	480 »	477 75	482 50	478 25	480 »
396	[illegible]	99	312.000	500	300	...	oct. à avril	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	535 »	540 »	540 »	540 »	539 75	537 50	538 75	540 »	543 50	541 25	543 75	542 50
»	619	99	170.000	500	...	5 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	332 50	...	330 »	...	332 50	...	330 »	...	330 »	...	330 »	...
»	723	99	200.000	500	350	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	...	...	441 75	»	441 50	...	...	...	...	...	450 »	450 »
14	14	99	7.000	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	132	99	47.000	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	503 75	503 »	510 »	510 »	511 25	512 50	507 50	507 50	506 25	506 75	504 75	503 75
»	»	99	28.000	500	330	6 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»	»	...
»	»	91	32.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	...	»	...	...	»	...	»	...	»	»	...
»	»	90	5.000	500	[illegible]	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	262 50	262 50	210 »	...	...	...	...	...	333 »	...	310 »	307 »

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	31	2	3	4	5	6
1848	5.000	1895	»	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	Dᵒ.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1841	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 »	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1921	1125	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	1027 50	...	...	...	...	...
1848	13.332	[illegible]	750	»	1.250	décembre.	50 »	Dᵒ.	Dᵒ (nouvelles), dites 5 0/0	1010 »	1000 »	...	1000 »	...	...
1853	6.100	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	Dᵒ.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 »	Dᵒ.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	641	»	»	»	1.250	avril.	50 »	Dᵒ.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	[illegible]	[illegible]	divers.	»	1.250	avril.	50 »	Dᵒ.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845-1847	15.000	1915	1000	»	1.250	février.	50 »	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	[illegible]	...	...	...
1852	80.000	[illegible]	1650	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1005 »	1005 »	1005 »	...	1005 »
1847-1854	[illegible]	[illegible]	divers	»	1.250	novembre.	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	960 »	...	...	...
1852	24.000	[illegible]	500	»	625	mars	25 »	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1854	[illegible]	[illegible]	»	»	625	décembre.	25 »	Dᵒ.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	540 »	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 »	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853	[illegible]	1954	divers	»	650	avril.	25 »	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	486 »	485 »	485 »	485 »	486 »	485 »
»	[illegible]	1905	»	»	500	juillet.	20 »	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1ʳᵉ série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 »	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1945	»	»	1.250	juin.	40 »	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	[illegible]	1944	530	»	562	mai.	16 87	Dᵒ.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	[illegible]	1953	»	»	500	décembre.	15 »	Dᵒ.	Grand-Central (anciennes)	...	...	...	298 75	...	...
1855	256.000	[illegible]	»	»	500	décembre.	15 »	Dᵒ.	Dᵒ (nouvelles)	290 75	295 75	297 50	291 50	289 75	290 »
1852	[illegible]	1952	»	»	500	décembre.	15 »	Dᵒ.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	303 50	...	301 50	300 »	300 »
1855	[illegible]	[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 »	Dᵒ.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	303 »	305 »	305 »	305 »	305 »	303 75
1852-1857	[illegible]	[illegible]	divers	»	500	décembre.	15 »	Dᵒ.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	305 »	300 »	302 50	301 25	301 25	300 »
1854-1857	675.000	[illegible]	divers.	»	500	mai.	15 »	Dᵒ.	Nord	303 75	304 75	305 »	303 75	303 75	303 75
1855	[illegible]	1954	285	»	500	décembre	15 »	Dᵒ.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	300 »	310 »	...	300 »	300 »	...
1857	[illegible]	[illegible]	»	»	500	décembre.	15 »	Dᵒ.	Dᵒ (nouvelles)	297 50	297 75	...	297 50	297 50	297 50
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 25	300 »	300 »	300 »	301 50	301 25
»	[illegible]	[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 »	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	297 50	300 »	300 »
»	[illegible]	[illegible]	285	»	500	décembre.	15 »	Dᵒ.	Bourbonnais	297 75	297 50	295 75	295 75	295 75	298 75
»	[illegible]	1957	285	»	500	juin	15 »	Dᵒ.	Midi gar.	294 25	297 75	294 25	295 75	295 25	295 »
»	[illegible]	1956	290	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Bességes à Alais	...	295 »	295 »	...	...	295 »
1857	[illegible]	[illegible]	270	»	500	mai.	15 »	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	297 75	290 »	297 50	297 50	300 »	300 »
»	[illegible]	[illegible]	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Ardennes	300 »	300 »	300 75	300 75	300 »	300 »
»	[illegible]	1957	»	»	500	juin	15 »	Dᵒ.	Dauphiné gar.	295 75	295 75	295 75	291 50	294 75	300 »
1858	[illegible]	1958	»	»	500	»	15 »	Dᵒ.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	291 25	290 »	290 »	290 75	290 »	291 25
»	[illegible]	[illegible]	275	»	500	»	15 »	mars, septembre	Chemins autrichiens gar.	256 25	257 50	255 »	253 75	255 »	256 25
1857	[illegible]	[illegible]	275	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	256 25	256 75	256 25	256 25	257 50	256 75
1858	»	[illegible]	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	[illegible]	231 75	232 50	231 75	232 75	231 »
1858	100.000	[illegible]	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 »	250 »	250 »	250 »	250 »	250 »
1859	[illegible]	1957	260	»	500	»	15 »	Dᵒ.	Cordoue à Séville	251 25	252 50	251 50	250 »	250 »	251 25
1859	»	[illegible]	»	»	500	»	15 »	Dᵒ.	Séville à Xérès	251 50	253 75	251 25	251 75	250 25	256 25
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	[illegible]	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	127 50	127 50	127 50	127 50	128 25	127 50

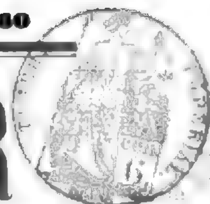
COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 31 Comptant	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Comptant	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Comptant	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Comptant	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Comptant	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Comptant	Vendredi 6 Terme
FONDS FRANÇAIS												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	69 45	69 15	69 35	69 35	69 60	69 50	69 60	69 75	70 »	69 90	70 »	69 95
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	69 65	69 »	69 35	69 40	69 70	...	69 65	...	70 »	70 »	...	69 95
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	96 »	...	96 10	96 »	96 10	96 »	96 »	96 10	96 60	...	96 »	96 »
Banque de France, jouiss. janvier 1860	[illegible]	»	2810	»	[illegible]	»	2810	»	2805	»	2820	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	640	»	640	...	...	»	640	»	640	»	640	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	[illegible]	...	[illegible]	...	...	...	760	...	765	...	765	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	470	»	470	...	[illegible]	...	467 50	...	467 50	...	[illegible]	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dᵒ dᵒ	445	»	445	...	446 25	»	445	»	445	»	447 50	»
— 10ᵉ d'Obligat. 4 0/0 dᵒ dᵒ	100	»	100	»	...	»	100	»	98 75	»	97 50	»
— 10ᵉ d'Obligat. 3 0/0 dᵒ novembre 1859	90	»	90	»	90	»	...	»	90	»	90	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	...	»	...	»	[illegible]	»	...	»	[illegible]	»	[illegible]	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	772 50	767 50	772 50	[illegible]	772 50	773 75	772 75	[illegible]	[illegible]	767 50	781 25	780 »
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1135	»	...	»	...	»	...	»	...	»	1135	»
Dᵒ dᵒ 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	466 25	»	465 25	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»	[illegible]	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	231 25	»	231 25	»	231 50	»	231 25	...	232 50	»	232 50	»
Ville de Marseille, Obligations 1858 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 3/8	»	94 3/8	»	[illegible]	»	94 5/8	»	94 5/8	»	...	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	...	»	...	»	...	»	...	»	[illegible]	»	...	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	81 50	...	81 50	»	81 25	...	81 25	...	81 50	»	81 50	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	51 »	»	[illegible]	»	54 25	»	...	»	...	»	51 25	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	78 1/2	»	[illegible]	»	...	»	[illegible]	»	[illegible]	»	80 50	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	84 3/4	»	[illegible]	»	83 1/8	»	82 1/2	»	[illegible]	»	...	»
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	487 50	487 50	485	...	485	470
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	34 3/4	...	34 1/2	...	34 1/2	...	34 1/4	34 1/4	34 1/4	34 1/4	34 7/8	...
Dᵒ 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	[illegible]	»	46 1/2	»	46 1/2	»	[illegible]	»	[illegible]	»	46 1/2	»
Dᵒ Dᵒ 1857, jouissance janvier 1860	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	46 3/4	...
Dᵒ intérieur, jouissance janvier 1860	[illegible]	44 1/4	44 3/4	44 3/4	43 3/4	[illegible]	44 3/8	44 1/2	44 5/8	44 1/2	44 5/8	44 1/2
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	104 50	»	...	»	...	»	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1093 19e ANNÉE — N° 15 SAMEDI 14 AVRIL 1860



JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

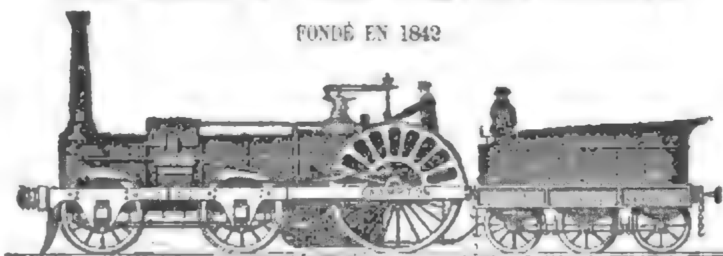
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS	10 fr. par an	
DÉPARTEMENTS	12	—
ÉTRANGER	15	—

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne)	3 fr. »
Aux Annonces —	1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

CHEMIN DE FER

DE

PAMPELUNE A SARAGOSSE.

MM. J. Mirès et Ce ont l'honneur de faire connaître aux souscripteurs des 30,000 actions de 500 fr., entièrement libérées, du Chemin de Pampelune à Saragosse, que le chiffre total des actions souscrites s'est élevé à 31,638, divisé comme suit :

Souscripteurs.		
2,325	de	1 à 5 actions
627	de	6 à 10 —
340	de	11 à 20 —
195	de	21 à 40 —
78	de	41 à 95 —
30	de	100 à 600 —

Ensemble 3,595 souscripteurs.

La réduction proportionnelle à opérer sur les souscriptions est de 5 0/0; mais la difficulté d'opérer cette réduction sur les petites coupures a décidé MM. J. Mirès et Ce à compléter ces souscriptions avec les actions que s'est réservées la Caisse générale des chemins de fer.

Les titres définitifs du chemin de fer de Pampelune à Saragosse ne pouvant être disponibles qu'à partir du 20 avril, les souscripteurs sont prévenus que le versement complémentaire de 300 fr. par action aura lieu à partir du samedi 21 avril.

Les titres définitifs seront remis en échange de ce versement.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont convoqués en assemblée générale annuelle pour le lundi 30 avril présent mois, huit heures du soir, rue de Richelieu, n° 99, en conformité des articles 24 et 29 des statuts.

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de cinq actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui fixé pour la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il ne fait pas lui-même partie de l'assemblée. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Les titres sont reçus dans les bureaux rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, au siége de la Société, 99, rue Richelieu (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 28 avril courant, à huit heures du soir.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

Les actionnaires de la *Société des journaux réunis* sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, rue Richelieu, 99 (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 27 avril courant, à 8 heures du soir.

Tout propriétaire ou porteur de dix actions est membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'as-

sister à l'assemblée, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation n'a pas changé depuis notre dernier bulletin. Les éléments de hausse se multiplient, et si la spéculation n'était pas aussi restreinte qu'elle l'est aujourd'hui, si le public était là, il suffirait du découvert qui se forme chaque jour pour accélérer le mouvement. La fermeté du comptant indique assez les dispositions générales, et les nouvelles politiques elles-mêmes n'ont plus d'influence sur des cours qui résultent de la situation de la place. Les dépêches télégraphiques qui annonçaient une insurrection à Naples et en Sicile n'ont pas fait varier la rente de 10 c. L'élévation du taux de l'escompte que la Banque d'Angleterre vient de porter à 5 0/0 n'a pas eu de contre-coup à la Bourse de Paris, et la spéculation s'est montrée fort indifférente à cette mesure qui s'explique à la fois par le besoin du commerce anglais et par les désastres financiers de l'Inde, révélés par M. Wilson.

L'argent est plus abondant que jamais. Les coupons de l'Ouest et de l'Orléans ont jeté sur la place plus de 20 millions disponibles. Les coupons du Nord, du Lyon et de l'Est vont bientôt amener un nouveau renfort de plus de 75 millions.

Ce n'est donc pas l'argent qui manque ; ce n'est pas non plus la confiance. Dans le monde financier aussi bien que dans le monde politique, la solution par la voie diplomatique des difficultés qui peuvent encore exister est considérée comme assurée. L'abaissement des droits sur les matières premières a déjà commencé à déterminer une reprise du mouvement commercial, et il y a lieu de penser que l'activité industrielle du pays va renaître plus forte que jamais.

En présence de tels symptômes et d'une pareille abondance de capitaux disponibles, il ne faudrait sans doute au marché financier qu'un peu de liberté pour lui donner une impulsion décisive et pour le mettre à même de prêter aux affaires nouvelles le concours puissant qu'il leur a donné dans d'autres temps.

Quoi qu'il en soit, les résultats de la semaine sont très-satisfaisants. Le cours de 70 fr., désormais acquis, a été dépassé de 25 à 30 c. Les chemins de fer ont suivi ce mouvement, ce qui s'explique tout naturellement par les dividendes distribués cette année aux actionnaires par les Compagnies d'Orléans, de Lyon-Méditerranée, de l'Ouest et du Nord.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 65, ferme à 70 25.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 fr., ferme à 96 30.

L'emprunt est coté 70. 20.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	74.82 0/0
Victor-Emmanuel	21.02 0/0
Midi	20.54 0/0
Ouest suisse	18.50 0/0
Lyon-Genève	16.25 0/0
Dauphiné	11.60 0/0
Nord	7 09 0/0
Orléans	5.52 0/0
Autrichiens	4.65 0/0
Ouest	4.23 0/0
Est	2 09 0/0
Paris-Lyon-Méditerran* (Paris-Marseille)	1.69 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Union Suisse	9 67 0/0
Ardennes	11.12 0/0
Bessèges à Alais	29.27 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	60 26 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	6 avril	13 avril	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 95	70 20	» 25	» »
Rente 4 1/2 0/0	96 »	96 30	» 30	» »
Banque de France	2820 »	2815 »	» »	5 »
Consolidés	94 6/8	94 5/8	» »	» 1/8
Crédit foncier	765 »	790 »	25 »	» »
Crédit mobilier	790 »	793 75	3 75	» »
Comptoir d'Esc[te]	640 »	640 »	» »	» »
Orléans	1362 50	1352 50	» »	10 »
Nord	960 »	966 25	6 25	» »
Nord nouveau	867 50	872 50	5 »	» »
Est	632 50	640 »	7 50	» »
Paris-Méditerran*	922 50	933 75	11 25	» »
Midi	521 25	517 50	» »	3 75
Ouest	571 25	575 »	3 75	» »
Genève	432 50	455 »	22 50	» »
Dauphiné	500 »	600 »	10 »	» »
Graissessac-Béziers	160 »	157 50	» »	2 50
Ardennes ancien.	460 »	460 »	» »	» »
Ardennes nouveau	472 50	470 »	» »	2 50
Ch. Autrichiens.	532 50	528 75	» »	3 75
Victor-Emmanuel	415 »	415 »	» »	» »
Russes	480 »	480 »	» »	» »
Romains	330 »	385 »	» »	5 »
Sud-Autrich.-Lombards	562 50	563 75	1 25	» »
Saragosse	490 »	497 50	7 50	» »

BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Le bilan de la Banque de France, au 12 avril, présente les résultats suivants, en nombres ronds :

Diminution du portefeuille, 10 millions ; de l'encaisse métallique, 9 millions ; des avances sur rentes, 1 million ; des avances sur actions et obligations de chemins de fer,

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Porte-feuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	63	748	268	188
Au 9 Février	540	517	42	85	40	739	239	195
Au 8 Mars	544	489	41	84	40	710	221	216
Au 12 Avril	535	479	40	83	40	742	167	210
Augmentation	»	»	»	»	»	32	»	»
Diminution	9	10	1	1	»	»	54	6

1 million; du compte courant du Trésor, 54 millions; des comptes courants particuliers, 6 millions. La circulation des billets a augmenté de 32 millions.

Nous remarquons dans ce bilan que les avances sur lingots et monnaies, qui ne s'élevaient qu'à 1,120,800 fr. le 8 mars, ont été portées pendant le courant du mois à 2,237,600 fr., soit une augmentation de 1,117,000 fr. environ. D'un autre côté, les récépissés payables à vue se sont accrus d'environ 1,700,000 fr., et les billets à ordre également payables à vue, d'environ 1.200,000 fr; les arrérages de valeurs transférées ou déposées se sont augmentés de 1,500,000 fr.; les escomptes et intérêts divers d'un peu plus de 2 millions, et les comptes divers de 1,700,000 fr.; c'est une augmentation totale de 8,100,000 fr. sur le passif de la Banque.

Le mouvement d'un mois à l'autre peut donc se résumer ainsi :

Remboursement au Trésor..	54,000,000
Aux particuliers...........	6,000,000
Augmentation des avances sur lingots......	1,100,000
Ensemble de la sortie...	61,100,000

Il y a été pourvu ainsi qu'il suit :

Remboursement par le portefeuille...................	10,000,000
Remboursement par les avances sur titres...............	2,000,000
Diminution du numéraire...	9,000,000
Augmentation de la circulation des billets.............	32,000,000
Augmentation du passif de la Banque...................	8,100,000
Somme égale....	61,100,000

Le remboursement fait au Trésor correspond au paiement du coupon du 4 1/2 0/0, qui s'est effectué à partir du 22 mars.

Quant à la diminution, assez faible d'ailleurs, qui s'est manifestée sur le portefeuille, elle est le résultat prévu de la stagnation momentanée qui se produit dans les affaires commerciales en attendant l'application des nouvelles mesures douanières.

P. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

La commission mixte de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a fixé, dans sa dernière séance, à 63 fr. 50 c. le dividende de l'exercice 1859, qui sera proposé, en même temps que les comptes de l'année, à la sanction de l'assemblée générale du 26 avril prochain.

Sur cette somme de 63 fr. 50 c., MM. les actionnaires ont reçu, au 1er novembre dernier, sur la présentation du quatrième coupon de leurs actions, un à-compte de 20 fr.; le solde du dividende (soit 43 fr. 50 c. d'après les propositions du Conseil d'administration) leur sera payé à partir du 1er mai prochain, sur la présentation du cinquième coupon, et sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur (0 fr. 55 c. par coupon.)

MM. les actionnaires pourront, à partir du vendredi 20 courant, déposer leurs coupons dans les bureaux de la Compagnie, de dix heures à deux heures, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7; à Lyon, rue Impériale, 33; et à Marseille, à la Gare.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Le Conseil d'administration, dans sa séance du 11 de ce mois, a fixé à 65 fr. 50 c. par action le chiffre du dividende de l'exercice 1859, qui sera proposé à la sanction de l'assemblée générale le 27 avril courant.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DU NORD.

MM. les actionnaires sont prévenus que le tirage au sort du tiers des actions nouvelles, qui doit avoir lieu conformément à l'art. 43 des statuts, sera opéré le lundi 7 mai prochain, à midi, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS.

On a de nouveau répandu le bruit, cette semaine, d'une création d'actions par la Compagnie d'Orléans.

D'après les renseignements que nous avons recueillis, ce bruit, renouvelé avec tant de persistance, n'a aucune espèce de fondement.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS.

Erratum. — Dans notre dernier numéro, nous avons reproduit le rapport du Conseil d'administration de la Compagnie d'Orléans à l'assemblée générale des actionnaires, d'après une épreuve d'imprimerie qui n'était pas encore entièrement correcte.

Nous rétablissons aujourd'hui, tel qu'il doit être lu, le dixième paragraphe du chapitre III, 3e colonne, page 255.

P. Grimaud.

« L'ancien réseau, quand il sera terminé, aura une » étendue de 1,775 kilomètres, et le chiffre de » 27,400 fr., indiqué plus haut comme produit net » kilométrique, correspond à un total d'environ » 48 millions et demi. C'est là ce qui constitue la » part en quelque sorte normale des actionnaires.

» Au-dessus de cette espèce de niveau régulateur, » les produits de l'ancien réseau doivent se déverser » sur le réseau nouveau, afin d'accroître d'autant le » rendement de celui-ci. Si cette addition suffisait » pour que le nouveau réseau pût faire face, non-seulement à ses frais d'exploitation, mais encore à ses » charges spéciales d'emprunt, la garantie de l'Etat » n'aurait pas à intervenir, et la part des actionnaires, » dans le produit réservé de 27,400 fr. par kilomètre, » indiqué plus haut, ne serait pas diminuée. Si, au » contraire, il y a insuffisance, le Trésor y pourvoira » jusqu'à concurrence de 4 65 0/0 du capital employé, » et la Compagnie devra couvrir le surplus de cette » insuffisance par un prélèvement sur le produit réservé dont il est question ci-dessus. Mais ce prélèvement ne peut jamais dépasser le montant de l'écart entre le taux de la garantie de l'Etat et le taux » moyen des emprunts de la Compagnie. »

BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS POUR 1861.

Nous avons analysé, dans notre dernier numéro, le budget général des dépenses et des recettes pour 1861, qui vient d'être distribué au Corps législatif, et nous en avons signalé les points principaux; il nous reste à faire le même travail pour le budget spécial du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, dont les résultats touchent de plus près encore les intérêts que nous représentons.

Le budget du ministère des travaux publics est divisé en deux sections.

La première comprend les dépenses du service ordinaire, s'élevant à fr.	72,314,850
La deuxième section comprend les dépenses des travaux extraordinaires; son importance est de	30,900,000
Ensemble....	103,214,850
Les deux sections figuraient ensemble au budget de l'exercice 1860, pour	101,460,100
C'est donc pour l'exercice 1861, 1,754,750 fr. de plus que pour l'exercice précédent.	1,754,750

Mais comme il y a à défalquer de cette somme 58,900 fr. qui ne figurent au budget que comme dépenses d'ordre, l'augmentation réelle à la charge du trésor n'est que de...................... fr. 1,695,850

Deux chapitres intéressent particulièrement l'industrie des chemins de fer.

L'un, le chapitre XXII, est relatif au contrôle et à la surveillance des chemins de fer;

L'autre, le chapitre XLI, est consacré aux dépenses d'établissement des grandes lignes de chemins de fer, garantie d'intérêts, prêts et subventions aux Compagnies de chemins de fer.

Le crédit alloué pour le contrôle et la surveillance des chemins de fer en 1860 (chapitre XXII), était de......... fr.	1,400,000
Le crédit demandé pour 1861, est de......................	1,430,000
C'est en plus..............	30,000

Cette augmentation s'explique par l'accroissement notable du personnel employé au service de contrôle et de surveillance de l'exploitation, en raison de l'ouverture de lignes ou de sections nouvelles en 1860 et en 1861. En effet, la mise en exploitation des chemins d'Ostricourt à Lillers, d'Epinal à Faverney, de Nouzon à la frontière de Belgique, de l'embranchement de Coulommiers, de Rennes à Redon, de Rennes à Montauban, de l'embranchement de Saint-Lô, de Saint-Christophe à Rodez, de Moret à Montargis et de Bourgoin à Beaumont, formant ensemble une longueur de plus de 450 kilomètres, ont naturellement rendu nécessaire un développement des diverses parties du service de la surveillance. On doit d'ailleurs faire remarquer qu'il ne s'agit ici que d'une dé-

pense d'ordre, les frais du service de surveillance des chemins de fer étant à la charge des Compagnies et devant être remboursés par elles à l'État.

Le crédit alloué pour l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, garantie d'intérêts, prêts et subventions aux Compagnies (chapitre XLI), s'élevait, en 1860, à 6,000,000

Le crédit demandé, pour 1861, est de 6,800,000

C'est donc en plus........ 800,000

Cette augmentation a pour objet de faire face au paiement des intérêts et de l'amortissement des nouvelles obligations trentenaires à remettre aux Compagnies de chemins de fer en 1861, pour travaux exécutés à forfait ou pour subvention à la charge de l'Etat.

Les dépenses résultant de ce paiement sont évaluées à 900,000 fr.; mais elles sont compensées, jusqu'à concurrence de 100,000 fr., par une réduction sur les prévisions relatives aux travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.

La part contributive de l'Etat dans l'établissement des grandes lignes de chemins de fer se trouve consignée au budget des dépenses de l'exercice 1860, dans les trois titres suivants :

TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.

Réseau de l'Est. — Section de Paris à Hommarting.

Allocations générales.. 101,700,000

Dépenses approximatives au 31 décembre 1860 101,600,000

Crédit restant à ouvrir au 1er janvier 1861..... 100,000

Demandé, pour l'exercice 1861, pour paiement de retenues de garantie........ 50,000

Réseau d'Orléans.— Section de Châteauroux à Limoges.... 36,100,000

Dépenses approximatives au 31 décembre 1860..... 35,200,000

Crédit restant à ouvrir... 900,000

Demandé, pour 1861, pour paiement des retenues de garantie................. 50,000

Etudes................. 40,000

Total demandé pour les travaux exécutés par l'Etat. 140,000

C'est pour cette section une différence en moins de 100,000 fr. sur le budget de 1860, dans lequel ces travaux étaient compris pour 240,000 fr.

CHEMINS EXÉCUTÉS A FORFAIT PAR LES COMPAGNIES.

Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Section de Marseille à Toulon : allocations générales.. 30,000,000

Dépenses approximatives au 31 déc. 1860.. 30,000,000

N. B. — Sur la somme totale de 30,000,000 de francs, il a été payé en 1855, 6,666,666 fr. Le surplus, montant à 23,333,334 fr., était payable à partir du 1er janvier 1857, en douze termes égaux de 1,961,111 fr. chacun, plus les intérêts à 5 0/0 à partir du jour de la remise de chaque titre. Le premier terme a été payé, les onze autres termes, plus les intérêts, ont été convertis en obligations trentenaires.

Réseau d'Orléans. — Section de Saint-Germain-les-Fossés à Roanne. 19,000,000

Dépenses approximatives...... 12,750,000

Dépenses restant à faire au 1er janv. 1861. 6,250,000

Somme due sur l'exercice 1861, à convertir en annuités.................... 1,250,000

Intérêt................. 246,528

N. B. — Travaux exécutés à forfait par la Compagnie d'Orléans moyennant 19,000,000 fr. sauf déduction de 4,000,000 dépensés par l'Etat. Les 15,000,000 restant dus sont payables en douze termes égaux et annuels, à partir du 1er janvier 1857. L'annuité est de 1,250,000 fr. avec les intérêts. Les deux premiers termes ont été soldés en totalité; six autres termes montant ensemble à 6,250,000 fr. plus les intérêts, 438,889 fr., soit en totalité 6,688,889 fr., ont été convertis en obligations trentenaires. Le terme qui arrive à échéance le 1er janvier 1861 sera à cette époque converti en obligations. (Décret du 20 janvier 1855.)

Réseau de l'Ouest. — Section de Caen à Cherbourg 18,000,000

Dépenses approximatives.. 6,540,131

Dépenses restant à faire au 1er janvier

A reporter..... 1,496,528

Report.... 1,496,528

1861........ 11,459,869

Somme due sur l'exercice 1861 à convertir en annuités. 1,432,314

Intérêts.............. 173,470

N. B. Travaux exécutés à forfait par la Compagnie de l'Ouest; le montant du forfait est de 18,000,000 fr., sauf déduction de la somme dépensée par l'Etat, laquelle est de 810,195 fr. Le surplus, montant à 17,189,805 fr., est payable en douze termes annuels et égaux, à partir du 1er janvier 1857. L'annuité est de 1,432,314 fr., plus les intérêts attachés à chaque titre. Les deux premiers termes ont été payés intégralement; le troisième et le quatrième termes, montant ensemble à 2,864,628 fr., plus les intérêts, montant à 246,278 fr., soit en totalité 3,110,906 fr., ont été ou seront convertis, en 1860, en obligations trentenaires. Le cinquième terme est exigible le 1er janvier 1861.

CHEMINS EXÉCUTÉS PAR LES COMPAGNIES AVEC SUBVENTION.

Réseau d'Orléans. — 1° *Section de Bretagne.*

Allocations générales... 25,000,000

Dépenses approximatives au 31 décembre 1860. 8,333,333

Dépenses restant à faire au 1er janvier 1861....... 16,666,667

Somme due sur l'exercice 1861 à convertir en annuités. 2,083,333

2° *Section du Grand-Central*...... 72,000,000

Dépenses approximatives..... 32,000,000

Dépenses restant à faire au 1er janvier 1861. 40,000,000

Somme due sur l'exercice 1861 à convertir en annuités................... 8,000,000

N. B. Subvention payable, sans intérêts, en dix-huit termes semestriels de 4,000,000 francs chacun à partir du 1er janvier 1857. Ces termes sont convertis à leur échéance en obligations trentenaires.

Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Section du Grand-Central.* Allocations générales... 6,000,000

Dépenses

A reporter... 13,185,645

Report		13,185,645
approximatives	2,666,667	
Dépenses restant à faire au 1er janvier 1861.	3,333,333	
Somme due sur l'exercice 1861 à convertir en annuités		666,667
Total pour les travaux exécutés par la Compagnie.		13,852,312
La somme de 13,852,312 francs convertie en annuités trentenaires, exige, pour intérêts et amortissement, à raison de 6 fr. 505 0/0, un intérêt annuel de		900,000
Si l'on ajoute à ce dernier chiffre celui des annuités dues par suite des conversions faites et à faire antérieurement à 1861, ci..		5,760,000
On obtient un total de..		6,660,000
Qui, joint au chiffre demandé pour les travaux exécutés par l'Etat		140,000
Donne un total général de dépense, égal à la somme indiquée ci-dessus, pour l'exercice 1861, de		6,800,000

J.-G. Bordot.

RÉFORME COMMERCIALE.

L'article 13 du traité de commerce conclu entre la France et l'Angleterre stipule qu'une convention supplémentaire établira les droits *ad valorem* applicables aux objets d'origine et de manufacture britanniques énumérés dans l'article 1er de ce traité, et les convertira en droits spécifiques avant le 1er juillet prochain.

Il n'est pas besoin de faire ressortir l'importance de cette convention, dont le but est de fixer le degré de protection nécessaire aux objets de fabrication française, dans les limites du traité du 23 janvier 1860.

Le gouvernement impérial, au lieu de conclure, comme il l'aurait pu, la convention supplémentaire d'après les mêmes bases et dans la même forme que le traité de commerce, a voulu donner satisfaction aux intérêts si nombreux qu'embrasse ce traité, en faisant précéder la rédaction de la convention supplémentaire d'une enquête loyale et consciencieuse.

Conformément aux propositions du rapport adressé à l'Empereur par Son Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le conseil supérieur du commerce a été chargé par le gouvernement du soin d'accomplir cette enquête.

Ce conseil, par suite des vacances qui s'y étaient produites et des nominations qui viennent d'être faites par l'Empereur, se trouve composé de :

Son Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, président ;

Son Exc. M. le président du conseil d'Etat, vice-président ;

Son Exc. M. le comte de Morny, président du Corps législatif ;

MM. Dumas et Michel Chevalier, sénateurs ;

MM. Schneider et Reveil, vice-présidents du Corps législatif ;

MM. de Parieu et de Vuillefroy, présidents de sections au conseil d'Etat ;

M. Seydoux, manufacturier, membre du Corps législatif ;

M. d'Eichtal, ancien membre de la commission municipale de la Seine ;

Cette enquête devant être poussée avec activité, il est créé auprès du conseil supérieur un commissariat général confié à M. Herbet, ministre plénipotentiaire, ancien consul général de France à Londres, qui sera chargé de préparer, sous la direction du ministre, le programme des travaux du conseil et de recueillir, tant en France qu'en Angleterre, les renseignements indispensables. Enfin des délégués spéciaux pourront être appelés à discuter devant le conseil les intérêts de telle branche particulière d'industrie.

Ainsi organisée, l'enquête donnera la plus complète satisfaction aux industries pour lesquelles l'établissement des droits *ad valorem* et leur conversion en droits spécifiques sont de la plus grande importance.

Le gouvernement donne ainsi une nouvelle preuve de sa sollicitude pour les intérêts considérables qui se trouvent impliqués dans la grande réforme économique dont il a pris si résolûment l'initiative.

J.-G. Bordot.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 12 avril 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	178,004,736 01
Numéraire dans les succursales	357,195,257 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	303,145 »
Portefeuille de Paris, dont 81,126,068 fr. 74 c. provenant des succursales	232,917,000 44
Portefeuille des succursales, effets sur place	240,214,765 »
Avances sur lingots et monnaies	1,433,000 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	805,600 »
Avances sur effets publics français.	26,968,200 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	13,480,200 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	51,464,200 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	31,677,050 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	737,900 »
Avances sur obligations dans les succursales	394,000 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	40,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	53,708,840 38
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,575,901 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,255,366 20
Divers	3,045,621 33
	1,363,160,372 59

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 05
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque.	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	761,681,875 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	7,202,037 05
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	10,215,553 »
Compte courant du Trésor, créditeur	167,381,051 25
Comptes courants de Paris	176,638,183 65
Comptes courants dans les succursales	33,139,257 »
Dividendes à payer	831,709 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	3,031,636 38
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	6,957,043 64
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,465,758 17
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	10,089 22
Divers	4 480,898 69
	1,363,160,372 59

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. de Germiny.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 7 AVRIL 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 7 avril
Paris-Méditerranée	16.523 44	922 50
Nord	15.818 »»	937 50
Orléans	10.507 30	1352 50ex
Ouest	9.867 26	570 ex
Bességes	9.156 30	410 »»
Est	8.947 85	632 50
Midi	6.738 46	515 »»
Genève	5.676 98	327 50
Ardennes	5.187 08	460 »»
Dauphiné	4.492 80	505 »»
Autrichiens	fl.3.232 47 Au 31 mars.	327 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	7.642 38	540 »»
Victor-Emmanuel	6.475 96	405 »»
Madrid à Alicante	6 543 26	477 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Capital social : Fr. 35,000,000

divisé en 70,000 actions de 500 fr. chacune.

Souscription publique ouverte :

Par la Société générale de crédit industriel et commercial (président : M. le marquis d'Audiffret), en vertu d'une autorisation de Son Exc. le ministre des finances, conformément à l'article 5 des statuts,

Et par la maison Ch. Devaux et Ce, de Londres.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(Sauf la sanction de la première assemblée générale.)

Le maréchal duc de Saldanha, ancien président du conseil des ministres en Portugal;
Le vicomte de Paiva, ministre de Portugal à la cour de France ;
Fortunato Chamiço, banquier à Lisbonne ;
Roldan, banquier à Lisbonne ;
José de Salamanca, vice-président du conseil d'administration du chemin de Madrid à Saragosse ;
A. Llorente, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse ;
J. de Zaragoza, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse;
De la Gandara, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse ;
José Lafuente, ancien député ;
Ch. Devaux, banquier à Londres ;
E. Blount, banquier à Paris, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse ;
Lichtlin, vice-président de la Société générale de Crédit industriel et commercial ;
Joseph de la Bouillerie, administrateur de la Société générale de Crédit industriel et commercial ;
Chatelus, ingénieur en chef des mines, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse ;
Le vicomte Paul Daru ;
Gustave Delahante, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse.

ARBITRE STATUTAIRE.

Aux termes des statuts et avec l'approbation du gouvernement portugais, M. Paulin Talabot est nommé arbitre chargé du règlement de toutes les questions ayant rapport au contrat pour l'exécution du réseau. Il est chargé, en outre, de présider à la réception définitive des travaux.

I.

Objet de la Société, tracé.

Le réseau portugais se compose :

1° De la ligne de Lisbonne à la frontière d'Espagne, près Badajoz ;

2° De la ligne de Lisbonne à Oporto.

La longueur totale de ces chemins est d'environ 480 kilomètres, divisés comme suit :

Partie commune aux deux lignes	110 kilomètres.
Ligne de la frontière d'Espagne	153 —
Ligne d'Oporto	217 —
Ensemble....	480 kilomètres.

II.

Concession.

La concession du chemin de fer a été faite à M. José de Salamanca, par acte du 14 septembre 1859, ratifié par les Cortès. Cette concession implique :

1° Une jouissance de quatre-vingt-dix-neuf ans;

2° Des tarifs calqués sur ceux des chemins français ;

3° Une subvention qui s'élève en moyenne à 123,653 fr. par kilomètre.

M. José de Salamanca apporte ladite concession à la Compagnie royale des chemins portugais, sans aucune réserve, aux clauses et conditions suivantes :

1° Aux termes de l'art. 6 des statuts, le prix du chemin, en sus de la subvention accordée par le gouvernement portugais, est fixé à forfait à 132,350 fr. par kilomètre, y compris le matériel fixe et roulant, les stations, les ateliers et leur outillage, les terrains, télégraphes électriques et autres accessoires. Le tout prêt à être livré à l'exploitation.

Les intérêts à servir pendant les travaux et frais de constitution et d'administration de la Société restent à la charge de la Compagnie.

2° M. José de Salamanca s'engage à exploiter, à ses risques et périls, les tronçons livrés à l'exploitation pendant la période des travaux, à charge par lui de payer à forfait 2 0/0 par an sur les versements effectués sur les actions.

3° M. José de Salamanca s'oblige à livrer le chemin jusqu'à la frontière d'Espagne dans le délai de deux ans et demi, et jusqu'à Oporto, dans le délai de trois ans.

III.

Forme de la Société.

La Société est anonyme. Ses statuts ont été approuvés par décret royal en date du 22 décembre 1859. Indépendamment des 70,000 actions formant le capital social de 35,000,000 fr., la Société est dès à présent autorisée à émettre le nombre d'obligations nécessaire pour pourvoir au complément des dépenses.

IV.

Produits probables.

PENDANT LES TRAVAUX.

Jusqu'à l'exploitation complète du réseau, les actionnaires toucheront semestriellement, à Paris, à Londres et à Lisbonne, savoir :

6 0/0 d'intérêt.
2 0/0 payés par M. José de Salamanca pour redevance provenant de l'exploitation des tronçons partiels, ainsi qu'il est dit ci dessus.

Soit 8 0/0 jouissance du 1er janvier 1860.

APRÈS L'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX.

Il suffirait d'une recette brute par kilomètre de 24,000 fr. pour assurer aux actionnaires un produit de 50 fr. par action de 500 fr. Ce produit sera notablement dépassé, car les recettes du réseau portugais arriveront, sans aucun doute, dans quatre ans, aux chiffres déjà réalisés sur le chemin de fer de Madrid à Alicante. Or, ces recettes brutes dépassent aujourd'hui le chiffre de 30,000 fr. par kilomètre.

Il y a même lieu de penser qu'à raison de l'importance du port de Lisbonne et de sa situation spéciale par rapport aux contrées transatlantiques, le transit devra arriver à un trafic beaucoup plus élevé que celui qui vient d'être cité.

Cette opinion se justifie encore de la manière suivante :

Le chemin de Lisbonne à la frontière d'Espagne fait partie de la grande ligne qui traverse toute la péninsule Ibérique en reliant Lisbonne avec Santarem, Badajoz et la ligne de Madrid à Alicante, et par là, Madrid, Saragosse, Pampelune, Barcelone et le réseau français. Tous ces chemins sont concédés, et devront être entièrement terminés au moment où la ligne portugaise sera livrée à l'exploitation.

La ligne d'Oporto relie les bassins du Tage avec les provinces situées sur le Douro et tout le nord du Portugal.

Cette ligne traverse Coïmbre et dessert les provinces les plus riches du Portugal. La population de ces provinces est, d'après les statistiques officielles, à un sixième près aussi concentrée que celle des trois départements les plus peuplés du nord de la France : soit les départements du Nord, de l'Aisne et du Pas-de-Calais.

Le gouvernement portugais a proposé aux Cortès, en même temps, que la construction des chemins de fer, et pour arriver à donner à leur trafic tout son développement, un réseau de 1,600 kilomètres de routes nouvelles ; on doit tenir grand compte des affluents venant par ces voies et par le réseau espagnol.

Conditions de la souscription.

Les actions sont de 500 fr.

La souscription est ouverte du lundi 16 avril au lundi 23 avril inclusivement, y compris le dimanche, de dix heures à deux heures.

Le versement en souscrivant est de 100 fr. par action.

Un autre versement de 100 fr. par action aura lieu après la répartition.

Les autres versements se feront au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La répartition se fera au marc le franc de la totalité des demandes; les coupures de dix actions et au-dessous ne seront réduites que dans le cas où le montant des souscriptions de dix actions ou au-dessous dépasserait le capital social.

On souscrit :

A Paris, à la Caisse de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL, rue Taitbout, 57.

A Londres, chez MM. CH. DEVAUX et Ce.

A Lisbonne, chez M. ROLDAN et chez M. CHAMIÇO.

A Madrid, chez M. JOSÉ DE SALAMANCA.

Nota. — *Les statuts imprimés sont à la disposition du public, ainsi que l'acte de concession, les rapports et pièces à l'appui, rue Taitbout, 57.*

CHEMIN DE FER
DE
SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX

Souscription à 20,000 actions de 500 f.

CAPITAL ET REVENU GARANTIS.

Le principe de garantie récemment inauguré par les fondateurs de la ligne ferrée de Saragosse à Pampelune ouvre à l'association des capitaux une voie nouvelle où doivent entrer tous ceux qui, promoteurs d'une entreprise sérieuse, ne l'offrent à la souscription publique qu'après en avoir scrupuleusement étudié les ressources et l'avenir.

Les fondateurs du chemin de Séville-Xérès-Cadix se trouvant dans ces conditions, ont résolu de faire une nouvelle application de ce principe, aujourd'hui consacré par le succès. Ils n'ont même pas craint de le compléter et de l'élargir encore, par suite de cette considération : que l'entreprise qu'ils proposent a traversé la période d'achèvement pour entrer dans celle du produit.

La Société du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix a été fondée par la Compagnie générale de crédit en Espagne. La construction de cette ligne a été menée à bonne fin sans l'aide d'aucune souscription publique.

Elle est, depuis le 1er mars dernier, en exploitation sur la plus grande partie de son parcours.

Les travaux étant à peu près achevés, on sait déjà d'une façon certaine ce qu'elle aura coûté; son exploitation étant ouverte, on peut dès à présent déterminer par des données précises ce qu'elle rapportera.

C'est donc entourés et fortifiés par tous ces éléments de conviction positive que les fondateurs du chemin de Séville-Xérès-Cadix mettent aujourd'hui à la disposition du public 20,000 actions de cette ligne, en garantissant à la fois, pendant cinq ans et six mois, le capital qu'elles représentent et un *minimum* de revenu de 7.45 0/0 en moyenne.

Ces actions sont la propriété de la Compagnie générale de Crédit en Espagne; elles sont émises pour son compte par la maison LES FILS DE GUILHOU JEUNE, ses banquiers, à Paris.

Société du chemin de Séville-Xérès-Cadix

Base légale. — Les statuts de la Société ont été approuvés, et sa constitution en Société anonyme autorisée par décret de la reine d'Espagne, en date du 4 mars 1857.

Capital social.— Actions, 23.750,000 f.
Obligations, 11,875,000

Le chemin.

Indications sommaires.

Longueur. — 138 kilomètres, dont 104 sont, dès à présent, exploités; les 34 kilomètres restant seront ouverts au mois de juillet prochain.

Principaux centres desservis. — Séville, 120,000 âmes; Xérès, 65,000; San-Fernando, 25,000; Cadix, 70,000.

Parcours et voisinage immédiat.— 600,000 âmes.

Bassin de rayonnement.— 2,200,000 âmes

Tout le monde sait que, en France, les chemins de fer les plus productifs sont ceux qui constituent la grande ligne dont le point de départ est à Lille et le terme à Marseille : chemin du Nord, chemin de Paris à Lyon, chemin de Lyon à la Méditerranée.

Sous l'influence des mêmes causes, la ligne analogue de l'Espagne part de Bayonne, aboutit à Cadix.

Cadix est le grand port de mer de l'Espagne. Il a la même importance que Trieste pour l'Autriche et Marseille pour la France.

Il résulte, en effet, des documents officiels que les droits d'importation perçus aux ports de Cadix et de Séville représentent le quart des recettes des douanes espagnoles.

Le chemin de Séville à Cadix dessert cette belle province d'Andalousie, si renommée par la richesse de son sol et la variété de ses produits.

Il profite de tout le trafic accumulé dans le parcours des sections qui le précèdent.

Enfin, il est appelé à recevoir une grande partie du trafic qui viendra de l'important embranchement de Cordoue à Grenade et à Malaga, et la totalité de celui que doit donner l'embranchement bien plus important encore de Séville à Mérida, à travers l'Estramadure.

Le chemin de Séville-Xérès-Cadix peut donc compter sur un trafic local sans exemple en Espagne et assez rare dans les pays les plus riches de l'Europe. On peut s'en faire une idée par le produit du petit chemin de 27 kilomètres qui fonctionne aujourd'hui de Xérès à Puerto-Real, se reliant d'une part à la section de Séville-Xérès, et d'autre part, à la direction de Xérès, Puerto-Real et Cadix.

Ce chemin, prototype réduit de la grande ligne de Séville-Xérès-Cadix, tient, au point de vue des produits, la tête des lignes espagnoles.

Il résulte, en effet, de la dernière statistique (exercice 1858), qu'il a donné 40,910 fr., c'est-à-dire le double de la moyenne des chemins de fer espagnols.

Si l'on considère, en outre de ces ressources de trafic local, les grands éléments de trafic général qu'assure au chemin de Séville à Cadix sa position de grand aboutissant de toute l'Espagne sur l'Océan, on ne s'étonnera pas que toutes les études faites jusqu'ici sur le trafic de cette ligne s'accordent à en attendre un revenu de 13 à 14 0/0 dès les premières années de l'exploitation, et de 20 à 25 0/0 pour les années suivantes.

Double garantie.

La Compagnie générale de Crédit en Espagne, au capital de 35 millions de francs, agissant en qualité de Société anonyme et dans les termes de ses statuts .... d'une part ;

Et MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers à Paris, d'autre part ;

Garantissent aux souscripteurs des actions proposées :

1° Un minimum d'intérêt et dividende :

Dernier sem. de 1860, de fr. 15, soit 6 0/0 l'an

Pour l'année	1861,	35,	7 —
—	1862,	35,	7 —
—	1863,	40,	8 —
—	1864,	40,	8 —
—	1865,	40,	8 —

Les actionnaires auront donc touché au 1er janvier 1866............ fr. 205, moy. 7.45 0/0

2° Le remboursement au pair de 500 fr. l'une, en janvier 1866, du montant des actions garanties, dans le cas où la totalité des bénéfices réalisés par la Compagnie du chemin de fer n'aurait pas couvert les dividendes ci-dessus énoncés.

Le droit du porteur devra, sous peine de déchéance, s'exercer dans les trois premiers mois de 1866, terme de rigueur.

Il résulte de cette disposition qu'à cette époque le souscripteur, en outre de 205 fr. qu'il aura touchés au *minimum*, se trouvera dans cette alternative : — ou de rentrer dans le capital qu'il aura fourni, — ou de rester définitivement pourvu d'un titre de premier ordre.

Les revenus ci-dessus sont garantis comme *minimum*, sans préjudice des excédants, lesquels appartiendront en entier aux porteurs de titres.

Dans le cas où une fusion avec d'autres Compagnies de chemins de fer serait contractée par la Compagnie de Séville-Xérès-Cadix, les porteurs d'actions qui renonceraient à jouir des avantages de cette fusion, auraient également la faculté de réclamer des parties garantes le remboursement au pair de leurs actions ; ce droit devra s'exercer dans les trois mois, terme de rigueur, qui suivront la fusion devenue définitive.

Résumé.

1° Intérêt à 7 45 0/0 l'an, en moyenne, garanti jusqu'au 1er janvier 1866 ;

2° Remboursement du capital garanti ;

3° Probabilité d'un revenu de 20 à 25 0/0 ;

4° La situation du chemin de Séville-Xérès-Cadix est exceptionnelle ; il est appelé à devenir le Lyon-Méditerranée de l'Espagne ;

5° En exploitation depuis le 1er mars, il a traversé la période critique de la construction ; son avenir repose sur des faits acquis et non sur des évaluations discutables.

Conditions de la souscription.

Les actions seront payables, savoir :
200 fr. en souscrivant ;
150 fr. le 15 mai ;
150 fr. le 15 juin ;

Sous déduction, au profit du porteur, de l'intérêt à 6 0/0 des versements effectués, depuis la date desdits versements jusqu'au 1er juillet prochain, époque où commence la jouissance des titres.

La répartition aura lieu, au prorata des demandes, dans les dix jours qui suivront la clôture de la souscription.

Toute demande non accompagnée du premier versement de 200 francs sera considérée comme non avenue.

La souscription sera ouverte du 12 au 25 avril.

On souscrit : à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, au siége de la Compagnie générale de Crédit en Espagne ;

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, verser au crédit de MM. les fils de Guilhou jeune.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LE SIMPLON.

Emprunt de fr. 15,000,000.

Le conseil d'administration a décidé qu'en exécution de l'article 5 des statuts, le fonds social primitivement fixé à 25 millions, lequel, aux termes dudit article, peut s'élever jusqu'à 60 millions par des appels successifs d'actions ou d'obligations, sans que pourtant le montant des emprunts puisse jamais être supérieur aux quatre dixièmes du capital social, est porté à 40 millions.

Il est procédé à cette augmentation par l'émission de 62,500 obligations au prix de 240 fr. chacune donnant droit à un intérêt de 15 fr. par an, payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année.

L'émission a lieu, jouissance du 1er janvier 1860.

Ces obligations qui font partie de l'emprunt prévu par l'article précité et pouvant s'élever jusqu'à 24 millions effectifs, lequel emprunt est principalement destiné à satisfaire aux engagements contractés dans les conventions avec les Etats sardes et l'Etat de Genève par suite des concessions :

1° Du chemin de fer de jonction entre le chemin de fer d'Arona sur le lac Majeur et le chemin de fer de la vallée du Rhône ;

2° Du chemin de fer du Chablais ;

3° Du chemin de fer de jonction entre la ligne du Chablais et celui de Lyon à Genève ;

Sont remboursables à 500 fr. chacune par voie de tirage au sort dans l'espace de quatre vingts ans, à partir du 1er janvier 1867.

La souscription est ouverte à partir du 15 avril, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, 28, rue Laffite ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquier ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, chez MM. Sheppards, Pelly et Allcard, 28, Threadneedle street ;

A Genève, dans les bureaux de la Ce, maison Laya, quai du Rhône.

Elle sera close le 7 mai 1860.

Un premier versement de 100 francs par obligation est effectué en souscrivant.

Dans les dix jours de la clôture de la souscription, chaque souscripteur sera informé du nombre d'obligations qui lui aura été attribué.

Le 1er juillet 1860, sera fait l'appel du second versement de 70 fr., et le 1er janvier du troisième et dernier versement de pareille somme, déduction faite des coupons échéant à ces deux époques.

Nota. Une première section de la ligne d'Italie comprise entre le Bouveret et Martigny est livrée à l'exploitation depuis le mois de juillet dernier.

Une dernière section de Martigny à Sion sera ouverte le 10 mai prochain.

Par suite de l'annexion de la Savoie à la France, le chemin de fer du Chablais compris dans la ligne d'Italie devient un chemin français.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE

Emission des titres provisoires au porteur.

M. Léop. S. Konigswarter, banquier, a l'honneur de prévenir MM. les souscripteurs qu'à dater du lundi 16 avril il tient à leur disposition les titres provisoires d'obligations *au porteur*, en échange des quittances de souscription qui leur ont été délivrées.

A partir de la même époque, les souscripteurs auront la faculté d'anticiper, sous bonification d'escompte à raison de 3 0/0, les trois versements d'ensemble 71 fr. qui restent à échoir.

Les échanges et les versements s'effectueront à Paris, rue de Provence, 58.

Les quittances de souscription délivrées à la mairie de Lille seront échangées à Lille seulement.

Les obligations de cet emprunt, entièrement libérées, sont admises à la cote officielle à la Bourse de Paris.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

18 avril. — **Crédit foncier de France.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, rue Neuve-des-Capucines, 19.

25 avril. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures et demie. Dépôt de 20 actions trois jours avant la réunion, au siége social, square Clary, 5, et place Vendôme, 15. (Voir aux annonces de ce jour.)

26 avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures de relevée. Dépôt de 40 actions du 26 mars au 14 avril au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

27 avril. — **Chemin de fer du Nord.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures du soir. Dépôt de 40 actions au moins du 1er au 14 avril au siége social, place Roubaix, 24.

27 avril. — **Société des Journaux réunis.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à l'hôtel de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions huit jours avant la réunion. (Voir l'avis placé en tête du journal).

28 avril. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions cinq jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 avril. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à Paris. (Voir aux annonces de ce jour.)

28 avril. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi. Dépôt de 20 actions au siége social, rue de Provence, 68.

30 avril. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 5 actions. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

30 avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, du 2 au 14 avril.

22 mai. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

30 mai. — **Société anonyme de la manufacture des glaces d'Aix-la-Chapelle.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Aix-la-Chapelle, rue de Communication, 81, à 11 heures. Dépôt de 10 actions quatorze jours avant la réunion.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(DIVIDENDES.)

1er avril. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement du solde du dividende (exercice 1859), soit 20 fr. par action nominative, et 19 fr. 61 par action au porteur, à la caisse de la Compagnie.

2 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859 soit 67 fr. par action (16e coupon des actions), à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

15 avril. — **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderies de Fourchambault, Montluçon et Imphy.** — Paiement de la première moitié du dividende de l'exercice 1858-59, soit 6 fr. par action, au siége social, place Vendôme, 16.

---

(1) Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 7 avril 1860.

16 avril. — **Houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement de 5 fr. par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces du 7 avril).

16 avril. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement de 10 fr. par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces du 7 avril).

16 avril. — **Houillères de Saint-Etienne.** — Paiement de 5 fr. 50 par action formant le solde du dividende de 1859. (Voir aux annonces du 7 avril)

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859, après fixation par l'assemblée générale du 30 avril courant.

Service des Obligations.

1er avril. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section Nord). — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon (emprunts 1852-1855). (Voir l'avis publié à nos annonces du 24 mars)

1er avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts sur les obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée : 12 fr. 50 c. par obligation nominative, et 12 f. 17 c. par obligation au porteur (impôt prélevé) : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie. (Voir aux annonces du 24 mars.)

1er avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt 1843), soit 25 fr. pour les titres nominatifs, et 24 fr. 36 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie.

1er avril. — **Chemin de fer de Bessèges à Alais.** — Paiement de 7 fr. 50 c. sur les obligations de la Compagnie, pour les titres nominatifs, et de 7 fr. 31 c. pour les titres au porteur, à Paris, rue Bergère, 12.

1er avril. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation : à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2 ; à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

1er avril. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement du coupon semestriel n° 7 sur les obligations de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er mai. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations émises en 1858, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir les détails aux annonces.)

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement des intérêts sur les obligations émises par la Société. Dépôt des coupons jusqu'au 25 avril.

APPELS DE FONDS

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, qui seront fixés à l'assemblée générale du 30 avril.

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 16 au 23 avril. — **Compagnie royale des chemins de fer portugais.** — Emission de 70,000 actions de 500 fr. chacune. (Voir l'avis relatif à cette émission, page 278.)

Du 12 au 25 avril. — **Chemin de fer de Séville - Xérès - Cadix.** — Emission de 20,000 actions de 500 fr. (Voir l'avis relatif à cette émission, page 279.)

Du 15 avril au 7 mai. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Emission de 62,500 obligations à 240 fr. chacune, remboursables à 500 fr. par voie de tirage au sort, à partir du 1er janvier 1867. (Voir l'avis publié plus loin, page 280.)

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

A partir du 16 avril. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Faculté aux souscripteurs de libérer leurs titres avec une bonification d'escompte à raison de 3 0/0 l'an : à Paris, rue de Provence, 56, et à Lille.

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Faculté aux actionnaires de libérer leurs actions avec bonification de l'intérêt de 5 0/0 l'an.

ÉCHANGE DE TITRES.

A partir du 16 avril. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Echange des quittances de souscription contre des titres provisoires d'obligations au porteur : à Paris, rue de Provence, 58, et à Lille.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

30 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Tirage au sort des obligations de la deuxième série de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, au siége de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à 10 heures et demie.

7 mai. — **Chemins de fer du Nord.** — Tirage au sort d'un tiers des actions nouvelles, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi.

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 1er au 7 avril...	1680	1,128,407 12	671 67	1618	1,064,476 65	657 80	2.00	».»»
ORLÉANS (1)	1er — 7 — ...	1475	1,261,735 58	855 42	1475	1,195,770 23	810 69	5 52	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	1er — 7 — ...	1406	1,806,180 94	1,284 62	1363	1,721,827 10	1,263 27	1.69	»
OUEST (1)	1er — 7 — ...	1195	931,853 35	779 75	1188	888 579 66	747 95	4.25	»
NORD (1)	1er — 7 — ..	964	1,093,557 92	1,134 »»	919	1,021,213 30	1,111 »»	7 09	»
MIDI (1)	1er — 7 — ...	793	420 874 17	530 85	793	349,213 »»	440 36	20.54	»
LYON A GENÈVE (1)	1er — 7 — ...	231	120,714 77	522 57	220	100.220 30	437 64	16.25	»
ARDENNES (1)	1er — 7 — ...	164	69,163 44	386 54	154	62,778 10	407 61	»	11.12
DAUPHINÉ	1er — 7 — ...	134	50,401 35	376 12	134	44,652 22	333 22	11.40	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	1er — 7 — ...	33	18,900 »»	572 »»	33	26,690 90	808 80	»	29.27
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.......	25 — 31 mars ...	1336	855,039 42	644 82	1169	1,262,115 57	1,079 65	»	40.26
AUTRICHIENS	1er — 7 avril ...	1323	fl. 296,725 »»	224 28	1323	fl. 284,092 »»	214 73	4.45	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante.....	25 — 31 mars ...	482	357,131 41	740 93	482	204,840 66	424 98	74 32	»
{ Madrid à Guadalajara..	25 — 31 — ...	57	14,853 15	261 10	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	1er — 7 avril ...	275	46,928 85	170 65	265	50,042 65	188 83	».»»	9.07
VICTOR-EMMANUEL	26 mars 1er — ...	214	131,776 66	615 77	214	104,067 06	486 29	21.03	»
OUEST SUISSE	30 — 5 — ..	97	39,503 66	410 36	89	27,699 35	316 21	18.50	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1680 kilomètres.
1859 — 1618 —

12e année. — 14e semaine.
Du 1er au 7 avril 1860.

136.168 Voyageurs	338 550 27
Bagages, Marchandises, etc.	760.856 86
Total	1.128.407 13
Recettes antérieures	13.813.892 03
Total	14.942.299 16
14e semaine de 1860	1.128.407 13
Semaine correspondante de 1859	1.064.476 05
Différence	63.931 08
Recettes depuis le 1er janvier 1860	14.942.299 16
— — 1859	15.562.384 86
Différence	379.914 32

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 1er au 7 avril 1860.

81.252 Voyageurs	406.408 80
Bagages, Marchandises, etc.	855.326 78
Total	1.261.735 58
Semaine correspondante de 1859	1.195.770 23
Différence	65.965 35
Recettes depuis le 1er janvier 1860	15.484.550 30
— — 1859	15.767.926 49
Différence	283.376 19

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mars 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

11.432 Voyageurs	25.616 35
Bagages, Marchandises, etc	27.419 95
Total	53.036 30
Mois correspondant de 1859	50.952 69
Différence	2.083 61
Recettes depuis le 1er janvier 1860	161.830 38
— — 1859	137.259 32
Différence	24.571 26

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville
1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

15.134 Voyageurs	32.637 58
Marchandises, etc	122.385 13
Total	155.021 71
Mois correspondant de 1859	111.157 74
Différence	43.803 97
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	423.506 16
— — 1859	304.307 10
Différence	119.199 06

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

52.824 Voyageurs	30.880 55
Bagages, Marchandises, etc	1.262 25
Total	32.142 80
Mois correspondant de 1859	35.366 96
Différence	3.224 16
Recettes depuis le 1er janvier 1860	98.361 21
— — 1859	98.856 96
Différence	495 75

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 88 kilomètres.

10.641 Voyageurs	23.687 86
Bagages, Marchandises, etc	61.613 73
Total	85.301 59
Recettes depuis le 1er janvier 1860	207.510 36

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860. Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1859. — 1303 —
Du 1er au 7 avril 1860.

142.600 Voyageurs	559.401 70
Bagages et Marchandises	1.246.779 24
Total	1.806.180 94
Semaine correspondante de 1859	1.721.827 10
Différence	84.353 84
Recettes depuis le 1er janvier 1860	23.230.485 04
— — 1859	22.817.623 80
Différence	412.861 24

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.
1860. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1859. — 457 —
Du 1er au 7 avril 1860.

31.411 Voyageurs	80.303 65
Bagages et Marchandises	224.793 10
Total	305.101 75
Semaine correspondante de 1859	299.550 65
Différence	5.561 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.261.923 30
— — 1859	3.793.592 25
Différence	468.331 05

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1158 —
Du 1er au 7 avril 1860.

227.768 Voyageurs	421.496 90
Marchandises, etc. — Grande vitesse	63.243 25
— — Petite vitesse	447.113 20
Total	931.853 35
Semaine correspondante en 1859	888.579 66
Différence	43.273 69
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	11.815.320 95
— — 1859	11.091.925 48
Différence	723.395 47

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 912 —
Du 1er au 7 avril 1860.

120.220 Voyageurs	342.570 98
Bagages, Marchandises, etc	750.986 94
Total	1.093.557 92
Semaine correspondante de 1859	1.021.243 36
Différence	72.314 56
Recettes depuis le 1er janvier 1860	15.253.583 72
— — 1859	14.140.992 70
Différence	1.112.591 02

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.
1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 220 —
Du 1er au 7 avril 1860

13.373 Voyageurs	40.727 87
Bagages et Marchandises	79.986 90
Total	120.714 77
Semaine correspondante de 1859	100.220 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.311.017 82
— — 1859	1.190.034 70

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 1er au 7 avril 1860

CHEMIN DE FER.

35.786 Voyageurs	115.147 19
Bagages, Marchandises, etc.	305.726 98
Total	420.874 17
Canal latéral et canal du Midi	49.010 18
Total	469.884 35
14e semaine 1859. Chemin de fer	349.213 »»
— — Canal	51.502 19
Total	400 715 19
Chemin de fer, différence sur 1859	71.041 17
Canal, — —	2.492 01
Total	69.169 16
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.982.606 29
— — 1859	5.322.432 28
Différence	660.174 01

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan.* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 124 —
Du 1er au 7 avril 1860.

10.460 voyageurs	17.672 50
Bagages, Marchandises, etc	42.489 94
Total	60.162 44
Semaine correspondante de 1859	62.778 10
Différence	2.615 66
Recettes depuis le 1er janvier 1860	850 728 36
— — 1859	777.426 49
Différence	73.301 87

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —
Du 1er au 7 avril 1860

11.838 Voyageurs	23.935 50
Bagages, Marchandises, etc	26.465 85
Total	50.401 35
Semaine correspondante de 1859	44 652 22
Différence	5.749 13
Recettes depuis le 1er janvier 1860	602.979 66
— — 1859	544.000 76
Différence	58 978 90

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres
Du 1er au 7 avril 1860.

Voyageurs	1.833 20
Bagages, Marchandises, etc	17 066 80
Total	18.900 »»
Semaine correspondante de 1859	26.690 90
Différence	7.790 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	302.184 90
— — 1859	336 243 80
Différence	34.058 90

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 25 au 31 mars 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 965 kil.

56.739 Voyageurs	164.834 93
Bagages et Marchandises	554.198 65
Transports militaires	45.573 97
Total	764.607 57
Semaine correspondante de 1859	1.118.014 72
Différence	353.407 15

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

34.883 Voyageurs	56.041 95
Bagages et Marchandises	28.637 90
Transports militaires	5.752 »»
Total	90.431 85
Semaine correspondante de 1859	144.160 85
Différence	53.669 »»

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1109 kil.

En 1860	855.039 42
En 1859	1.262.115 57
Différence	407.076 15

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1109 kil.

En 1860	10.133.823 56
En 1859	11.253.664 37
Différence	1.119.840 79

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres. 1859. — 1323 —

Du 1er au 7 avril 1860

33.205 Voyageurs ....En florins	88.478 »»
745.964 »» quintaux Marchandises	208.247 »»
Total	296.725 »»
Semaine correspondante de 1859	284.092 »»
Différence	12.633 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.278.552 »»
— — 1859	3.723.661 »»
Différence	554.891 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860, Longueur exploitée : 275 kilomètres 1859. — 265 —

Du 1er au 7 avril 1860.

23.141 Voyageurs	24.611 53
Marchandises et Bagages	22.317 32
Total	46.928 85
Période correspondante de 1859	50.042 65
Différence	3.113 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	638.767 97
— — 1859	590.748 20
Différence	48.019 77

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 25 au 31 mars 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres. 1859. — ...... 492 —

11.310 Voyageurs	88.525 18
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	19.011 08
— (petite vitesse)	249.595 15
Total de la semaine	357.131 41

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.655 voyageurs	9.739 77	14.883 15
Bagages, March. (gr. vit.)	1.797 48	
Marchandises (petite vit.)	3.325 90	
Total des deux lignes réunies		372.014 56
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		2.971.469 29
Total		3.343.483 85

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 26 mars au 1er avril 1860.

31.243 Voyageurs	58.663 35
Bagages, Marchandises, etc.	45.253 35
Recettes diverses	260 50
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	27.599 26
Total	131.776 46
Recettes correspondantes de 1859	104.067 06
Différence	27 709 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.385.888 06
— — 1859	1.162.017 19
Différence	223.870 87

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 236 kilomètres. 1859. — 206 —

Du 1er au 7 avril 1860

27.676 Voyageurs	45.576 85
Bagages, Marchandises	44.739 93
Total	90.316 78
Semaine correspondante de 1859	89.016 20
Différence	1.300 58
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.160.004 88
— — 1859	1.012.516 99
Différence	147.487 89

SÉVILLE — XÉRÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

1re année. — 8e semaine.

Du 18 au 24 mars 1860.

Voyageurs .... Fr. 24.684 21

NOTA. — Ces recettes ne représentent que le produit des voyageurs. Le service des marchandises sera ouvert dans la première quinzaine du mois courant.

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 30 mars au 5 avril 1860.

15.532 Voyageurs	22.448 10
Bagages, Marchandises, etc.	17.357 56
Total	39.805 66
Semaine correspondante de 1859	27.609 35
Différence	12.206 31
Recettes depuis le 1er janvier 1860	390.972 90
— — 1859	319.229 29
Différence	71.743 61

TARRAGONE A REUS

2e quinzaine de mars 1860	6.298 80
— — 1859	7.168 07
Différence	869 27

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres

Mars 1860.	13.897 85	3 1ers mois 1860	41.804 »»
Mars 1859.	13.987 47	id. 1859	40.158 36
Différence..	89 62		1.645 64

ANVERS A GAND.

Mars 1860..	59.683 37	3 1ers mois 1860	180.168 17
Mars 1859..	58.372 71	id. 1859	162.561 75
Différence..	1.310 66		17.606 42

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Mars	116.072 55	103.783 82	12.288 73	11.84
3 1ers mois	414.141 14	356.112 70	58.028 44	16.29

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mars	1,473,045 48	1,320,023 66	153,021 82	11.59
3 1ers mois.	5,253,280 03	4,877,366 79	375,913 24	7.70

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mars 1860	62.008
Becs éclairés en mars 1859	57.231
Augmentation en mars 1860	4.777 becs
Recettes du gaz. — Mars 1860	231.455 61
Recettes du gaz. — Mars 1859	211.377 64
Augmentation en mars 1860	20.077 97
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	2.075.584 62
— 1858-59 —	1.851.450 54
Augmentation pour l'exercice courant	224.134 08

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

(ACTIONS).

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le seizième coupon des actions, échéant le 1er avril 1860 (solde du revenu de l'exercice 1859, fixé par l'assemblée générale à 67 fr. par action), est payé, depuis le 2 avril courant, dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Le paiement de ce solde est effectué, pour les actions au porteur, sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, ce qui le réduit à 66 fr. 12 c. pour les *actions entières*, et à 66 fr. 42 c. pour les *actions de jouissance.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le 30 avril courant, à dix heures et demie du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, au tirage au sort des obligations, 2e série (remboursables à 1,250 fr.), de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, qui doivent être amorties en 1860.

Le remboursement des numéros sortis aura lieu, à partir du 1er juillet prochain, à la caisse de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Le directeur,
C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'hon-

neur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 49 des statuts, aura lieu le 26 avril 1860, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Pour faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, doivent déposer leurs titres au porteur et leurs certificats d'actions nominatives, ou les pièces constatant le dépôt d'actions de la Compagnie, à la Banque de France ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les titres sont reçus, depuis le lundi 26 mars jusqu'au samedi 14 avril inclusivement, dans les bureaux de la Compagnie, section nord, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, de dix heures à deux heures.

Une carte nominative et personnelle est remise à tous les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale. Des modèles de pouvoirs sont délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Paiement de dividende.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dixième coupon des actions de la Compagnie, échu le 1er avril 1860 (solde du dividende de l'exercice 1859), fixé par l'assemblée générale à 20 fr. par action, est payé, depuis le 2 avril courant, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Le paiement de ce dividende a lieu, pour *les actions au porteur*, sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, ce qui le réduit à 19 fr. 61 c. par action.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Assemblée générale ordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités, aux termes de l'article 32 des statuts de la Compagnie, à se réunir en assemblée générale ordinaire, le samedi 28 avril, à trois heures et demie, salle Herz, rue de la Victoire, n° 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et, s'il y a lieu, approuver les comptes de l'exercice 1859.

Les actionnaires porteurs d'au moins vingt actions, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffite, n° 17, de dix à deux heures ;

A Lyon, rue Impériale, n° 33 ;

A Genève, chez MM. Christian Kohler et Ce, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chaque déposant.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 43 des statuts, est convoquée pour le samedi 28 avril 1860, *à midi*, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désirent assister à cette assemblée générale, doivent avoir déposé leurs titres au porteur ou leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives avant le 13 avril courant, au siége de l'administration, rue de Provence, 68.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle et extraordinaire* pour le mercredi 25 avril courant, à trois heures et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'inscription nominative, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer, *trois jours au moins avant celui de la convocation*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative, soit également toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 10 avril, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, où des cartes personnelles d'admission seront remises à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent eux-mêmes être actionnaires de la Compagnie, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est, dès à présent, délivré dans les bureaux de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 46, square Clary, 5.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires une proposition à l'effet de réaliser les voies et moyens pour l'exécution de la section de Bourgoin à la ligne de Grenoble.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration, conformément aux prévisions de l'article 35 des statuts, a décidé que l'assemblée générale des actionnaires pour l'année courante aura lieu au siége de la Compagnie, station d'Atocha, à Madrid, le 31 mai prochain, à midi.

En exécution des prescriptions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun.

Ceux qui se trouvent dans ce cas, et qui voudraient faire partie de l'assemblée devront déposer, à Madrid, dans la caisse de la Compagnie, ou à Paris, dans celle de MM. de Rothschild frères, un mois avant la réunion, les actions qui leur donnent droit d'y assister.

A la remise de leurs actions, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif, qui constatera le jour et l'heure auxquels ils auront déposé leurs actions dans l'une des caisses ci-dessus désignées.

S'il y avait des actionnaires porteurs du même nombre d'actions, on préférera celui qui aura fait le premier le dépôt de ses titres.

Conformément à l'art 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre d'actions déposées en vue de l'assemblée générale fixée au 16 avril, n'ayant pas atteint celui déterminé par les statuts pour la constitution régulière de la réunion, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale qui aura lieu le mardi 22 mai prochain, à une heure précise, dans la salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1 ; soit à la Banque de Flandre, à Gand ; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, où des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

Les délibérations de l'assemblée générale seront valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt du 1er novembre 1858, que le paiement du coupon échéant le 1er mai, aura lieu, à raison de 7 fr. 50 l'un, à dater du 1er mai prochain :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, banquiers, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel ;

4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch ;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

MM. les porteurs d'obligations foncières qui veulent toucher à Paris les intérêts échéant le 1er mai prochain, sans avoir à subir des retards, sont invités à effectuer, à partir du 16 avril, le dépôt de leurs coupons au siége de la Société, 19, rue Neuve-des-Capucines, de dix heures à deux heures.

Les coupons déposés avant le 25 avril seront payés le 1er mai.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 30 avril courant, à dix heures précises du matin, à Angleur, station de Chênée, près Liége (Belgique).

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut posséder au moins cinquante dixièmes d'actions.

MM. les actionnaires qui désirent y assister, sont invités à faire le dépôt de leurs titres, soit à la caisse de la Société, à Angleur, soit à celle de Paris, rue Richer, 19.

Il leur sera délivré un récépissé de dépôt de ces titres, qui leur servira de carte d'admission.

L'assemblée générale entendra la communication des comptes de l'exercice 1859, la fixation du dividende et la proposition du conseil d'administration, relative à la majoration du fonds social, par voie d'émission d'actions, conformément à l'article 6 des statuts.

Par ordre du conseil d'administration.

Le directeur général,
SAINT-PAUL DE SINÇAY.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES DE

COMMENTRY ET DES FORGES ET FONDERIES

De Fourchambault, Montluçon et Imphy.

L'assemblée générale des actionnaires du 10 avril 1860 a fixé le dividende de l'exercice 1858-59 à 12 fr. par action, payables :

6 fr., le 15 avril courant;

6 fr., le 15 octobre prochain;

A Paris, au siége de la Société, place Vendôme, 16;

A Fourchambault (Nièvre), à Commentry et à Montluçon (Allier);

Et à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, et Ve Morin, Pons et Morin.

Il sera fait sur les actions au porteur une retenue d'impôt de 6 fr. 22 c.

MM. les actionnaires de la Société anglo-française des MANUFACTURES D'AUBUSSON ET DE FELLETIN (Sallandrouze de Lamornaix et Ce), sont convoqués en assemblée générale pour le samedi 28 avril 1860, à quatre heures, rue du Sentier, 10, au dépôt général des manufactures de la Société.

L'assemblée a pour objet le compte rendu des opérations de l'année, la présentation et l'approbation des comptes de l'exercice, et la communication de diverses mesures d'intérêt général.

Les propriétaires de vingt-cinq actions devront, pour être admis à l'assemblée, déposer leurs titres au siége social, 23, boulevard Poissonnière, jusqu'au lundi 23 avril au plus tard.

Le bureau est ouvert de 10 à 4 h.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE

(Prusse Rhénane.)

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en exécution de l'article 38 des statuts, que l'assemblée générale aura lieu à Aix-la-Chapelle, aux bureaux de la Société, rue de Communication, 81, le mercredi 30 mai prochain, à onze heures du matin.

L'assemblée se compose des actionnaires qui sont porteurs de dix actions au moins. Les actions doivent être déposées, au plus tard, quatorze jours avant celui de l'assemblée générale, soit à Paris, aux bureaux de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 88; soit à Aix-la-Chapelle, chez le directeur général, où l'on remettra en échange un récépissé et une carte d'admission.

L'actionnaire ayant droit d'assister à l'assemblée peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Aix-la-Chapelle, le 5 avril 1860.

Pour le conseil d'administration.

Le directeur général,

VON KOSTERITZ.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES

DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.

Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOUT, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 25 mai prochain.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadilly W;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 7 avril 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 1er avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 1er avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 avril 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE :

ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le marché est resté fort paisible pendant les premiers jours de cette semaine. Il y avait peu d'affaires et peu de vendeurs, mais le public s'habituait peu à peu au cours de 70 fr. sur la rente 3 0/0. Ce prix rencontrait encore, il est vrai de la résistance; mais d'après les achats continuels qui avaient lieu chaque fois que la rente revenait à 69 90 et 69 85, il était facile de prévoir que le moment n'était pas loin où le cours de 70 fr. serait définitivement franchi. Le vide se faisait chaque jour au comptant par suite des achats d'inscriptions pour les caisses publiques, et c'était un motif de confiance pour les acheteurs ou spéculateurs. Les difficultés politiques qui, depuis quatre mois, avaient été le principal obstacle à la hausse, avaient été aplanies les unes après les autres, et ne pouvaient plus servir de prétexte pour peser sur les cours. Aussi à la Bourse de mercredi dernier on a monté facilement à 70 20, et à la Bourse d'hier jeudi, les dispositions du marché étaient plus que jamais à la hausse, et la rente avait déjà monté à 70 45 lorsque l'on a appris de Londres que la Banque d'Angleterre venait d'élever le taux de son escompte à 5 0/0. Cette nouvelle a un peu refroidi notre marché et a fait rétrograder notre 3 0/0 à 70 25.

On ne croit pas pourtant que la Banque de France suive l'exemple de la Banque d'Angleterre, à moins que la différence de 1 1/2 0/0, qui existe maintenant dans le taux d'escompte des deux places, ne donne lieu à des versements qui forcent notre Banque à protéger son encaisse en remettant l'escompte à 4 0/0. Dans tous les cas, on ne paraît pas disposé à se préoccuper beaucoup de cette éventualité. Le point important pour les spéculateurs à la hausse, c'est que le 3 0/0 ait franchi le cours de 70 fr., et qu'il se maintienne au-dessus de ce cours.

La rente est pour le moment la valeur favorite de la spéculation. Le marché des actions a conservé une très-grande fermeté, mais n'a suivi que lentement les mouvements du 3 0/0. Ainsi, le Mobilier est parvenu péniblement à 800; mais il a été lourd au-dessus de ce prix.

Les actions d'Orléans ont peu varié depuis que le coupon de 67 a été détaché. La spéculation semble se porter de préférence sur les actions du Lyon, qui ont été fort recherchées ces jours-ci, sur la nouvelle que le dividende de 1859 serait de 63 50, et sur les actions du Nord dont le produit est de 65 50.

Les actions de l'Est, qui avaient éprouvé une baisse subite au moment où l'on a connu le dividende fixé à 38 70, sont revenues à leurs anciens cours. Il existe sur ce chemin un découvert considérable qui nécessite chaque jour de nouveaux escomptes. D'ailleurs au prix actuel, cette valeur rapporte encore un intérêt de 6 0/0.

Les actions du Midi se tiennent difficilement de 520 à 525.

Parmi les chemins de fer étrangers, les affaires ont eu surtout de l'activité sur les Saragosse, qui sont revenus au pair. Les Autrichiens ont eu des velléités de hausse; mais chaque fois que les cours s'amélioraient de 5 à 7 50, de nouvelles offres les faisaient rétrograder. Il en a été de même pour les actions des chemins de fer Lombards, qui se tiennent difficilement de 542 50 à 545, quoique l'on ait annoncé un revenu de 30 fr. sur cette ligne, dont 7 fr. 50 ont déjà été payés.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 5 avril jusqu'à celle du 12 avril :

La rente 3 0/0 a fait 70 et 69 80 au comptant; elle a repris à 70 30; elle est restée à 70 20. Elle a varié à terme de 69 80 à 70 45; elle est restée à 70 25.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 95 75 à 97; elle est restée à 96 30.

Le Crédit foncier a monté de 765 à 790.

Le Crédit mobilier a monté de 787 50 à 805; il est resté à 797 50.

Les actions d'Orléans, qui étaient il y a huit jours, à 1,425, ont fait, après le détachement du coupon, de 1,367 50 à 1,357 50; elles sont restées à 1,360.

Le Nord ancien a monté de 960 à 970; il est resté à 967 50; le Nord nouveau, de 867 50 à 872 50.

L'Est a monté de 628 75 à 648 75; il est resté à 645.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 925 à 936 25; il est resté à 933 75.

Le Midi a monté de 522 50 à 527 50; il est resté à 520.

L'Ouest, qui était à 595 jeudi dernier, a fait 570 et 580, coupon détaché; il est resté à 575.

Le Genève a monté de 425 à 455; il est resté à 455.

Le Dauphiné a repris de 592 50 à 602 50; il a fermé à 600.

Les Autrichiens ont monté de 530 à 536 25; ils sont revenus à 530.

Les Lombards ont monté de 541 25 à 546 25; ils sont restés à 543 75.

Les Saragosse ont monté de 482 50 à 500; ils sont restés à 498 75.

Les Romains ont varié de 340 à 345, coupon détaché; le Victor-Emmanuel, de 410 à 415; le Nord de l'Espagne, de 442 50 à 470.

Samedi. — Les premiers cours de toutes les valeurs étaient très-fermes; mais une réaction a eu lieu à la fin de la Bourse, sur les bruits relatifs à l'insurrection de Sicile. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 à 69 80, et à terme de 70 à 69 65; le 4 1/2 0/0, de 95 95 à 96. La Banque a fléchi de 5 à 2,815. Le Crédit mobilier a varié de 795 à 783 75; l'Orléans, de 1,365 à 1,357 50; le Nord, de 960 à 957 50; l'Est, de 636 25 à 632 50; le Lyon, de 925 à 922 50; le Midi, de 517 50 à 515; l'Ouest, de 572 50 à 570; le Genève, de 433 75 à 427 50; le Dauphiné, de 600 à 595; les Autrichiens, de 535 à 527 50; les Lombards, de 545 à 541 25; les Saragosse, de 490 à 488 75; les Romains, de 340 à 342 50; les Séville à Xerès, de 510 à 508 75; le Nord de l'Espagne, de 447 50 à 445.

Lundi. — Les cours se sont raffermis; mais il y avait très-peu d'affaires tant sur la rente que sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 69 90, et à terme de 25 c. à 69 90. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c. à 95 90. La Banque a varié de 2,810 à 2,815. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 790; le Nord ancien, de 5 à 962 50. Le Nord nouveau a varié de 866 25 à 867 50. L'Orléans a monté de 5 à 1,357 50; l'Est, de 3 75 à 636 25; le Lyon, de 3 75 à 926 25; le Midi, de 7 50 à 522 50; l'Ouest, de 2 50 à 572 50; le Genève, de 6 25 à 433 75; le Dauphiné, de 3 75 à 598 75; les Autrichiens, de 2 50 à 530; les Lombards, de 1 25 à 542 50; les Saragosse, de 2 50 à 491 25. Les Séville à Xerès ont varié de 505 à 508 75; le Nord de l'Espagne, de 445 à 455.

Mardi. — La spéculation est à peu près nulle. Les cours se maintiennent sur la rente autour de 70 fr. Les chemins sont fermes. La rente a varié au comptant de 70 à 69 90, et à terme de 70 10 à 69 90. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96; la Banque, à 2,815; le Crédit mobilier, de 797 50 à 791 25; l'Orléans, de 1,365 à 1,362 50; le Nord ancien, de 967 50 à 965; le Nord nouveau, de 870 à 871 25; l'Est, de 640 à 637 50; le Lyon, de 930 à 927 50; le Midi, de 525 à 520; l'Ouest, de 577 50 à 575; le Genève, de 440 à 437 50; le Dauphiné, de 600 à 597 50; les Autrichiens, de 533 75 à 530; les Lombards, de 545 à 543 75; les Saragosse, de 495 à 493 75; les Séville à Xerès, de 505 à 506 25; le Nord de l'Espagne de 455 à 457 50; les Romains, à 340; les Russes non libérés, à 480.

Mercredi. — La Bourse a fait quelques progrès sur la rente, mais le mouvement était peu sensible sur les autres valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 70 15, et à terme de 30 c. à 70 20; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 96 50. La Banque s'est tenue à 2,815; le Crédit foncier, à 785. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 800; l'Orléans, de 1 25 à 1,363 75; le Nord ancien, de 1 25 à 966 25; le Lyon-Méditerranée, de 1 25 à 928 75; l'Ouest, de 2 50 à 577 50; l'Est, de 7 50 à 645; le Genève, de 5 à 442 50; les Autrichiens, de 5 à 535; les Saragosse, de 5 à 498 75. Les Russes se sont tenus à 480; les Romains, à 337 50; les Séville à Xerès, à 505. Le Nord de l'Espagne a varié de 457 50 à 460.

Jeudi. — Le début de la Bourse était très-animé. Les cours ont ensuite reculé sur la nouvelle que la Banque d'Angleterre avait élevé le taux de l'escompte à 5 0/0. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 30 à 70 20, et à terme de 70 45 à 70 25; le 4 1/2 0/0, de 97 à 96 30. La Banque s'est tenue à 2,815. Le Crédit foncier a monté de 5 à 790. Le Crédit mobilier a varié de 805 à 797 50; l'Orléans, de 1,367 50 à 1,360; le Lyon-Méditerranée, de 936 25 à 933 75; le Nord, de 970 à 967 50; l'Est, de 648 75 à 645; le Midi, de 525 à 520; l'Ouest, de 577 50 à 575; le Genève, de 445 à 455; les Autrichiens, de 536 25 à 530; les Lombards, de 546 25 à 543 75; les Saragosse, de 500 à 498 75. Les Romains ont fait 340; les Russes, 480; le Victor-Emmanuel, 415. Le Nord de l'Espagne a varié de 460 à 470.

Vendredi. — La Bourse a été presque nulle. Les cours s'étaient bien tenus jusqu'à trois heures moins un quart; mais il y avait des offres à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 70 15, et à terme de 5 c. à 70 20; le 4 1/2 0/0, de 5 c. à 96 25. La Banque s'est tenue à 2,815. Le Crédit foncier a monté de 10 à 800. Le Crédit mobilier a varié à terme de 800 à 793 75; l'Orléans, de 1,362 50 à 1,352 50; le Lyon-Méditerranée, de 937 50 à 933 75; le Nord ancien, de 970 à 966 25; l'Est, de 645 à 640; le Midi, de 522 50 à 517 50; l'Ouest, de 576 25 à 575; le Genève, de 467 50 à 455; les Autrichiens, de 530 à 528 75; les Lombards, de 545 à 543 75; les Saragosse, de 500 à 497 50; les Romains, de 350 à 345; le Nord de l'Espagne, de 463 75 à 462 50, les Séville à Xerès, de 507 50 à 505.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	10.000	500	»	25 »	janv. et juil.	241 50
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		35 »	....	700 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juil.	410 »
Comptoir V. C. Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	Néant	février	47 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2520 »	avril	»
Sécurité	A	300	5.000	/5	»	....	28 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »	février	30 0/0 b.
Océan	A	900	5.000	4000	200 »	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février	»
Mélusine	A	600	5.000	4/5	392 »	mars	84 0/0 b.
Vigie	A	900	5.000	4000	234 »	....	34 0/0 b.
Sauvegarde	A	300	5.000	4000	375 »	février	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »	février	»
Comptoir	A	60	5.000	4000	»	....	pair
Sphère	A	2.000	1.000	200	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars	455 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril	60 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	545 »	avril	»
France	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril	66 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »	avril	75 0/0 b.
Aigle	A	400	600	3000	200 »	avril	»
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	»
Confiance	A	400	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »	avril	»
Générale ... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	200 »	t. les 4 ans	10 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	15 0/0 b
Phénix	A	400	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	10 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »	janv. juil.	900 »
— act. de jouissance	A	»	1/24000	»	33	juin	» »
Omnibus de Lyon	C	10.000	100	10	Néant	....	53 50
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	3 »	....	41 25
Omnibus des ch. de fer	C	2.200	300	»	15 »	janv. jl.	175 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	50	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	61 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril. oct.	1225 »
— act. de jouiss.	A	64.000	1/64000	»	8 20	1er juin	93 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril. oct.	100 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 30	1er juin	100 »
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »	avril. oct.	100 »
3 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	»	50 »	avril. oct.	920 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »	févr. août	1165 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »	....	717 50
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée	A	6.100	1.000		100	....	1550 »
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	500	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct.	430 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	....	130 »
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	C	2.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1.4 0/0	....	290 »
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	220 »
Marc-Fraissinet et Cie	C	»	»	»	»	....	331 »
Messager. Imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500		30 »	janv. juill	635 »
Cie générale maritime	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	245 »
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	»	» »	....	100 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	510 »
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	5 »	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	» »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin	C	6.000	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	8.000	1.000	»	20 »	mai	215 »
Pont-du-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	»	35 »	avril	400 »
Montieux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	»	» »	....	» »
Blanzy	C	30.000	500	»	36 »	févr. août	» »
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte	A	5.100	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire	A	1.950	1/1950		» »	....	400 »
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire	A	80.000	1/80000	»	6 »	....	135 »
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	121 25
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	135 »
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	200 »
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	760 »
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	30 »
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	80 »
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	405 »
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »	....	443 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 5	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) ...... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	6 »
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentifère	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	00	»	25 »	mai, nov.	280 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »	....	600 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	3 »	octobre	» »
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre	» »
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	440 »
Rocheuilber, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill	40 »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	» »
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	180 »
Terre-Noire .... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	501 25
Decazeville (Aveyron)	A	9.400	3.000	»	Néant	juin, déc.	2000 »
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc.	550 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500		70 »	juin déc.	675 »
Allevard	»	»	1.000	»	» »	....	1000 »
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	185 »
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	....	500 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	450 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »	....	80 »
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »	mai, nov	410 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté	C	10.000	500		15 »	mai, novem	136 25
Méditerranée (F. et chant.)	A	6.000	1/6000	»	60 »	....	650 »
Firminy		»	250	»	» »	....	150 »
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	710 »
Providence Belgique	A	5.500	1.000	»	7 »	septembre	1205 »
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	» »
J.-F. Cail et Cie ..... *Usines*	C	14.000	500	»	87 50	sept. mars.	660 »
Caronte	C	7.000	100	10	Néant	....	»
Chameroy	C	4.000	500	»	»	juin. déc.	» »
Sandillot	C	2.000	250	»	50	....	» »
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	395 »
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	30	janv. juill	110 »
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	212 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	885 »
Union des Gaz	C	31.000	250	»	» »	janvier	25 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril oct.	100 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est Vincennes	C	1.000	500	»	67 »	....	» »
Versailles	C	500	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	[illegible]
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne	A	1.030	1.105	»	120 »	....	» »
Lyon	A	7.000	1.000	»	135 »	janv. juill.	250 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1.250	»	» »	....	1005 »
Wazemmes	C	2.100	100	»	12 50	1er octobre	» »
Malaga	»	»	»	»	» »	....	» »
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens) .... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août	570 »
Cohin	C	40.000	500	»	17 25	janv. juill.	500 »
Société Lotmière	C	1.400	500	»	12 »	....	» »
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »	30 avril.	» »
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	100 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays journ. de l'empire)	C	6.600	500	»	48 »	janv. juill.	» »
Droit	C	600	2.500	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	....	» »
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique	A	21.000	500	»	30 10	septembre	402 50
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	» »
Sétif (colonies de) ..... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	» »
Hacher et C. Vidanges	C	18.000	500	»	20	....	» »
Caoutchouc souple	C	20.000	100	»	12 »	31 mars	» »
Choflet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »	....	250 75
2 Cirques (L. Dejean et Cie)	C	8.720	500	»	14 »	5 fév. juill.	» »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »	....	» »
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	485 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	545 »
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1150 »
— nouvelles	»	19.000	1.250	75	50 »	février août	1000 »
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	60	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	400	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	410 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57	300	8.000	600	30	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux	250	30.000	500	90	15 »	avril octob.	255 »
Châtillon et Commentry	250	30.000	500	25	5 »	mai novemb	241 25
Horme anc.	425	2.410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	400 »
— nouv.	265	7.000	300	30	15 »	31 mars sept	[illegible]
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	410	14	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	535 »
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	402 50
Union des gaz	200	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 7 AU 13 AVRIL

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action pour la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
1475	2050	99	300 000	500	»	57 fr pour 1858	avril 1859	Orléans	1357 50	1352 50	1350 ..	1351 50	1356 75	1352 50	1350 ..	1353 75	1353 50	1350 ..	1351 50	1351 50
949	1565	99	600 000	400	»	60 fr pour 1858	janvier 1860	Nord ancien	956 25	957 50	961 25	962 50	961 25	955 ..	960 ..	960 25	960 ..	957 50	956 25	956 25
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	868 75	867 50	865 ..	867 50	870 ..	871 25	870 ..	...	870 ..	870 50	870 ..	871 50
661	1930	99	500 000	500	»	34 45 pour 1858	mai 1860	Est	637 50	635 50	636 25	636 25	641 25	637 50	641 25	645 ..	645 ..	645 ..	641 25	640 ..
1162	[illegible]	»	800 000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1860	Paris-Méditerranée	930 ..	932 50	933 75	930 25	925 ..	927 50	925 75	924 75	931 25	926 75	925 ..	931 75
793	1033	99	250 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	517 50	515 ..	520 ..	512 50	523 75	520 ..	520 ..	522 50	520 ..	520 ..	520 ..	517 50
1196	2104	99	300 000	500	»	31 fr pour 1858	octobre 1856	Ouest	568 75	570 ..	571 25	572 50	577 50	575 ..	580 ..	577 50	575 ..	575 ..	574 50	575 ..
270	234	99	90 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	425 ..	427 50	423 75	423 25	430 75	437 50	445 ..	442 50	436 ..	436 ..	435 ..	435 ..
58	58	99	28 000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	155 ..	...	157 50	...	150 ..	167 50	155 ..	150 ..	156 ..	...	157 50	...
134	300	99	37 000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	605 ..	595 ..	595 ..	600 75	597 50	600 ..	600 ..	600 ..	603 50	600 ..	600 ..	600 ..
134	426	99	62 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	[illegible]	...
»		»	44 000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	472 50	470 ..	...	...	...	470 ..	...	...	475 ..	...	...	...
33		99	36 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bessèges à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1132	1341	92	400 000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	535 ..	537 50	537 50	535 ..	537 50	530 ..	530 ..	535 ..	530 ..	530 ..	537 50	536 75
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	412 50	412 50	412 50	...	415 ..	415 ..	411 25	415 ..	411 25	415 ..	415 ..	415 ..
»	4100	95	600 000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	490 ..	...	490 ..	492 50	490 ..	...	490 ..	490 ..	490 ..	...	...	...
	»		»		»	»	»	Id. (tout payé)	457 50	457 50	...	...	455 ..	...	457 50	456 75	457 50	457 50	...	...
90	175	99	60 000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	263 75	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
205	247	99	72 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
[illegible]	815	99	250 000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	498 75	498 75	497 25	498 75	498 ..	498 75	498 75	498 75	498 75	498 75	497 50	497 50
1206	3133	90	312 500	500	300	...	[illegible]	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	540 ..	540 25	541 25	542 50	541 50	543 75	543 ..	543 75	545 ..	543 75	545 ..	543 75
»	619	99	170 000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	342 50	...	350 ..	...	337 50	...	337 50	...	337 50	...	343 ..	...
»	724	99	200 000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	447 50	445 ..	455 ..	455 ..	...	447 50	457 50	460 ..	...	460 ..	...	462 50
14	14	99	7 500	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	132	99	47 500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	507 50	508 75	515 ..	505 ..	505 ..	500 ..	505 ..	504 25	507 50	507 50	505 ..	507 50
»	»	99	36 000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»
»	»	90	31 000	500	...	5 0/0	5 août ...	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	90	[illegible]	100	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	260 ..	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	...	300 ..	300 ..	...	...	250 ..	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	7	9	10	11	12	13
1848	5 000	1935	»	»	1 250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12 000	1903	»	»	1 250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1841	2 775	1904	1100	»	1 250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8 [illegible]	1891	1125	»	1 250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13 333	1939	750	»	1 250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	1000 ..	...	...	...	...	...
1843	6 400	1883	»	»	1 250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	3 000	1897	»	»	1 250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1 250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1856	24 536	1903	divers.	»	1 250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	1000 ..	...	...	...	...	...
1845-1847	15 000	1925	1000	»	1 250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	1000 ..	...	...	...	...	...
1852	80 000	1905	1000	»	1 250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1005 ..	1005 ..	...	1005 ..	1005 ..	...
1847-1854	36 750	1939	divers.	»	1 250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1853	24 000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	480 ..	...	...	485 ..	485 ..	485 ..
1854	102 614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	500 ..	...
1852	120 000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	505 ..	502 ..	505 ..	500 ..	500 ..	500 ..
1852	267 [illegible]	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	488 25	490 ..	490 ..	485 ..	491 75	485 ..
»	5 [illegible]	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	23 000	1945	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	8 000	1918	»	»	1 250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17 415	1944	380	»	562	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	131 [illegible]	1953	»	»	510	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	298 75	...	...	300 ..	...
1855	255 000	1950	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	297 50	298 75	297 50	297 50	300 ..	...
1853	63 643	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	300 ..	...	...	...	...	...
1855	344 909	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	302 ..	302 50	303 50	302 50	303 ..	305 ..
1853-1857	1 163 000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	300 ..	302 50	304 ..	304 25	304 25	302 50
1854-1857	675 000	1920	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	305 ..	305 ..	304 75	305 ..	305 ..	303 75
1855	87 719	1954	285	»	[illegible]	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	...	298 75	300 ..	300 ..	300 ..	...
1857	54 545	1954	»	»	[illegible]	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	297 50	297 50	...	295 75	294 ..	300 ..
»	250 000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 25	301 25	301 25	301 [illegible]	300 ..	...
»	1 2[illegible]	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	298 75	298 75	298 75	298 75	298 ..	300 ..
»	211 000	1953	295	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	298 75	300 ..	298 75	300 ..	300 ..	300 ..
»	347 [illegible]	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	298 75	300 ..	298 75	298 75	300 ..	300 ..
»	22 610	1956	280	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	285 ..	285 ..	280 ..	...	...	285 ..
1857	366 567	1940	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	298 75	300 ..	300 ..	...	298 75	298 75
»	36 277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	300 ..	300 ..	296 75	296 75	297 50	298 75
»	36 000	1907	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné gar.	298 75	298 75	300 ..	298 75	298 75	300 75
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	301 25	301 25	301 ..	300 ..	301 25	301 ..
»	361 [illegible]	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	256 75	257 50	256 25	256 25	256 25	256 25
1857	200 000	1919	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	250 ..	255 ..	256 75	255 75	255 75	255 75
1858	...	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	238 25	236 25	237 50	237 50	241 25	247 50
1859	100 000	[illegible]	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	260 ..	260 ..	258 75	260 ..	256 75	256 75
1859	24 570	1952	300	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	258 75	255 ..	257 50	257 50	257 50	257 50
1860	»	1966	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	257 50	257 50	...	...	260 ..	260 ..
1859	200 000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	109 500	1937	100	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	127 50	127 50	127 50	127 50	128 25	127 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 7 Comptant	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Comptant	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Comptant	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Comptant	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Comptant	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Comptant	Vendredi 13 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	69 90	69 85	69 90	69 95	69 90	69 90	70 15	70 20	70 20	70 35	70 15	70 20
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	70 ..	69 95	69 95	70 ..	...	...	70 ..	70 20	70 20	70 40	70 20	70 15
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96 ..	96 10	96 20	96 ..	96 ..	96 ..	96 10	96 10	96 20	96 40	96 25	96 30
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2815 ..	»	2815 ..	»	2815 ..	»	2815 ..	»	2815 ..	»	[illegible]	...
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	640 ..	»	632 50	...	635 ..	»	640 ..	»	640 ..	»	640 ..	...
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	780 ..	785 ..	785 ..	...	785 ..	...	785 ..	...	790 ..	...	790 ..	790 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	490 ..	»	490 ..	...	490 ..	...	485 ..	...	485 ..	...	485 ..	...
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450 ..	»	...	...	450 ..	»	447 50	»	450 ..	»	450 ..	...
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	97 50	»	98 75	»	110 ..	»	110 ..	»	100 ..	»	100 ..	...
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	95 75	»	95 75	»	98 ..	»	98 ..	»	98 ..	»	98 75	...
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	980 50	»	...	»	...	»	985 50	»	...	»	...	...
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, jouis. 1860	782 50	780 75	790 ..	790 ..	790 ..	790 25	787 50	810 —	795 ..	787 50	790 ..	790 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	...	»	1135 ..	»	1135 ..	»	1135 ..	»	1135 ..	»	1132 50	...
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	...	»	488 75	»	488 75	»	488 75	»	487 50	»	482 50	...
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	233 75	»	233 75	»	235 ..	»	235 ..	...	233 75	»	231 25	...
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	...
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 3/8	»	94 3/8	»	94 3/8	»	94 3/8	»	94 4/5	»	94 5/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1860	99 ..	»	99 1/8	»	...	»	99 ..	»	...	»	99 1/2	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	83 ..	...	83 ..	»	83 ..	...	84 25	...	83 ..	»	84 50	.. —
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	54 25	»	54 50	»	54 50	»	...	»	55 ..	»	52 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	60 ..	»	60 3/4	»	60 ..	»	60 ..	»	60 ..	»	60 ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	262 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	...	»	82 1/2	»	82 ..	»	82 1/2	»	82 ..	»	82 ..	»
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance janvier 1860	...	...	470 ..	470 ..	477 50	472 50	473 75	475 —	...	477 50	477 50	476 —
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	34 7/8	...	34 7/8	...	34 3/4	...	34 1/2	...	34 3/4	...	35 ..	...
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	46 ..	»	46 3/4	»	46 3/4	»	46 3/4	»	46 1/2	»	46 7/8	»
D° D° 1856, jouissance janvier 1860	46 ..	...	46 ..	...	46 ..	...	46 ..	...	46 ..	...	45 7/8	...
D° intérieur, jouissance janvier 1860	44 5/8	44 3/8	44 ..	44 5/8	44 3/4	44 3/4	44 3/4	44 5/8	44 3/4	44 5/8	45 ..	45 ..
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	104 50	»	...	»	...	»	104 50	»	...	»

Imp. — Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère 20

Le Gérant, J. G. Bordot.



N° 1034 19e ANNÉE — N° 16 SAMEDI 21 AVRIL 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

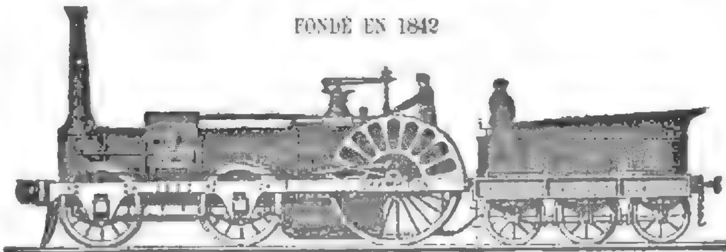
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS	40 fr. par an
DÉPARTEMENTS	42 —
ÉTRANGER	48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne)	3 fr. »»
Aux Annonces —	1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CHEMIN DE FER
DE
PAMPELUNE A SARAGOSSE.

MM. J. Mirès et Ce ont l'honneur de faire connaître aux souscripteurs des 30,000 actions de 500 fr., entièrement libérées, du Chemin de Pampelune à Saragosse, que le chiffre total des actions souscrites s'est élevé à 31,638, divisé comme suit :

Souscripteurs.					
2,325	de	1	à	5	actions
627	de	6	à	10	—
340	de	11	à	20	—
195	de	21	à	40	—
78	de	41	à	95	—
30	de	100	à	600	—

Ensemble 3,595 souscripteurs.

La réduction proportionnelle à opérer sur les souscriptions est de 5 0/0; mais la difficulté d'opérer cette réduction sur les petites coupures a décidé MM. J. Mirès et Ce à compléter ces souscriptions avec les actions que s'est réservées la Caisse générale des chemins de fer.

Les titres définitifs du chemin de fer de Pampelune à Saragosse ne pouvant être disponibles qu'à partir du 20 avril, les souscripteurs sont prévenus que le versement complémentaire de 300 fr. par action aura lieu à partir du samedi 21 avril.

Les titres définitifs seront remis en échange de ce versement.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont convoqués en assemblée générale annuelle pour le lundi 30 avril présent mois, huit heures du soir, rue de Richelieu, n° 99, en conformité des articles 24 et 29 des statuts.

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de cinq actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui fixé pour la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il ne fait pas lui-même partie de l'assemblée. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Les titres sont reçus dans les bureaux rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, au siége de la Société, 99, rue Richelieu (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 28 avril courant, à huit heures du soir.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

Les actionnaires de la *Société des journaux réunis* sont informés que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, rue Richelieu, 99 (hôtel de la Caisse générale des chemins de fer), le 27 avril courant, à 8 heures du soir.

Tout propriétaire ou porteur de dix actions est membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'as-

sister à l'assemblée, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le marché financier s'est effrayé bien à tort cette semaine de l'apparition d'une brochure anonyme intitulée la *Coalition*, qui a été, dit le *Moniteur* de jeudi dernier, « le prétexte de manœuvres de Bourse et d'efforts pour entretenir l'inquiétude dans les esprits. » Le journal officiel annonçait en même temps que les manœuvres qui avaient eu lieu à l'occasion de la brochure la *Coalition* étaient déférées à la justice, et qu'une instruction judiciaire allait s'ouvrir à ce sujet.

Déjà, la veille, le *Constitutionnel* s'était dit autorisé à déclarer que cette brochure, œuvre tout individuelle, ne correspondait à aucune inspiration, soit directe soit indirecte, de la politique du gouvernement.

Au reste, les cours de la rente et des diverses valeurs ne se sont pas ressentis bien vivement de l'effet qui paraît avoir été produit par cette brochure. Le seul résultat un peu sensible qu'on ait pu constater dans ce sens, c'est que le cours de 70 fr. qui paraissait définitivement acquis pour le 3 0/0, a été de nouveau discuté, et que la rente est plusieurs fois descendue au-dessous de ce cours. Mais cette faiblesse n'a pas été de longue durée, et les quelques centimes qui avaient été perdus sont regagnés maintenant.

Le comptant est toujours très-ferme et l'emploi en rentes 3 0/0 des 5 millions affectés à la dotation de la Caisse générale des retraites ecclésiastiques, qui vient d'être autorisé par décret impérial inséré cette semaine au *Bulletin des lois*, est de nature à confirmer encore cette fermeté, puisque le décret dont il s'agit amène un nouvel acheteur sur le marché des fonds publics.

Les nouvelles financières de l'Angleterre n'inspirent plus aucune crainte, si elles en ont jamais inspiré.

L'élévation du taux de l'escompte n'a pas été considérée comme un fait menaçant même en Angleterre, puisque les consolidés n'ont pas baissé ces jours derniers et sont même un peu en hausse depuis mardi. Il résulte d'ailleurs du tableau du mouvement des métaux précieux pendant le mois de mars et pendant le premier trimestre de 1860 que l'entrée de l'or et de l'argent réunis du mois de janvier au mois d'avril, a dépassé la sortie de 54,509,860 fr. Pour le mois de mars seul, cet excédant est de 16,771,180 fr. Notre richesse métallique n'a donc pas cessé d'augmenter, et le taux de l'escompte en Angleterre n'a rien qui puisse nous préoccuper. De même, dans la situation présente, l'élévation du taux de l'escompte de la Banque de France, si elle avait lieu, ne devrait être considérée que comme une mesure de prévoyance destinée à protéger l'encaisse métallique très-considérable en ce moment contre les arbitrages de l'étranger.

En résumé, nous ne pouvons que répéter en terminant ce que nous n'avons cessé de dire depuis deux mois : l'argent est abondant, les dividendes et les intérêts distribués augmentent chaque jour les capitaux disponibles, les dispositions générales sont bonnes, et la réserve est bien supérieure aux besoins des quelques appels faits aux capitaux depuis le commencement du mois. Quant au public, il a prouvé récemment que, si l'expérience du passé l'a instruit et l'a rendu défiant, il n'a pas pour cela renoncé aux placements industriels, mais qu'il exige, avec raison, toute sécurité pour l'épargne ou pour le capital qu'il y engage. Le succès de l'application du principe de la garantie à l'émission des actions du chemin de Pampelune l'a prouvé d'une manière éclatante.

Voilà bien des éléments divers qu'on pourrait facilement utiliser et développer. Nous n'avons sans doute pas besoin d'ajouter ce qu'il suffirait de faire pour cela : nous l'avons dit trop souvent pour qu'il y ait lieu de le répéter.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 25, ferme à 70 05.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 30, ferme à 96 10.

L'emprunt est coté 70 15.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	34.87 0/0
Victor-Emmanuel	33.90 0/0
Union Suisse	27.62 0/0
Midi	20.78 0/0
Dauphiné	19.63 0/0
Ouest suisse	15.83 0/0
Lyon-Genève	14.06 0/0
Ouest	10.05 0/0
Nord	5 87 0/0
Orléans	3.05 0/0
Ardennes	».58 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	».26 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est	2.82 0/0
Autrichiens	8.23 0/0
Bessèges à Alais	16.54 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	44.24 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	13 avril	20 avril	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 20	70 05	» »»	» 15
Rente 4 1/2 0/0	96 30	96 10	»» »»	» 20
Banque de France	2815 »»	2825 »	10 »»	» »»
Consolidés	94 5/8	95 7/8	» 2/8	» »/»
Crédit foncier	790 »»	797 50	7 50	»» »»
Crédit mobilier	793 75	781 25	» »»	12 50
Comptoir d'Esc^{te}	640 »»	638 75	»» »»	1 25
Orléans	1352 50	1357 50	5 »»	»» »»
Nord	966 25	973 75	7 50	»» »»
Nord nouveau	872 50	880 »»	7 50	» »»
Est	640 »»	642 50	2 50	»» »»
Paris-Méditerran^e	933 75	938 75	5 »»	» »»
Midi	517 50	517 50	»» »»	» »»
Ouest	575 »»	571 25	» »»	3 75
Genève	455 »»	451 25	»» »»	3 75
Dauphiné	600 »»	585 »»	» »»	15 »»
Graissessac-Béziers	157 50	155 »»	» »»	2 50
Ardennes ancien	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	528 75	528 75	» »»	» »»
Victor-Emmanuel	415 »»	415 »»	» »»	» »»
Russes	480 »»	482 50	2 50	» »»
Romains	345 »»	345 »»	» »»	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	543 75	542 50	» »»	1 25
Saragosse	497 50	497 50	» »»	» »»

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

La commission arbitrale, à laquelle avait été déféré le jugement du débat entre les Compagnies de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Lyon à Genève, vient de faire connaître sa décision. Elle consiste à prendre pour base de la fusion la moyenne des produits des deux lignes pendant les exercices 1860 et 1861.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Corps législatif avait été saisi, le 24 mai dernier, d'un projet de loi relatif à la Compagnie du chemin de fer de Graissessac, et qui approuvait la convention passée entre cette Compagnie et M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Nous avons analysé, dans notre numéro du 28 mai 1859, le projet de loi et la convention qui avaient été distribués à cette époque au Corps législatif, et nous en avons publié le texte dans notre numéro du 4 juin suivant.

Nous ne croyons pas nécessaire de revenir aujourd'hui sur l'économie générale de ce projet et de cette convention auxquels nos lecteurs peuvent se reporter; nous rappellerons seulement que le gouvernement repoussant une partie des demandes de la Compagnie, en ce qui concernait la perception d'un minimum d'intérêt de 3 0/0 aux actions avant le remboursement des sommes avancées par l'Etat, avait adopté le principe de la garantie d'intérêt des emprunts, conformément à ce qui avait eu lieu pour la construction du nouveau réseau des diverses Compagnies de chemins de fer, jusqu'à concurrence de 18 millions de francs en capital, ou annuellement de la somme de 1,040,000 fr. La durée de cette garantie était fixée à douze années.

La Chambre n'a pas été appelée à délibérer sur ce projet de loi dans la session de 1859, et un décret impérial, en date du 14 avril 1860, a modifié, conformément au projet délibéré en conseil d'Etat le 12 du même mois, le projet de loi relatif à l'approbation des articles 1, 2 et 3 de la convention provisoire passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Les modifications essentielles qui résultent de ce nouveau projet se résument ainsi :

L'époque à compter de laquelle devait commencer l'application du principe de la garantie, époque qui n'était pas indiquée dans le premier projet, est fixée par le second au 1er janvier 1860.

Les dispositions du titre IV du nouveau cahier de charges, relatives aux taxes et conditions de transport des voyageurs et des marchandises, qui, d'après le projet primitif, devaient recevoir leur exécution à partir du 1er janvier 1860, ne seraient appliquées, aux termes du projet nouveau, qu'à partir du 1er janvier 1861.

Enfin, des modifications importantes ont été apportées à quelques tarifs de cette catégorie, notamment au tarif des transports de la houille et des marchandises de même classe, qui a été réduit à 10 c. par tonne et par kilomètre.

Au reste, dans la séance du 19 avril du Corps législatif, M. le comte Le Hon a déposé le rapport sur le projet de loi dont il s'agit. Les articles 1, 2 et 3 de la convention provisoire entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac seront donc très-prochainement soumis à l'approbation de la Chambre.

J.-G. BORDOT.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale du 18 *avril* 1860.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du Crédit foncier de France a eu lieu mercredi dernier 18 avril, à l'hôtel de la Société, sous la présidence de M. Frémy, gouverneur.

Le rapport lu par M. le gouverneur à l'assemblée, et que nous publierons *in extenso* dans notre prochain numéro, expose de la manière la plus claire la situation de la Société. Nous citerons dès aujourd'hui quelques chiffres qui sont de nature à donner une idée de l'extension progressive des opérations du Crédit foncier.

Le nombre des prêts à long terme, qui en 1858 n'avait été que 227, s'est élevé à 358 pendant l'année 1859.

L'importance des prêts, qui était pour 1858 de 30,041,200 fr., a été pour 1859 de 34,217,300 fr.

Enfin, le nombre des prêts à long terme réalisés depuis la fondation de la Société était, au 31 décembre 1859, de 2,075, pour une somme totale de 139,923,630 fr.

Il était de 113,500,000 fr. l'année dernière à la même époque.

Les prêts à court terme, qui ne s'étaient élevés qu'à 360,000 fr. pour l'exercice précédent, ont atteint le chiffre de 7,911,000 fr.

Enfin, vingt-deux demandes pour travaux de drainage ont été accueillies. Elles représentent seulement une somme un peu supérieure à 200,000 fr.

Le bilan de l'exercice 1859 présente un excédant de recettes de....	2,721,416 86
Sur lesquels il a été précédemment distribué aux actionnaires 5 0/0 d'intérêts provisoires..............	748,237 50
Il reste donc.....	1,973,179 36

que le rapport proposait d'employer de la manière suivante :

1° Au fonds de la réserve statutaire 20 0/0, maximum autorisé par les statuts..................	394,635 86
2° A la liquidation de toutes les créances litigieuses des services antérieurs	80,000 »
3° Au paiement d'un dividende de 12 fr. 50 c., qui, avec les 12 fr. 50 c. déjà payés, représentent un revenu de 25 fr., ou 10 0/0 par action	749,687 50
4° Enfin le surplus, soit 748,856, ou 5 0/0 sur le capital réalisé, à dégager la partie du capital social immobilisé dans les hôtels de la Compagnie............	748,856 »
Somme égale.....	1,973,179 36

Enfin le rapport s'occupe de la réalisation des modifications aux statuts dont il avait été question dans la dernière assemblée, des nouveaux prêts à faire aux départements, aux communes, aux associations syndicales; d'un traité avec le Sous-Comptoir des entrepreneurs; de l'extension des opérations du Crédit foncier de France à l'Algérie, et de la fondation d'une société spéciale de Crédit agricole.

Après la lecture du rapport de MM. les censeurs, l'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes présentés, et a fixé à 25 fr. le dividende de l'exercice 1859; elle a décidé qu'une somme de 394,635 fr. 86 c. serait portée au fonds de réserve.

Enfin elle a réélu administrateurs pour cinq ans, MM. Hailig, de Rainneville, Dailly, Firino, et censeur pour trois ans M. Cotelle.

J.-G. BORDOT.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Assemblée générale du 17 *avril* 1860.

Nous publions aujourd'hui le rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie impériale des voitures de Paris, par M. Ducoux, directeur-gérant.

On verra par les chiffres suivants l'amélioration considérable qui s'est produite dans la situation de cette entreprise :

L'exercice 1858 laissait un déficit de 1,400,563 fr.

L'exercice 1859 donne un bénéfice de 647,547 fr., soit une différence de 2,048,110 fr. en faveur de 1859. De plus, la comparaison des recettes et des dépenses pour le premier trimestre de 1860 présente sur le trimestre de 1859 une différence de 519,989 fr. en faveur de 1860.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE L'UNION DES GAZ.

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de cette Société a eu lieu le 6 avril à la salle Herz.

Voici le résumé du rapport qui a été présenté par la gérance et qui nous est communiqué par la Compagnie :

Sur le rapport de la gérance les résolutions suivantes ont été adoptées à la presque unanimité.

Pour faire disparaître les pertes des anciennes gérances s'élevant à 3 millions, le capital actuel *actions* a été réduit de 5 millions à 2 millions.

Le capital social a été fixé à 14 millions représentés par 28,000 actions de 500 francs

F. GRIMAUD.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a fixé à 38 fr. 70 c. le dividende de l'exercice 1859,

qui sera proposé, en même temps que les comptes de l'année, à l'approbation de l'assemblée générale du 30 avril courant.

Sur cette somme de 38 fr. 70 c., MM. les actionnaires ont reçu en novembre dernier un à-compte de 20 fr. Le solde du dividende, soit 18 fr. 70 c. par action, sera payé à partir du 1er mai prochain, *sous déduction, pour les titres au porteur, de 44 c. par coupon.*

MM. les actionnaires pourront, à partir du mercredi, 25 courant, déposer leurs coupons dans les bureaux de la Compagnie, de dix à deux heures, rue et place de Strasbourg.

Le coupon à détacher des titres au porteur est le n° 5.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable; ils seront payés à présentation à partir du 1er mai.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 14 AVRIL 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 14 avril
Paris-Méditerranée......	17.764 88	942 50
Nord..................	16.952 »»	970 50
Orléans................	11.330 85	1357 50
Ouest..................	10.674 91	572 50
Bessèges................	9.727 31	440 »»
Est....................	9.613 53	645 »»
Midi...................	7.253 72	520 »»
Genève..................	6.182 30	450 »»
Ardennes................	5.585 39	460 »»
Dauphiné................	4.916 40	600 »»
Autrichiens	fl.3.449 19	528 75
	Au 7 avril.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	8.252 56	541 25
Madrid à Alicante.......	7 205 30	488 75
Victor-Emmanuel.........	7.077 86	412 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GAIMAUD.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Capital social : Fr. 35,000,000

divisé en 70,000 actions de 500 fr. chacune.

Souscription ouverte :

Par la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL (président : M. le marquis d'AUDIFFRET), en vertu d'une autorisation de Son Exc. le ministre des finances, conformément à l'article 5 des statuts,

Et par la maison CH. DEVAUX et Ce, de Londres.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(Sauf la sanction de la première assemblée générale.)

Le maréchal duc de SALDANHA, ancien président du conseil des ministres en Portugal;
Le vicomte de PAIVA, ministre de Portugal à la cour de France;
Fortunato CHAMIÇO, banquier à Lisbonne;
ROLDAN, banquier à Lisbonne;
José de SALAMANCA, vice-président du conseil d'administration du chemin de Madrid à Saragosse;
A. LLORENTE, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse;
J. de ZARAGOZA, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse;
De la GANDARA, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse;
José LAFUENTE, ancien député;
Ch. DEVAUX, banquier à Londres;
E. BLOUNT, banquier à Paris, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse;
LICHTLIN, vice-président de la Société générale de Crédit industriel et commercial;
Joseph DE LA BOUILLERIE, administrateur de la Société de Crédit industriel et commercial;
CHATELUS, ingénieur en chef des mines, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse;
Le vicomte Paul DARU;
Gustave DELAHANTE, administrateur du chemin de Madrid à Saragosse.
BUDDICOM (William Barber).

ARBITRE STATUTAIRE.

Aux termes des statuts et avec l'approbation du gouvernement portugais, M. Paulin TALABOT est nommé arbitre chargé du règlement de toutes les questions ayant rapport au contrat pour l'exécution du réseau. Il est chargé, en outre, de présider à la réception définitive des travaux.

I.

Objet de la Société, tracé.

Le réseau portugais se compose :

1° De la ligne de Lisbonne à la frontière d'Espagne, près Badajoz;

2° De la ligne de Lisbonne à Oporto.

La longueur totale de ces chemins est d'environ 480 kilomètres, divisés comme suit :

Partie commune aux deux lignes	110	kilomètres.
Ligne de la frontière d'Espagne................	153	—
Ligne d'Oporto..........	217	—
Ensemble....	480	kilomètres.

II.

Concession.

La concession du chemin de fer a été faite à M. José de Salamanca, par acte du 14 septembre 1859, ratifié par les Cortès. Cette concession implique :

1° Une jouissance de quatre-vingt-dix-neuf ans;

2° Des tarifs calqués sur ceux des chemins français;

3° Une subvention qui s'élève en moyenne à 123,653 fr. par kilomètre.

M. José de Salamanca apporte ladite concession à la Compagnie royale des chemins portugais, sans aucune réserve, aux clauses et conditions suivantes :

1° Aux termes de l'art. 6 des statuts, le prix du chemin, en sus de la subvention accordée par le gouvernement portugais, est fixé à forfait à 132,350 fr. par kilomètre, y compris le matériel fixe et roulant, les stations, les ateliers et leur outillage, les terrains, télégraphes électriques et autres accessoires. Le tout prêt à être livré à l'exploitation.

Les intérêts à servir pendant les travaux et frais de constitution et d'administration de la Société restent à la charge de la Compagnie.

2° M. José de Salamanca s'engage à exploiter, à ses risques et périls, les tronçons livrés à l'exploitation pendant la période des travaux, à charge par lui de payer à forfait 2 0/0 par an sur les versements effectués sur les actions.

3° M. José de Salamanca s'oblige à livrer le chemin jusqu'à la frontière d'Espagne dans le délai de deux ans et demi, et jusqu'à Oporto, dans le délai de trois ans.

III.

Forme de la Société.

La Société est anonyme. Ses statuts ont été approuvés par décret royal en date du 22 décembre 1859. Indépendamment des 70,000 actions formant le capital social de 35,000,000 fr., la Société est dès à présent autorisée à émettre le nombre d'obligations nécessaire pour pourvoir au complément des dépenses.

IV.

Produits probables.

PENDANT LES TRAVAUX.

Jusqu'à l'exploitation complète du réseau, les actionnaires toucheront semestriellement, à Paris, à Londres et à Lisbonne, savoir :

6	0/0	d'intérêt.
2	0/0	payés par M. José de Salamanca pour redevance provenant de l'exploitation des tronçons partiels, ainsi qu'il est dit ci dessus.
Soit 8	0/0	jouissance du 1er janvier 1860.

APRÈS L'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX.

Il suffirait d'une recette brute par kilomètre de 24,000 fr. pour assurer aux actionnaires un produit de 50 fr. par action de 500 fr. Ce produit sera notablement dépassé, car les

recettes du réseau portugais arriveront, sans aucun doute, dans quatre ans, aux chiffres déjà réalisés sur le chemin de fer de Madrid à Alicante. Or, ces recettes brutes dépassent aujourd'hui le chiffre de 30,000 fr. par kilomètre.

Il y a même lieu de penser qu'à raison de l'importance du port de Lisbonne et de sa situation spéciale par rapport aux contrées transatlantiques, le transit devra arriver à un trafic beaucoup plus élevé que celui qui vient d'être cité.

Cette opinion se justifie encore de la manière suivante :

Le chemin de Lisbonne à la frontière d'Espagne fait partie de la grande ligne qui traverse toute la péninsule Ibérique en reliant Lisbonne avec Santarem, Badajoz et la ligne de Madrid à Alicante, et par là, Madrid, Saragosse, Pampelune, Barcelone et le réseau français. Tous ces chemins sont concédés, et devront être entièrement terminés au moment où la ligne portugaise sera livrée à l'exploitation.

La ligne d'Oporto relie les bassins du Tage avec les provinces situées sur le Douro et tout le nord du Portugal.

Cette ligne traverse Coïmbre et dessert les provinces les plus riches du Portugal. La population de ces provinces est, d'après les statistiques officielles, à un sixième près aussi concentrée que celle des trois départements les plus peuplés du nord de la France : soit les départements du Nord, de l'Aisne et du Pas-de-Calais.

Le gouvernement portugais a proposé aux Cortès, en même temps que la construction des chemins de fer, et pour arriver à donner à leur trafic tout son développement, un réseau de 1,600 kilomètres de routes nouvelles ; on doit tenir grand compte des affluents venant par ces voies et par le réseau espagnol.

Conditions de la souscription.

Les actions sont de 500 fr.

La souscription est ouverte du lundi 16 avril au lundi 23 avril inclusivement, y compris le dimanche, de dix heures à deux heures.

Le versement en souscrivant est de 100 fr. par action.

Un autre versement de 100 fr. par action aura lieu après la répartition.

Les autres versements se feront au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La répartition se fera au marc le franc de la totalité des demandes ; les coupures de dix actions et au-dessous ne seront réduites que dans le cas où le montant des souscriptions de dix actions ou au-dessous dépasserait le capital social.

On souscrit :

A Paris, à la Caisse de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL, rue Taitbout, 57.

A Londres, chez MM. CH. DEVAUX et Ce.

A Lisbonne, chez M. ROLDAN et chez M. CHAMIÇO.

A Madrid, chez M. JOSÉ DE SALAMANCA.

Le concessionnaire des chemins portugais,
JOSÉ DE SALAMANCA.

Nota. — *Les statuts imprimés sont à la disposition du public, ainsi que l'acte de concession, les rapports et pièces à l'appui, rue Taitbout*, 57.

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX

Souscription à 20,000 actions de 500 f.

CAPITAL ET REVENU GARANTIS.

Le principe de garantie récemment inauguré par les fondateurs de la ligne ferrée de Saragosse à Pampelune ouvre à l'association des capitaux une voie nouvelle où doivent entrer tous ceux qui, promoteurs d'une entreprise sérieuse, ne l'offrent à la souscription publique qu'après en avoir scrupuleusement étudié les ressources et l'avenir.

Les fondateurs du chemin de Séville-Xérès-Cadix se trouvant dans ces conditions, ont résolu de faire une nouvelle application de ce principe, aujourd'hui consacré par le succès. Ils n'ont même pas craint de le compléter et de l'élargir encore, par suite de cette considération : que l'entreprise qu'ils proposent a traversé la période d'achèvement pour entrer dans celle du produit.

La Société du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix a été fondée par la Compagnie générale de crédit en Espagne. La construction de cette ligne a été menée à bonne fin sans l'aide d'aucune souscription publique.

Elle est, depuis le 1er mars dernier, en exploitation sur la plus grande partie de son parcours.

Les travaux étant à peu près achevés, on sait déjà d'une façon certaine ce qu'elle aura coûté ; son exploitation étant ouverte, on peut dès à présent déterminer par des données précises ce qu'elle rapportera.

C'est donc entourés et fortifiés par tous ces éléments de conviction positive que les fondateurs du chemin de Séville-Xérès-Cadix mettent aujourd'hui à la disposition du public 20,000 actions de cette ligne, en garantissant à la fois, pendant cinq ans et six mois, le capital qu'elles représentent et un *minimum* de revenu de 7.45 0/0 en moyenne.

Ces actions sont la propriété de la Compagnie générale de Crédit en Espagne ; elles sont émises pour son compte par la maison LES FILS DE GUILHOU JEUNE, ses banquiers, à Paris.

Société du chemin de Séville-Xérès-Cadix

Base légale. — Les statuts de la Société ont été approuvés, et sa constitution en Société anonyme autorisée par décret de la reine d'Espagne, en date du 4 mars 1857.

Capital social.— Actions, 23,750,000 f.
Obligations, 11,875,000

Le chemin.

Indications sommaires.

Longueur. — 138 kilomètres, dont 104 sont, dès à présent, exploités ; les 34 kilomètres restant seront ouverts au mois de juillet prochain.

Principaux centres desservis. — Séville, 120,000 âmes ; Xérès, 65,000 ; San-Fernando, 25,000 ; Cadix, 70,000.

Parcours et voisinage immédiat.— 600,000 âmes.

Bassin de rayonnement.— 2,200,000 âmes

Tout le monde sait que, en France, les chemins de fer les plus productifs sont ceux qui constituent la grande ligne dont le point de départ est à Lille et le terme à Marseille : chemin du Nord, chemin de Paris à Lyon, chemin de Lyon à la Méditerranée.

Sous l'influence des mêmes causes, la ligne analogue de l'Espagne part de Bayonne, aboutit à Cadix.

Cadix est le grand port de mer de l'Espagne. Il a la même importance que Trieste pour l'Autriche et Marseille pour la France.

Il résulte, en effet, des documents officiels que les droits d'importation perçus aux ports de Cadix et de Séville représentent le quart des recettes des douanes espagnoles.

Le chemin de Séville à Cadix dessert cette belle province d'Andalousie, si renommée par la richesse de son sol et la variété de ses produits.

Il profite de tout le trafic accumulé dans le parcours des sections qui le précèdent.

Enfin, il est appelé à recevoir une grande partie du trafic qui viendra de l'important embranchement de Cordoue à Grenade et à Malaga, et la totalité de celui que doit donner l'embranchement bien plus important encore de Séville à Mérida, à travers l'Estramadure.

Le chemin de Séville-Xérès-Cadix peut donc compter sur un trafic local sans exemple en Espagne et assez rare dans les pays les plus riches de l'Europe. On peut s'en faire une idée par le produit du petit chemin de 27 kilomètres qui fonctionne aujourd'hui de Xérès à Puerto-Real, se reliant d'une part à la section de Séville-Xérès, et d'autre part, à la direction de Xérès, Puerto-Real et Cadix.

Ce chemin, prototype réduit de la grande ligne de Séville-Xérès-Cadix, tient, au point de vue des produits, la tête des lignes espagnoles.

Il résulte, en effet, de la dernière statistique (exercice 1858), qu'il a donné 40,910 fr., c'est-à-dire le double de la moyenne des chemins de fer espagnols.

Si l'on considère, en outre de ces ressources de trafic local, les grands éléments de trafic général qu'assure au chemin de Séville à Cadix sa position de grand aboutissant de toute l'Espagne sur l'Océan, on ne s'étonnera

pas que toutes les études faites jusqu'ici sur le trafic de cette ligne s'accordent à en attendre un revenu de 13 à 14 0/0 dès les premières années de l'exploitation, et de 20 à 25 0/0 pour les années suivantes.

Double garantie.

La Compagnie générale de Crédit en Espagne, au capital de 35 millions de francs, agissant en qualité de Société anonyme et dans les termes de ses statuts .... d'une part ;

Et MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers à Paris, d'autre part ;

Garantissent aux souscripteurs des actions proposées :

1° Un minimum d'intérêt et dividende :

Dernier sem. de 1860,	de fr. 15,	soit 6 0/0 l'an	
Pour l'année 1861,	35,	7	—
— 1862,	35,	7	—
— 1863,	40,	8	—
— 1864,	40,	8	—
— 1865,	40,	8	—

Les actionnaires auront donc touché au 1er janvier 1866 .... fr. 205, moy. 7.45 0/0

2° Le remboursement au pair de 500 fr. l'une, en janvier 1866, du montant des actions garanties, dans le cas où la totalité des bénéfices réalisés par la Compagnie du chemin de fer n'aurait pas couvert les dividendes ci-dessus énoncés.

Le droit du porteur devra, sous peine de déchéance, s'exercer dans les trois premiers mois de 1866, terme de rigueur.

Il résulte de cette disposition qu'à cette époque le souscripteur, en outre de 205 fr. qu'il aura touchés au *minimum*, se trouvera dans cette alternative : — ou de rentrer dans le capital qu'il aura fourni, — ou de rester définitivement pourvu d'un titre de premier ordre.

Les revenus ci-dessus sont garantis comme *minimum*, sans préjudice des excédants, lesquels appartiendront en entier aux porteurs de titres.

Dans le cas où une fusion avec d'autres Compagnies de chemins de fer serait contractée par la Compagnie de Séville-Xérès-Cadix, les porteurs d'actions qui renonceraient à jouir des avantages de cette fusion, auraient également la faculté de réclamer des parties garantes le remboursement au pair de leurs actions ; ce droit devra s'exercer dans les trois mois, terme de rigueur, qui suivront la fusion devenue définitive.

Résumé.

1° Intérêt à 7 45 0/0 l'an, en moyenne, garanti jusqu'au 1er janvier 1866, payable à Paris et à Madrid ;

2° Remboursement du capital garanti ;

3° Probabilité d'un revenu de 20 à 25 0/0 ;

4° La situation du chemin de Séville-Xérès-Cadix est exceptionnelle ; il est appelé à devenir le Lyon-Méditerranée de l'Espagne ;

5° En exploitation depuis le 1er mars, il a traversé la période critique de la construction ; son avenir repose sur des faits acquis et non sur des évaluations discutables.

Conditions de la souscription.

Les actions seront payables, savoir :
200 fr. en souscrivant ;
150 fr. le 15 mai ;
150 fr. le 15 juin ;

Sous déduction, au profit du porteur, de l'intérêt à 6 0/0 des versements effectués; depuis la date desdits versements jusqu'au 1er juillet prochain, époque où commence la jouissance des titres.

La répartition aura lieu, au prorata des demandes, dans les dix jours qui suivront la clôture de la souscription.

Toute demande non accompagnée du premier versement de 200 francs sera considérée comme non avenue.

La souscription sera ouverte du 12 au 25 avril.

On souscrit : à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, au siége de la Compagnie générale de Crédit en Espagne ;

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, verser au crédit de MM. les fils de Guilhou jeune.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LE SIMPLON.

Emprunt de fr. 15,000,000.

Le conseil d'administration a décidé qu'en exécution de l'article 5 des statuts, le fonds social primitivement fixé à 25 millions, lequel, aux termes dudit article, peut s'élever jusqu'à 60 millions par des appels successifs d'actions ou d'obligations, sans que pourtant le montant des emprunts puisse jamais être supérieur aux quatre dixièmes du capital social, est porté à 40 millions.

Il est procédé à cette augmentation par l'émission de 62,500 obligations au prix de 240 fr. chacune donnant droit à un intérêt de 15 fr. par an, payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année.

L'émission a lieu, jouissance du 1er janvier 1860.

Ces obligations qui font partie de l'emprunt prévu par l'article précité et pouvant s'élever jusqu'à 24 millions effectifs, lequel emprunt est principalement destiné à satisfaire aux engagements contractés dans les conventions avec les Etats sardes et l'Etat de Genève par suite des concessions :

1° Du chemin de fer de jonction entre le chemin de fer d'Arona sur le lac Majeur et le chemin de fer de la vallée du Rhône ;

2° Du chemin de fer du Chablais ;

3° Du chemin de fer de jonction entre la ligne du Chablais et celui de Lyon à Genève ;

Sont remboursables à 500 fr. chacune par voie de tirage au sort dans l'espace de quatre-vingts ans, à partir du 1er janvier 1867.

La souscription est ouverte à partir du 15 avril, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, 28, rue Laffite ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquier ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, chez MM. Sheppards, Pelly et Allcard, 28, Threadneedle street ;

A Genève, dans les bureaux de la Ce, maison Laya, quai du Rhône.

Elle sera close le 7 mai 1860.

Un premier versement de 100 francs par obligation est effectué en souscrivant.

Dans les dix jours de la clôture de la souscription, chaque souscripteur sera informé du nombre d'obligations qui lui aura été attribué.

Le 1er juillet 1860, sera fait l'appel du second versement de 70 fr., et le 1er janvier du troisième et dernier versement de pareille somme, déduction faite des coupons échéant à ces deux époques.

Nota. Une première section de la ligne d'Italie comprise entre le Bouveret et Martigny est livrée à l'exploitation depuis le mois de juillet dernier.

Une dernière section de Martigny à Sion sera ouverte le 10 mai prochain.

Par suite de l'annexion de la Savoie à la France, le chemin de fer du Chablais compris dans la ligne d'Italie devient un chemin français.

AVIS AUX ACTIONNAIRES [1]

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

24 avril. — **Chemins de fer du Midi.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, place Vendôme, 15, à 4 heures du soir. Dépôt de 40 actions quinze jours avant la réunion.

25 avril. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures et demie. Dépôt de 20 actions trois jours avant la réunion, au siége social, square Clary, 5, et place Vendôme, 15. (Voir aux annonces de ce jour.)

25 avril. — **Compagnie générale maritime.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à 4 heures du soir, à l'hôtel de la Société générale de crédit mobilier, place Vendôme, 15. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion.

26 avril. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures de relevée. Dépôt de 40 actions du 26 mars au 14 avril au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

27 avril. — **Chemin de fer du Nord.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures du soir. Dépôt de 40 actions au moins du 1er au 14 avril au siége social, place Roubaix, 24.

27 avril. — **Société des journaux réunis.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à l'hôtel de la Caisse générale des chemins de fer, rue Riche-

(1) Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 14 avril 1860.

lieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions huit jours avant la réunion. (Voir l'avis placé en tête du journal).

28 avril. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 10 actions cinq jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 avril. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures et demie. Dépôt de 20 actions huit jours avant la réunion au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à Paris. (Voir aux annonces du 14 avril.)

28 avril. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi. Dépôt de 20 actions au siége social, rue de Provence, 68.

28 avril. — **Société anglo-française des manufactures d'Aubusson et de Felletin** (Sallandrouze de Lamornaix et C°). — Réunion de l'assemblée générale, rue du Sentier, 10, à 4 heures du soir. Dépôt de 25 actions jusqu'au 23 avril.

30 avril. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Dépôt de 5 actions. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

30 avril.—**Chemins de fer de l'Est.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, du 2 au 14 avril.

APPELS DE FONDS

1er mai.— **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.**— Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, qui seront fixés à l'assemblée générale du 30 avril.

Jusqu'au 10 mai. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 10e versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 16 au 23 avril.— **Compagnie royale des chemins de fer portugais.** — Emission de 70,000 actions de 500 fr. chacune. (Voir l'avis relatif à cette émission, page 292.)

Du 12 au 25 avril. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Emission de 20,000 actions de 500 fr. (Voir l'avis relatif à cette émission, page 293.)

Du 15 avril au 7 mai. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Emission de 62,500 obligations à 250 fr. chacune, remboursables à 500 fr. par voie de tirage au sort, à partir du 1er janvier 1867. (Voir l'avis publié plus loin, page 294.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

30 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Tirage au sort des obligations de la deuxième série de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, au siége de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à 10 heures et demie.

1er mai. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Tirage au sort des obligations de la 1re et 2e émission, rue Taitbout, 65, à 3 heures du soir.

7 mai. — **Chemins de fer du Nord.** — Tirage au sort d'un tiers des actions nouvelles, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi.

F. G.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Assemblée générale du 17 avril 1860.

De bureau est composé comme suit :

Président : M. Carteret ;
Scrutateurs : MM. Heurtey et Moindot ;
Secrétaire : M. Girard.

RAPPORT

De M. Ducoux, *directeur-gérant*,

Messieurs,

En prenant aujourd'hui la parole devant vous, ma première pensée est de vous féliciter et de me féliciter avec vous du succès presque inespéré de notre entreprise. La Compagnie Impériale, j'ai hâte de vous l'apprendre, est enfin sortie victorieuse de la tourmente qui semblait devoir l'engloutir.

Je ne veux pas, Messieurs, vous retracer le tableau de nos déceptions, de nos misères, de nos dangers ; notre Compagnie a eu le triste privilége d'occuper trop largement l'attention publique, et vous connaissez trop bien les épreuves de tous genres qu'elle a dû subir, pour que je songe à ramener vos esprits vers de pénibles souvenirs. Devant l'assemblée qui me fait l'honneur de m'entendre, j'ai une mission plus agréable à remplir, c'est celle de lui rendre compte de notre situation nouvelle et lui dire l'usage que j'ai fait des pouvoirs presque dictatoriaux qui m'ont été confiés. Suivant moi, l'importance des devoirs est en raison directe de l'importance des droits ; vous jugerez dans quelques instants si j'ai su convenablement user des uns et remplir fidèlement les autres.

Pour la clarté de ce rapport, il me semble utile de vous rappeler les principales résolutions votées à l'unanimité par la dernière assemblée. Je les énumère ici dans l'ordre de leur présentation :

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins
EST (1)	Du 8 au 14 avril	1680	1,118,342 90	665 68	1618	1,108,442 75	685 06	0/0 » »	0/0 2.82
ORLÉANS (1)	8 — 14 —	1475	1,214,005 30	823 05	1475	1,178,184 58	798 77	3.04	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	8 — 14 —	1406	1,746,807 11	1,242 44	1303	1 688,935 58	1,239 13	0.26	»
OUEST (1)	8 — 14 —	1195	941,228 15	787 65	1188	850,161 [illegible]	715 60	10.05	»
NORD (1)	8 — 14 —	964	1,093,045 85	1,134 » »	910	1,033,283 90	1,124 » »	5 87	»
MIDI (1)	8 — 14 —	793	408 590 20	515 24	793	338,267 62	426 56	20.78	»
LYON A GENÈVE (1)	8 — 14 —	231	116,729 41	505 32	229	101,454 48	443 03	14.06	»
ARDENNES (1)	8 — 14 —	164	65,324 21	398 31	154	60,985 77	396 01	».58	»
DAUPHINÉ	8 — 14 —	134	56,829 95	424 10	134	47,501 84	354 40	19.63	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	8 — 14 —	33	18,841 40	570 93	33	22,376 » »	694 12	»	16.54
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	1er — 7 —	1326	809,103 82	610 18	1169	1,279,408 77	1,094 40	»	44.25
AUTRICHIENS	8 — 14 —	1323	fl. 274,131 » »	206 72	1323	fl. 298,604 » »	225 77	»	8.23
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	1er — 7 —	482	319,155 02	662 13	482	237,280 46	492 28	34.87	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	1er — 7 —	57	14,008 50	245 76	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	8 — 14 —	275	60,307 70	219 31	265	45,840 » »	172 » »	27.62	».» »
VICTOR-EMMANUEL	2 — 8 —	214	128,820 15	602 » »	214	96,206 68	449 57	33.90	»
OUEST SUISSE	6 — 12 —	97	37,524 09	386 85	80	26,716 02	333 96	15.83	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

Le 13 avril 1859, vous avez décidé que la Société serait administrée, pendant l'année qui vient de s'écouler, par un seul administrateur-gérant, et vous m'avez investi de ces fonctions.

Vous m'avez invité à poursuivre, même par les voies judiciaires, le redressement de l'interprétation et de l'exécution données, par la ville de Paris, aux traités passés entre elle et MM. les fondateurs de notre Compagnie.

Vous m'avez armé des pouvoirs nécessaires pour préparer la liquidation de notre Société, si elle devenait indispensable.

Enfin, j'ai reçu de vous la confirmation et même l'extension de vos autorisations précédentes, à l'effet de contracter tout emprunt hypothécaire ou autre, sans autres limites que celles des besoins de la Compagnie, limites dont vous m'avez laissé seul juge, sauf l'avis du Conseil de surveillance.

Un pareil mandat m'imposait une tâche d'autant plus effrayante qu'en succombant je courais le risque de rencontrer autant de malveillance que de commisération. Il s'agissait d'une dernière démonstration : elle devait être décisive. La liquidation, c'était l'anéantissement de nos sacrifices et de nos espérances. Il fallait donc conjurer cette calamité désastreuse. Votre excès de confiance m'inspira un redoublement de zèle ; je m'entourai d'auxiliaires intelligents et dévoués, afin que chaque détail étant plus directement surveillé, l'ensemble fût mieux dirigé et le succès moins incertain. Tant d'efforts ont réussi, et je viens vous rendre avec joie les pleins pouvoirs que vous m'aviez donnés pour la liquidation.

Conformément à votre résolution, j'ai engagé un procès contre la ville de Paris. Je suis informé que notre réclamation est soumise, en ce moment, à l'examen du conseil de préfecture, et que nous ne tarderons pas à connaître sa décision.

Non-seulement je n'ai pas usé de votre autorisation relative à des emprunts, mais j'ai cru devoir arrêter l'émission de 18,103 obligations non souscrites, et qui représentent un capital de 1,448,250 f. à recevoir, et de 2,262,875 f. à rembourser. La situation actuelle de la Compagnie ne me semble plus autoriser des conditions d'emprunt aussi onéreuses ; cependant, pour ne pas être surpris par des nécessités que peut créer une extension de notre service, je vous demande la continuation de la confiance que vous m'avez témoignée au sujet des emprunts : le passé vous répond de l'avenir.

Quant à la gérance, vous allez voter sa constitution, en attendant la prochaine transformation de la Compagnie en Société anonyme, transformation qui est dans l'esprit de nos statuts, que vous n'avez cessé de réclamer, et qui serait la conséquence presque immédiate d'une réorganisation dont j'aurai à vous entretenir tout à l'heure.

Il me reste à vous indiquer succinctement les principaux actes administratifs accomplis depuis notre dernière réunion, et à vous exposer en quelques mots la situation industrielle et financière de notre Compagnie. Le rapport du Conseil de surveillance complétera les renseignements de comptabilité qu'il vous importe de connaître.

SIÉGE SOCIAL.

Une des premières économies réalisées depuis la dernière assemblée, a été l'affranchissement du loyer de la rue de Rivoli. J'ai transporté dans un de nos immeubles, situé avenue de Ségur, 2, le siége social et l'administration centrale de la Compagnie. Le prix du loyer de la rue de Rivoli est de 36,500 fr. Nous avons pu sous-louer avec bénéfice. La position actuelle de nos bureaux est beaucoup mieux appropriée aux besoins de notre service et m'a permis d'opérer quelques réformes impossibles dans la rue de Rivoli. J'ai pu supprimer entre autres choses, un de nos deux fourgons de recette, et le service presque entier de l'économat ; c'est pour ces deux objets une économie annuelle de 12,000 fr. environ.

ATELIERS.

La cour d'appel ayant confirmé le jugement du tribunal correctionnel rendu contre l'entrepreneur de l'entretien et du renouvellement de nos voitures, je m'apprêtais à poursuivre civilement l'annulation du marché passé en d'autres mains.

Cette perspective décida les détenteurs à me proposer une résiliation que je m'empressai d'accepter. La Compagnie est rentrée en possession de son matériel et de ses ateliers. Les questions litigieuses et les comptes à débattre entre nous et les entrepreneurs ont été confiés à l'examen et à la décision d'un tribunal arbitral chargé de prononcer en dernier ressort. La sentence définitive n'est pas encore rendue, mais elle ne peut modifier sensiblement l'état actuel des choses. Il me suffira de prononcer les noms de MM. les arbitres pour que vous jugiez avec quelle haute intelligence et quelle garantie morale tous les intérêts ont été étudiés et protégés. Ces arbitres sont MM. Dufaure, Mathieu et Muller, avocats du barreau de Paris.

Depuis le 1er septembre dernier, la Compagnie a repris la direction de ses ateliers. Par un travail mieux compris et plus approprié aux exigences spéciales de notre exploitation, nous sommes, dès à présent, assurés d'obtenir une économie considérable en même temps qu'une tenue plus soignée de notre matériel. Du reste, vous pouvez, Messieurs, en juger par vous-mêmes ; notre matériel d'été commence à circuler, les 610 victorias et calèches affectées à ce service vont sortir successivement de nos ateliers ; nous ne croyons pas que la population de Paris ait jamais eu à sa disposition des voitures plus convenablement établies.

Nos dépenses d'entretien et de grandes réparations équivalant à un renouvellement ont été en moyenne, depuis la reprise, de 2 fr. 60 c. par voiture et par jour, lavage, éclairage et cirage compris. Ce chiffre n'a même pas été atteint. Sur le crédit ouvert aux ateliers, une somme de 120,259 fr. 04 c. n'a pas été dépensée par suite des chômages nécessités par les inventaires et qui ont rejeté, sur 1860, une partie des réparations incombant à l'exercice 1859. J'ai cru devoir conserver au débit de cet exercice la somme susindiquée qui aurait en apparence grossi le chiffre des bénéfices de 1859 pour venir diminuer d'autant ceux de 1860. En procédant ainsi, j'ai maintenu les faits dans leur vérité la plus réelle ; vous m'approuverez, j'en suis convaincu.

L'économie réalisée depuis la reprise par notre mode actuel de réparer et d'entretenir, a été de 1 fr. par jour et par voiture. Ce chiffre, fût-il réduit plus tard par des circonstances imprévues, ce qui est improbable, notre économie annuelle serait encore considérable.

COMPTEUR.

La question du compteur exigé par les ordonnances de M. le préfet de police n'a pu, jusqu'à présent, recevoir de solution définitive. Un jugement a prononcé l'annulation du traité passé, en août 1857, entre la Compagnie et des fournisseurs ; ce jugement est frappé d'un appel sur lequel la Cour n'a pas encore statué. L'autorité préfectorale insistant pour l'exécution de son ordonnance, j'ai choisi parmi les sommités de la science mécanique une commission de trois ingénieurs chargés d'examiner les divers instruments proposés. Les concurrents sont nombreux ; plusieurs se sont montrés habiles.

Cependant le dernier procès-verbal de la commission constate que, vu la diversité des tarifs appliqués aux voitures de place et de régie, la science mécanique ne peut fournir les indications exigées soit par la préfecture de police, soit par la Compagnie impériale, à moins de recourir à l'intervention du cocher. Dans ce cas, le but ne serait pas atteint : en effet, l'autorité désire la sincérité des feuilles de travail, et la Compagnie cherche la fidélité des recettes. Or, de pareils résultats impliquent nécessairement l'emploi d'un système indépendant de la volonté des cochers, puisqu'il est destiné à les contrôler. Jusqu'à ce que la simplification des tarifs ou les découvertes de la science mécanique aient rendu possible la solution du problème, le compteur restera donc à l'état de projet.

L'administration préfectorale possède, du reste, un instrument de contrôle infiniment supérieur à tous ceux de la mécanique : c'est son personnel de la surveillance municipale : le jour où l'ordre sera donné à ces agents de poinçonner les feuilles des cochers, soit sur les places de stationnement, soit en dehors des places, quand ils trouveront les voitures gardées, le problème aura reçu la meilleure des solutions. Dès ce moment, l'autorité pourra compter sur la sincérité des renseignements fournis par les feuilles de travail, et le public trouvera dans cette mesure, pour la protection de ses intérêts, une garantie que l'inexactitude des feuilles actuelles rend bien souvent illusoire.

CAVALERIE.

La Compagnie possédait, au 1er janvier 1859, 7,632 chevaux estimés 2,764,418 fr. 15 c. Elle a acheté pendant l'exercice 560 gros chevaux de place, 236 chevaux de remise et 1,157 petits chevaux, soit un nombre total de 1,973 chevaux qui ont coûté 867,930 f. 95 c. Elle a réformé ou il est mort pendant le même exercice 1,893 chevaux, de toutes les catégories, qui ont occasionné une perte de 432,882 fr. 85 c., soit une moyenne de 0 fr. 52 c. par voiture et par jour de roulement. L'effectif de notre cavalerie, au 1er janvier 1860, était de 7,712 chevaux, soit de 80 chevaux supérieur à celui de l'année précédente. Les prix moyens des achats effectués pendant le dernier exercice ont été de 605 fr. 22 c. pour les gros chevaux de place, de 675 fr. 65 c. pour les chevaux de remise, et de 307 fr. 65 c. pour les petits chevaux. Les guerres de Crimée et d'Italie expliquent la persistance de la cherté des chevaux devenus plus rares sur les marchés. Ces prix dépassent d'un quart environ la moyenne des achats opérés avant les événements militaires de ces dernières années. Je dois ajouter que cette élévation de prix doit être attribuée, en outre, au redoublement de sévérité que la Compagnie apporte dans ses acquisitions de remonte. Acheter un peu plus cher à la condition qu'on exigera beaucoup meilleur est le plus souvent une économie, surtout quand il s'agit de chevaux destinés au rude métier des voitures de Paris.

La santé de nos chevaux est aussi parfaite que possible. Une maladie dont le caractère paraissait d'abord alarmant, et qui sévit dans les écuries de la capitale, s'est déclarée dernièrement dans un de nos dépôts de remises. La promptitude de nos précautions hygiéniques a suffi pour dissiper le mal ; quatre chevaux seulement ont succombé.

Nous avons procédé au dernier inventaire de notre cavalerie avec une rigueur d'appréciation qui nous dispensera désormais de recourir au même mode d'inventaire. Jusqu'à ce jour la situation périlleuse de la Compagnie semblait autoriser, pour cette opération, une forme qu'on n'emploie d'ordinaire qu'en prévision d'une liquidation possible. Mais depuis le 1er janvier 1860, nous suivons la pratique des grandes entreprises qui, comme la nôtre, possèdent une nombreuse cavalerie. Au lieu de nous hasarder dans une estimation qui, pour nous, peut varier de plusieurs centaines de mille francs, suivant la manière de procéder de MM. les experts, nous conserverons désormais aux chevaux leur prix d'achat tant qu'ils resteront dans les rangs. Dans un service comme le nôtre, la plus-value industrielle couvre la dépréciation de l'usure jusqu'au moment où le cheval sortant des écuries est frappé d'une perte qui représente l'écart entre le prix d'achat et le prix de sortie. Ce système prévient toutes les erreurs et déjoue tous les artifices. Il ne pouvait être inauguré qu'après un inventaire très-sérieux et dans les conditions régulières d'une exploitation fructueuse. Aussi n'ai-je pas cru devoir l'appliquer avant la clôture du dernier exercice.

J'ose espérer, Messieurs, que vous donnerez votre approbation à cette manière de procéder, qui, tout en simplifiant les écritures, sauvegarde les intérêts de notre Compagnie. Bien que la valeur industrielle et vénale de notre cavalerie actuelle soit incomparablement supérieure à celle du 31 décembre 1858, elle ne figure dans nos inventaires que pour une augmentation de 223,526 fr. 85 c.

FOURRAGES.

La Compagnie a dépensé pour fourrages consommés pendant l'exercice 1859, 3,490,960 fr. 08 c. (l'octroi est compris dans ce chiffre pour la somme de 289,531 fr. 71 c.); c'est 28,216 fr. 06 c. de plus qu'en 1858.

Cet excédant s'explique par l'augmentation de 80 chevaux, par le prix des marchandises jusqu'au mois d'octobre, mais surtout par la différence du mode de nourriture. Pendant le cours de nos essais sur le régime alimentaire, la ration avait été sensiblement réduite : l'expérience a prouvé que c'était là une économie qui allégeait le présent pour ruiner l'avenir. Nous y avons renoncé. Il a fallu refaire nos chevaux fatigués par ces essais et par l'usage de quelques fourrages mal choisis. Dès le mois d'août 1858, j'ai porté mon attention d'une manière toute spéciale sur ce point important de notre exploitation,

et je crois difficile de faire mieux que ce qui se pratique aujourd'hui pour les approvisionnements de nos dépôts.

L'existence en magasin était, au 31 décembre 1858, de.	391,482 93
Elle a été, au 31 décembre 1859, de	533,472 80

En vue de l'annexion et pour éviter des frais d'octroi, nos dépôts hors barrières avaient été approvisionnés aussi largement que possible.

Le total des dépenses du dernier exercice fait ressortir la moyenne de la consommation par voiture et par jour à 6 fr. 34 c., celle du cheval à 1 fr. 88 c., octroi non compris. L'annexion de la banlieue augmentera nos frais d'octroi d'une somme annuelle de 107,000 fr.

Depuis la dernière récolte, le prix des fourrages a sensiblement baissé. Les pluies abondantes de cette année présagent une récolte plus satisfaisante encore. En laissant de côté ces espérances, nous jouissons présentement d'une réduction qui constitue, sur les prix moyens de 1859, au profit de 1860, une économie très-importante. Cette économie serait augmentée de la diminution des prix que viendrait procurer l'abondance de la récolte prochaine En effet, les prix actuels, bien qu'inférieurs à ceux des trois années précédentes, dépassent encore de 0 fr. 53 c. par voiture la moyenne des prix payés par la Compagnie dite Générale, dans les cinq années qui ont précédé la formation de notre Compagnie. De 1851 à 1855, cette moyenne a été de 4 fr. 92 c. par voiture et par jour, tandis qu'elle est aujourd'hui de 5 fr. 45 c. Le retour aux anciens prix nous procurerait une réduction nouvelle à ajouter à celle qui existe déjà.

EXPLOITATION.

La Compagnie a fait rouler pendant l'exercice 1859, 826,726 voitures, dont 681,294 de place, 137,501 de remise et 7,931 de grande remise. Les recettes de toute nature, y compris celle des fumiers, qui est de 238,242 fr. 50 c., ont été, déduction faite du salaire des cochers, de 13,012,094 fr. 81 c., ce qui produit une moyenne générale par jour et par voiture, de 15 fr. 73 c.

Les dépenses générales ont atteint le chiffre de	12,364,545 08
ce qui établit une moyenne de dépenses par voiture et par jour de	14 95
laquelle retranchée de la moyenne de recettes indiquées	15 73
fait ressortir le bénéfice par voiture et par jour à	0 78
L'excédant des recettes de l'exercice est ainsi de	647,547 73

Pour bien étudier cette partie intéressante de notre exploitation, il me paraît utile de comparer à ces chiffres de recettes et de dépenses ceux des anciennes compagnies de loueurs. La Compagnie générale, dont la gestion était la plus régulière, obtint, en 1855, c'est-à-dire pendant son dernier exercice, et avec l'*Exposition universelle*, une moyenne de recettes de 13 fr. 15 c.; sa dépense fut de 11 fr. 81 c., conséquemment son bénéfice moyen fut de 1 fr. 34 c., au lieu d'être comme le nôtre de 0 fr. 78 c.

Cette différence de dépenses s'explique, Messieurs, par la surcharge des droits de toute nature que la Compagnie supporte, et que ne payaient pas les loueurs.

Voici les principales aggravations qui nous sont échues :

1° Supplément des droits d'octroi	0.17.33
2° id. des droits de stationnement	0.09.86
3° Loyers et contributions	0.47.38
4° Renchérissement des chevaux et de la main-d'œuvre d'entretien	0.12.44

La suppression de ces causes de dépenses rétablirait, à notre avantage, l'écart de 0 fr. 56 c. existant entre les moyennes du bénéfice des deux compagnies, pour les deux exercices comparés de 1855 et de 1859.

Ces explications m'ont paru nécessaires pour l'intelligence complète des derniers résultats de notre exploitation. Bien que modestes en apparence, ils sont en réalité pour la Compagnie impériale une révélation consolante, non plus seulement de ce qu'elle doit espérer, mais de ce qu'elle peut raisonnablement obtenir.

La Compagnie a le droit de faire circuler :

2,082 voitures de place,
1,189 voitures de régie,
278 voitures supplémentaires à numéros blancs, autorisées seulement pour les fêtes et dimanches.

Je ne parle pas des voitures de grande remise qui se louent à la journée ou au mois, sans tarifs fixes, et pour lesquelles il y a liberté absolue d'industrie.

En dehors de la Compagnie, il ne reste entre les mains des loueurs que 64 numéros de place, mais il existe près de 2,000 écussons de régie. Avant la formation de la Compagnie impériale, l'exploitation de ces voitures était libre, c'est ce qui explique leur nombre de beaucoup supérieur aux besoins du public spécial qui a l'habitude d'employer cette catégorie de voitures.

Les règlements interdisent à ces voitures de stationner sur la voie publique, à moins d'être gardées. Elles doivent attendre le travail sous remise, ainsi que leur nom l'indique. Malgré ces prescriptions, le délit de *maraude* se pratique avec une audace que chacun de vous connaît. A partir de quatre heures du soir, moment auquel les agents peu nombreux de ce service spécial quittent la surveillance des rues pour aller prendre celle des ministères et des théâtres, les boulevards et les promenades les plus fréquentées de la capitale sont envahis par des équipages que vous avez pu apprécier, et qui jouissent du double privilége de ne payer aucune redevance à la ville et d'avoir droit au tarif le plus élevé. Cette contrebande scandaleuse est une des hontes de la capitale : c'est assez dire qu'elle ne peut tarder à disparaître devant la vigilante sollicitude de l'administration municipale.

Pour terminer ce qui regarde le service des voitures, je dois vous informer que depuis plusieurs mois la Compagnie s'est mise en mesure de faire face aux nouveaux besoins de circulation qui pourraient naître de l'annexion de la banlieue. Depuis le 1er janvier jusqu'au 31 mars 1860, elle a augmenté son effectif de 285 chevaux. Indépendamment du matériel en roulement, nous possédons dans nos ateliers, en parfait état de service, une réserve de voitures et de harnais qui dépasse de beaucoup les besoins journaliers de rechange.

J'ai pensé, en effet, Messieurs, que c'était remplir convenablement vos intentions et relever dignement notre Compagnie de l'état passager d'humiliation qu'elle a traversé que de la mettre à même d'exécuter, dans tous les développements qu'il est susceptible de recevoir, le grand service d'intérêt public dont elle est chargée et qu'elle a si profondément amélioré.

BILAN.

Le bilan de notre Compagnie achèvera de vous éclairer sur ses ressources ; je le recommande, Messieurs, à vos plus sérieuses méditations.

Actif.

Numéros de voitures,	14,679,200 »
Ecussons de remise,	1,200,000 »
Immeubles,	8,560,768 80
Matériel roulant,	5,361,097 22
Cavalerie,	2,987,945 »
Matériel de grande remise et services spéciaux,	296,406 47
Marchandises,	967,052 50
Fourrages,	582,630 80
Frais de premier établissement,	5,148,954 27
VERSEMENTS DIVERS :	
Sur actions, obligations, amortissement, loyers payés d'avance, caisse et divers débits,	4,742,028 23
	44,526,983 29
Excédant du passif,	784,561 58
	45,311,544 87

Passif.

Fonds social,	40,000,000 »
Obligations,	2,160,000 »
Dette hypothécaire,	969,202 97
DIVERS CRÉANCIERS :	
Cautionnements des cochers, assurances des cochers, fonds de réserve, divers comptes créditeurs,	2,182,341 90
	45,311,544 87

L'excédant du passif, qui était l'année dernière de 5,496,969 fr. 45 c., est réduit cette année au chiffre de 784,561 fr. 58 c.

Si ce bilan est sincère, notre capital social est à peu près reconstitué. Examinons-en, Messieurs, les éléments constitutifs, et jugeons, sans idée préconçue, comme si, au lieu d'être intéressés dans la question, nous formions un grand jury de l'opinion publique.

Le premier et le plus gros chiffre inscrit à notre actif représente la valeur de nos 2,082 numéros de place, telle qu'elle a été fixée par M. le préfet de police en 1855. Nous avons compris, cette fois, dans ce chiffre spécial les 500 numéros concédés, parce que, en effet, leur valeur est exactement la même que celle des numéros achetés, et que notre possession en est d'autant plus légitime, qu'indépendamment de la concession authentique qui nous en a été faite, la Compagnie a payé jusqu'à ce jour à la ville une redevance supplémentaire dont le total dépasse la valeur de la concession.

Ce que nous venons de dire des numéros de place s'applique aux voitures de régie. Depuis que la réglementation a remplacé pour cette industrie la liberté ancienne, les écussons de remise ont pris dans le commerce une valeur qui varie de 1,200 à 1,500 fr. En attribuant à nos 1,189 écussons le chiffre de 1,200,000 fr., la Compagnie a plutôt atténué qu'exagéré cette partie de son actif.

Nos immeubles figurent au bilan pour la somme de 8,560,768 fr. 80 c.; c'est exactement ce qu'ils ont coûté. Or, la Compagnie possède, dans plusieurs quartiers de l'enceinte de Paris, un nombre total de 102,670 mètres de terrains, qui présentent depuis leur acquisition une plus-value considérable. Vous en jugerez par l'énumération suivante :

La Compagnie possède rue de la Pompe, entre les avenues de l'Impératrice et de Neuilly, 6,365 mètres, payés, acte en mains, 27 fr. 56 c. ; 19,975 mètres à Batignolles, au centre le plus populeux, payés 19 fr. 71 c. ; 10,986 mètres, rue de Bellefond, entre la place Lafayette et la rue des Martyrs, payés 57 fr. 71 c. ; 15,400 mètres rue du Chemin-Vert, encadrés par le boulevard du Prince-Eugène et le canal Saint-Martin, couvert en boulevard, payés 41 fr. Un immeuble de 429 mètres, enclavé dans cette propriété et pouvant nuire à son lotissement futur, a été mis en vente à la criée du tribunal, pour cause de licitation entre mineurs, et nous a été adjugé, le vingt quatre décembre dernier, au prix de 53,350 fr., tous frais compris. Cette somme porte la valeur du mètre de terrain, constructions comprises, à 126 fr. environ. Cette acquisition m'a paru indispensable aux intérêts de la Compagnie : elle recevra, Messieurs, j'en suis certain, votre entière approbation. Nous possédons encore 6,770 mètres, rue des Amandiers-Popincourt, payés 51 fr. 07 c. ; 12,501 mètres, place de Vauban et avenue de Ségur, payés 21 fr. 08 c. ; 10,173 mètres, boulevard d'Enfer et rue Campagne-Première, payés 22 fr. 13 c. ; 3,229 mètres, barrière du Maine, payés, avec constructions, 64 fr. 32 c. ; 6,591 mètres, rue de Chabrol, à la Chapelle, payés, avec constructions, 50 fr. 07 c. ; 2,887 mètres, rue de Grenelle-Saint-Germain, payés, avec constructions, 49 fr. 56 c. ; enfin, 10,762 mètres, rue Stanislas, revenant à 34 fr. 13 c.

L'énonciation seule de ces prix de revient vous démontre que plusieurs de ces terrains ont plus que triplé de valeur.

La Compagnie possède en outre, à titre de location, mais avec faculté d'achat, à prix déterminés et très-avantageux, dès à présent, trois dépôts, dont un seul, celui de l'ancienne barrière du Combat, est d'une contenance qui dépasse 20,000 mètres. La plupart de ces immeubles sont, il est vrai, indispensables à l'ex-

ploitation de notre entreprise, et la Compagnie ne peut en réaliser, dès à présent, la plus-value ; mais il en existe quelques-uns, celui du Chemin-Vert, entre autres, dont la Compagnie peut aliéner la majeure partie, et qui lui procureront, dans un moment opportun, des ressources bien supérieures à l'importance du déficit inscrit au bilan, et qui atténueront le chiffre des frais de premier établissement.

J'ai cru devoir, Messieurs, insister sur ce chapitre des immeubles, parce qu'il est un de ceux qui doivent, suivant moi, consolider notre confiance dans l'avenir de la Compagnie. Il pouvait ne pas être inutile de rappeler à MM. les actionnaires qu'ils ont là, en réserve, un fonds social, dont la valeur augmente chaque jour, et qui constitue, pour leurs titres, un précieux gage de sécurité.

La valeur de notre matériel roulant, de notre cavalerie et de nos marchandises est inscrite pour 9,500,000 francs environ. Ce chiffre a été fixé après une expertise contradictoire et vivement débattu, en ce qui regarde le matériel repris des mains des entrepreneurs. Je ne parlerai pas des frais de premier établissement et des autres articles qui, n'étant que la reproduction de chiffres à peu près immuables, ne peuvent donner lieu à aucune confusion possible. Quant au passif, le fonds social, la dette hypothécaire et les obligations souscrites en composent presque exclusivement le chiffre total. Son examen suggère une observation satisfaisante : c'est que notre dette hypothécaire et notre dette flottante ont diminué, depuis l'année dernière, de la somme de 397,192 fr. 95 c.

La Compagnie Impériale a donc pu reconstituer son capital d'émission, et nous pensons que peu de sociétés industrielles seraient à même, après des inventaires débattus comme les nôtres, de donner la preuve d'un pareil résultat.

—

Avant de terminer ce rapport, jetons ensemble, Messieurs, un nouveau coup d'œil sur les détails de notre dernier exercice, et voyons si le bénéfice réalisé est simplement accidentel, ou s'il est de nature à se maintenir et à s'accroître dans les exercices ultérieurs.

L'exercice de 1858 s'est soldé par une perte de 1,400,563 fr. 86 c.

L'exercice de 1859 se solde par un bénéfice de 647,547 fr. 73 c.

C'est un écart de 2,048,111 fr. 59 c. au profit de 1859 ; en analysant cette somme, on trouve qu'elle se compose :

1° D'un excédant de recettes de	1.065.357.89
2° D'une réduction de dépense dans les ateliers	370.820. »
3° idem, dans les dépôts	69.145.55
4° D'une différence dans la dépréciation de la cavalerie de	334.884.02
5° De réduction de dépenses administrative et autres qui, balance faite de quelques dépenses particulières telles que frais judiciaires, expertises et autres, représentent la somme de	207.903.23
Total égal à la différence	2.048.111.59

Or, Messieurs, aucune de ces réductions ne peut nous faire défaut en 1860 ; l'élément le plus variable de nos recettes est celui du trafic : le mouvement industriel et commercial de 1859 a été assez médiocre pour qu'il ne nous semble pas téméraire d'espérer aussi bien en 1860, et nous allons tout à l'heure vous donner la preuve péremptoire que l'expérience est d'accord sur ce point avec nos prévisions. Les autres causes de bénéfice de 1859 doivent non-seulement persévérer, mais encore s'accroître. En effet, la réduction réalisée sur les dépenses d'ateliers, relatives à l'entretien et au renouvellement du matériel, a été obtenue sur 370,820 roulements de voitures de place et de régie ; 447,975 ont roulé pendant l'exercice au compte des entrepreneurs. Le bénéfice obtenu en 1859 sera donc augmenté en 1860 de tout le surplus du roulement intégral des voitures.

J'ai eu l'honneur de vous exposer que les dépenses de fourrages en 1859 avaient dépassé celles de 1858, et je vous ai prouvé comment les cours actuels nous faisaient jouir d'une réduction considérable.

Nos dépenses administratives ne peuvent que diminuer ; nous allons cette année jouir intégralement de nos réductions de loyers ; nous n'avons plus à solder des frais de procès et d'expertises onéreux. Vous le voyez donc, Messieurs, on peut, sans se faire illusion, attendre pour l'exercice courant un bénéfice triple environ de celui de 1859.

Une dernière preuve fortifiera cette espérance ; elle vous paraîtra décisive.

Nous venons de clore le premier trimestre de l'exercice 1860. En voici les résultats comparés à ceux du même trimestre 1859 :

État comparatif des recettes et dépenses générales de 1859 et 1860.

1859.

	Recettes.	Dépenses.	Perte.
Janvier,	1,086,548 32	1,124,247 05	37,698 73
Février	914,402 »	1,022,447 85	108,045 82
Mars	1,075,857 80	1,100,967 27	25,109 47
	3,076,808 12	3,247,662 17	170,854 02

1860.

	Recettes.	Dépenses.	Perte.
Janvier,	1,125,546 65	911,193 87	214,352 78
Février,	929,119 54	872 582 30	56,537 24
Mars,	1,018,000 26	939,754 64	78,245 62
	3,072,666 45	2,723,530 81	349,135 64

Différence au profit de 1860 : 519,989 fr. 66 c.

Cette différence s'explique exclusivement par la diminution de nos dépenses, puisque la recette de 1860 a été de 4,000 fr. inférieure à celle de 1859. Cette diminution ressort par mois à 173,329 fr. 88 c., comparativement aux dépenses de 1859, qui étaient déjà singulièrement amoindries, eu égard aux exercices précédents.

RÉSUMÉ.

De ce qui précède, il résultera pour vous, Messieurs, la certitude que notre Compagnie est bien réellement entrée dans une voie nouvelle, relativement prospère, et qu'elle est assurée de vivre même dans les conditions défectueuses de son organisation actuelle. Mais, une grande société comme la nôtre, qui est chargée d'un des services publics les plus importants de la capitale, a besoin de compter sur une existence plus large ; l'intérêt général l'exige aussi bien que celui de la Compagnie, car, pour nous mettre à même de perfectionner le service, il faut nécessairement nous laisser la possibilité de faire des bénéfices et conséquemment nous affranchir des embarras, des charges et des difficultés qui ont pour effet de paralyser tout essor et d'empêcher tout progrès.

L'administration de la Compagnie a donc dû se préoccuper du soin de compléter l'œuvre de salut ; elle s'est naturellement adressée à l'autorité municipale, sans le concours de laquelle nos efforts seraient insuffisants. Ce serait ici, Messieurs, l'occasion de vous parler des résultats possibles de notre débat judiciaire avec la Ville ; mais je suis heureux de vous dire que nous avons l'espérance d'arriver à des conclusions infiniment préférables à celles d'un procès, dussions-nous le gagner.

Nos demandes ont trouvé près de l'administration municipale un accueil bienveillant. La Compagnie a été admise à formuler ses vœux et à lui soumettre des propositions destinées à réparer les erreurs et à prévenir les déceptions de l'organisation actuelle. L'assemblée comprendra qu'il ne serait ni convenable ni opportun de lui révéler, *dès à présent*, la nature et les conditions de ces propositions dont l'autorité municipale est saisie : il n'appartient à personne d'en présager le résultat définitif.

Nous nous bornerons à vous dire que l'organisation projetée repose sur des bases qui constitueraient notre Société dans un état de solidité inébranlable, et qui feraient du service des voitures publiques de la capitale, placé désormais sous le haut patronage de l'édilité parisienne, le plus grand et le plus complet qui existe dans aucun pays.

L'issue des négociations sera prochaine, nous l'espérons. Une nouvelle assemblée sera convoquée pour connaître la solution de ces questions importantes. Vous seuls, en effet, Messieurs, avez le pouvoir de statuer sur toute modification organique de notre Société. D'ici là nous continuerons de vous représenter dans les conférences où se débattent vos plus chers intérêts. Dans cette grave circonstance, j'ai dû, Messieurs, réclamer l'assistance d'un des honorables membres de notre Conseil de surveillance. M. Malpas-Duché m'a prêté avec un empressement méritoire tout le concours que je pouvais attendre de son expérience et de sa bonne volonté. Ce concours me sera nécessaire jusqu'à la conclusion de l'affaire pendante. Je vous propose, Messieurs, de donner, par un vote spécial, à l'honorable M. Malpas-Duché une consécration qui, pour lui comme pour moi, facilitera près de l'autorité municipale l'accomplissement d'une mission si heureusement commencée.

Nous avons déjà prévu, Messieurs, les nécessités que pourra faire naître la réorganisation de notre Compagnie. Nous sommes en mesure d'y faire face sans augmentation de capital social. Vous savez que notre caisse renferme 22,250 actions non émises, et que notre emprunt par obligations a été suspendu comme étant inutile. Nous trouverons là toutes les ressources suffisantes pour nos besoins nouveaux. La prochaine assemblée recevra, du reste, des communications précises, et nous prendrons alors, en complète connaissance de cause, les décisions qui nous paraîtront les mieux indiquées par nos intérêts communs.

RÉSOLUTIONS :

L'assemblée a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

Approbation des comptes de l'exercice de 1859 et des rapports de la gérance et du Conseil de surveillance ;

Continuation de la gérance à M. Ducoux ;

Autorisation au directeur pour toute espèce d'opérations financières ;

Applaudissements aux négociations entamées avec la ville ;

Réélection de MM. Malpas-Duché, Boncompagne et Barbier Sainte-Marie en qualité de membres du Conseil de surveillance.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1080 kilomètres.
1859 — 1815 —

12e année. — 15e semaine.
Du 8 au 14 avril 1860.

212.460 Voyageurs	427 364 84
Bagages, Marchandises, etc.	690.978 12
Total	1.118.342 96
Recettes antérieures	14.942.299 18
Total	16.060.642 14
15e semaine de 1860	1.118.342 96
Semaine correspondante de 1859	1.108.442 75
Différence	9.900 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860	16.060.642 14
— — 1859	15.670.827 01
Différence	389.814 53

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 8 au 14 avril 1860.

85.789 Voyageurs	400.408 80
Bagages, Marchandises, etc.	853.326 78
Total	1.214.005 30
Semaine correspondante de 1859	1.178.184 58
Différence	35.820 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860	16.698.555 60
— — 1859	16.946.111 07
Différence	247.555 47

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mars 1860.
Voir le numéro du 14 avril.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1404 kilomètres.
1859. — 1363 —

Du 8 au 14 avril 1860.

192.108 Voyageurs	644.222 05
Bagages et Marchandises	1.102.645 06
Total	1.746.867 11
Semaine correspondante de 1859	1.688.935 58
Différence	57.931 53
Recettes depuis le 1er janvier 1860	24.977.352 15
— — 1859	24.506.559 38
Différence	470.792 77

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 489 kilomètres
1859. — 457 —

Du 8 au 14 avril 1860.

41.374 Voyageurs	97.279 55
Bagages et Marchandises	216.938 10
Total	314.217 65
Semaine correspondante de 1859	279.405 50
Différence	34.812 15
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.576.140 95
— — 1859	4.072.997 75
Différence	503.143 20

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — [illegible] —

Du 8 au 14 avril 1860.

307.867 Voyageurs	475.910 30
Marchandises, etc. — Grande vitesse	55 206 75
— — Petite vitesse	410.111 10
Total	941.228 15
Semaine correspondante en 1859	850.161 86
Différence	91.066 29
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	12.756.549 10
— — 1859	11.942.047 34
Différence	814.501 76

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 8 au 14 avril 1860.

161.026 Voyageurs	400.164 66
Bagages, Marchandises, etc.	693.781 19
Total	1.093.945 85
Semaine correspondante de 1859	1.033.253 90
Différence	60.691 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	16.347.529 56
— — 1859	15.174.246 60
Différence	1.173.282 96

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 8 au 14 avril 1860

CHEMIN DE FER.

45.740 Voyageurs	138.148 44
Bagages, Marchandises, etc.	270.441 76
Total	408.590 20
Canal latéral et canal du Midi	42.198 57
Total	450.788 77
15e semaine 1859. Chemin de fer	338.267 62
— — Canal	36.309 83
Total	374.577 45
Chemin de fer, différence sur 1859	70.322 58
Canal, — —	5.888 74
Total	76.211 32
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.433.397 06
— — 1859	5.697.009 73
Différence	736.387 33

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 234 kilomètres.
1859. — 234 —

Du 8 au 14 avril 1860

17.300 Voyageurs	51.974 89
Bagages et Marchandises	64.754 52
Total	116.729 41
Semaine correspondante de 1859	101.454 58
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.427.747 23
— — 1859	1.300.489 27

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 8 au 14 avril 1860.

18.540 voyageurs	29.337 95
Bagages, Marchandises, etc.	35.986 26
Total	65.324 21
Semaine correspondante de 1859	60.985 77
Différence	4.338 44
Recettes depuis le 1er janvier 1860	916.052 57
— — 1859	838.412 26
Différence	77.640 31

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 8 au 14 avril 1860

14.894 Voyageurs	31.868 25
Bagages, Marchandises, etc.	24.961 70
Total	56.829 95
Semaine correspondante de 1859	47 501 84
Différence	9.328 11
Recettes depuis le 1er janvier 1860	659.809 61
— — 1859	591.602 60
Différence	68 207 01

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres
Du 8 au 14 avril 1860.

Voyageurs	2.602 15
Bagages, Marchandises, etc.	16 239 25
Total	18.841 40
Semaine correspondante de 1859	22.576 »»
Différence	3.734 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860	321.026 30
— — 1859	358 819 80
Différence	37.793 50

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 1er au 7 avril 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. / — — 1859, 935 kil.

61.361 Voyageurs	210.575 60
Bagages et Marchandises	467.035 47
Transports militaires	38.567 35
Total	716.178 42
Semaine correspondante de 1859	1.145.635 22
Différence	429.456 80

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. / — — 1859, 214 kil.

38.045 Voyageurs	58.371 65
Bagages et Marchandises	27.720 75
Transports militaires	6.833 »»
Total	92.925 40
Semaine correspondante de 1859	133.831 55
Différence	40.906 15

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1149 kil.

En 1860	809.103 82
En 1859	1.279.466 77
Différence	470.362 95

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1316 kil.
— 1859, 1149 kil.

En 1860	10.942.927 40
En 1859	12.533.131 14
Différence	1.590.203 74

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 8 au 14 avril 1860

39.520 Voyageurs ....En florins	97.237 »»
668.850 »» quintaux Marchandises	176.884 »»
Total........	274.121 »»
Semaine correspondante de 1859....	298.694 »»
Différence........	24.573 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.552.663 »»
— — 1859..	4.022.355 »»
Différence........	530.308 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 1er au 7 avril 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

18.678 Voyageurs........................	98.112 39
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	40.038 96
— (petite vitesse)	181.003 67
Total de la semaine.....	319.155 02

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.741 voyageurs......	9.791 62	14.008 50
Bagages, March. (gr.vit.)	1.874 53	
Marchandises (petite vit.)	2.342 35	
Total des deux lignes réunies.....		333.163 52
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................		3.333.483 85
Total..........		3.676.647 37

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 2 au 8 avril 1860.

30.825 Voyageurs..................	50.047 50
Bagages, Marchandises, etc..........	43.152 86
Recettes diverses	242 15
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	26.386 64
Total..	128.829 15
Recettes correspondantes de 1859...	96.208 68
Différence........	32.620 47
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.516.717 21
— — 1859..	1.258.225 87
Différence........	258.491 34

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 261 —

Du 8 au 14 avril 1860.

34.617 Voyageurs.................	37.125 83
Marchandises et Bagages............	23.242 15
Total...........	60.367 70
Période correspondante de 1859....	45.840 »»
Différence........	14.527 70
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	699.135 67
— — 1859..	636.588 20
Différence........	62.547 47

SÉVILLE — XÉRÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres. — Service des voyages (1).

4e semaine, du 25 au 31 mars	24.385 20
5e semaine, du 1er au 7 avril	24.420 »»
6e semaine, du 8 au 14 avril........	32.025 »»

(1) Le service des marchandises commencera en mai.

TARRAGONE A REUS

2e quinzaine de mars 1860..........	6.298 80
— — 1859..........	7.168 07
Différence........	869 27

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mars	1,473,045 48	1,320,023 66	153,021 82	11.59
3 1ers mois.	5,253,280 03	4,877,366 79	375,913 24	7.70

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mars 1860	62.008
Becs éclairés en mars 1859	57.231
Augmentation en mars 1860	4.777 becs
Recettes du gaz. — Mars 1860......	231.455 61
Recettes du gaz. — Mars 1859......	211.377 64
Augmentation en mars 1860........	20.077 97
Recettes de l'exercice 1859-60 (8 mois).	2.075.584 62
— 1858-59 —	1.851.450 54
Augmentation pour l'exercice courant	224.134 08

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 49 des statuts, aura lieu le 26 avril 1860, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Pour faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, doivent avoir déposé, le 14 avril au plus tard, leurs titres au porteur et leurs certificats d'actions nominatives, ou les pièces constatant le dépôt d'actions de la Compagnie, à la Banque de France ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Une carte nominative et personnelle est remise à tous les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale. Des modèles de pouvoirs sont délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 43 des statuts, est convoquée pour le samedi 28 avril 1860, à midi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désirent assister à cette assemblée générale, doivent avoir déposé leurs titres au porteur ou leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives avant le 13 avril courant, au siége de l'administration, rue de Provence, 68.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle et extraordinaire* pour le mercredi 25 avril courant, à trois heures et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'inscription nominative, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer, *trois jours au moins avant celui de la convocation*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative, soit également toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 10 avril, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, où des cartes personnelles d'admission seront remises à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent eux-mêmes être actionnaires de la Compagnie, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est, dès à présent, délivré dans les bureaux de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 40, square Clary, 5.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires une proposition à l'effet de réaliser les voies et moyens pour l'exécution de la section de Bourgoin à la ligne de Grenoble.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le coupon semestriel échéant le 1er mai prochain sera payé, à partir de cedit jour, depuis dix heures du matin jusqu'à deux heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45.

Par ordre du conseil d'administration.

Le caissier,
ESTCA.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le tirage au sort des numéros des obligations des 1re et 2e émission à rembourser, à partir du 1er octobre 1860, aura lieu publiquement le mardi 1er mai prochain, à trois heures très-précises, au siége social, rue Taitbout, 45.

Par ordre du conseil.

Le caissier,
ESTCA.

SOCIÉTÉ R. G. D. DES CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire, le 31 mai prochain, au siége de la succursale à Paris, boulevard de Strasbourg, 68, à trois heures précises.

Pour assister à cette assemblée, les porteurs d'au moins vingt actions devront, conformément à l'article 33 des statuts, se présenter, soit à Luxembourg, au siége de la Société; soit à Paris, au siége de la succursale ci-dessus indiqué, du 1er au 15 mai, de midi à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres, et retirer leurs cartes d'admission.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 1er juin, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts, nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

Le conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le dernier versement complémentaire de 50 fr. sur les actions a été fixé au 15 mai prochain.

Lors du paiement, il sera tenu compte de l'intérêt sur les versements effectués, soit de 9 fr. au 15 mai, de 10 fr. sur les actions libérées :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier ;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Genève, au bureau de la Compagnie.

MM. les actionnaires en retard de leur versement sont invités à se mettre en règle dans un bref délai, s'ils veulent éviter l'application de l'article 12 des statuts.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires que les travaux se

poursuivant sur toute la ligne en exécution des traités passés avec les entrepreneurs, il a été décidé, conformément à l'art. 8 des statuts, qu'il serait fait *appel du 19e versement de cinq pour cent* sur les actions de cette Société. — En vertu de cette décision, MM. les actionnaires qui n'auraient pas effectué ledit versement, voudront bien en opérer le paiement, à partir de ce jour jusqu'au 10 mai prochain :

A **Barcelone**, dans les bureaux de la Société ;

A **Madrid**, chez MM. **Girona** et **Ce**, banquiers ;

A **Paris**, chez MM. **Ad. Marcuard** et **Ce**, banquiers de la Compagnie, 16, rue Bergère.

SOCIÉTÉ ROYALE PRIVILÉGIÉE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST DE LA BAVIÈRE

Quatrième versement.

En conformité du paragraphe 2 des statuts de la *Société royale privilégiée des chemins de fer de l'Est de la Bavière*, le quatrième versement sur les actions est fixé à *cinq pour cent* du capital nominal, soit *dix florins* par action, et il devra être effectué du 1er au 8 juillet 1860 inclusivement.

En vertu du paragraphe 2 des statuts, alinéa 6, la faculté de libérer les actions est accordée pendant la même époque ; lors des versements, les intérêts échus au 1er juillet 1860 seront bonifiés aux porteurs des actions.

MM. les actionnaires qui effectueront après le 8 juillet le versement partiel de *cinq pour cent* ou celui de *soixante-quinze pour cent* pour libérer leurs titres, auront à bonifier à la Société les intérêts, à raison de *quatre et demi pour cent*, depuis le 1er juillet jusqu'au jour du paiement.

Les versements devront être effectués sur la présentation des titres pendant l'époque du 1er au 8 juillet, sous peine des préjudices mentionnés dans le paragraphe 2 des statuts :

A MUNICH, au siége de la Société ;

A PARIS, chez MM. *de Rothschild frères*.

Le conseil d'administration.

CHEMIN DE FER

DE TUDELA AU PORT DE BILBAO

Travaux DE CHEMIN DE FER EN ESPAGNE.

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Tudela à Bilbao a l'honneur de prévenir les personnes qui voudraient concourir à l'exécution des travaux de ladite ligne, qu'à partir du 1er mai, les plans, profils, cahiers de charge de la section de cette ligne, comprise entre Miranda de Ebro, là où finit la partie déjà adjugée, et l'union avec la ligne de Saragosse à Pampelune, au delà de Alfaro, et dont la longueur totale est d'environ 143 kilomètres, seront déposés dans les bureaux de ladite Compagnie, *calle de Bidebarrieta, n° 20, à Bilbao*, et dans ceux de l'ingénieur en chef, M. CHARLES VIGNOLES, *21, Duke street Westminster, 8, w. Londres*, où l'on pourra en prendre connaissance et où l'on donnera, en outre, tous les renseignements désirables.

Les soumissions pour une seule des sections ou pour l'ensemble devront être présentées sous pli et cachetées, conformément aux conditions que l'on pourra consulter en même temps à cet égard. Elles seront reçues jusqu'au 15 juin prochain à midi.

Le conseil d'administration se réserve expressément le droit d'accepter les propositions qui lui paraîtraient les plus favorables, comme aussi de n'en accepter aucune dans le cas où elles ne lui paraîtraient pas convenables aux intérêts de la Compagnie.

Les personnes qui présenteront des soumissions sont prévenues qu'elles auront à fournir un cautionnement pour la garantie de l'exécution de leur contrat.

Bilbao, 14 avril 1860.

Le gérant,

Cipriano Segundo MONTESINO.

COMPAGNIE DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale qui fixera le dividende de l'année 1859 sera convoquée très-prochainement.

Le solde de ce dividende sera payé, à dater du lendemain de cette assemblée :

A Paris, à la caisse de la Société de Crédit industriel et commercial ;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce ;

A Toulouse et à Alby, dans les bureaux de la Compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GALVESTON

Avis aux porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Galveston.

La commission nommée dans la réunion du 18 mars 1860 a l'honneur de convoquer les porteurs d'obligations à une nouvelle assemblée fixée au lundi 7 mai, à trois heures de l'après-midi, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Tous les porteurs qui voudront faire partie de l'assemblée, devront être munis d'une carte constatant le dépôt de leurs titres au bureau de la commission, rue de Hanovre, 6.

Les dépôts seront reçus tous les jours jusqu'au 5 mai, de dix heures à quatre heures, dimanches exceptés.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 20 des statuts, aura lieu à Bruxelles, à l'hôtel de la Société générale, le lundi 21 mai 1860, à onze heures du matin.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt à la caisse de la Société générale à Bruxelles, ou à la Banque de France, ont seuls le droit d'assister à l'assemblée générale.

A partir du 9 mai 1860, les comptes et bilan, avec pièces à l'appui, seront soumis, au siége de la Société, à l'inspection de tous les actionnaires.

BAINS D'ÉVIAN

SOURCE CACHAT.

SUR LES BORDS DU LAC LÉMAN.

Saison de 1860 ; ouverture le 1er mai.

A 16 heures de Paris, 7 de Lyon.

Les nombreux travaux que la Société a fait exécuter depuis la dernière saison pour augmenter et améliorer tout ce qui tient au service des bains et douches ; la construction d'un nouvel et magnifique hôtel offrant toutes les ressources désirables, rendront le séjour d'Evian d'autant plus recherché pour les baigneurs et les étrangers qui fréquentent chaque année en plus grand nombre cette charmante résidence.

LES EAUX MINÉRALES ALCALINES D'ÉVIAN, SOURCE CACHAT, ont acquis une réputation justement méritée contre la goutte, les maladies de l'estomac, du foie et de la rate ; et elles sont connues surtout par leurs qualités efficaces dans toutes les affections de la vessie et des voies urinaires.

EXPÉDITION DES EAUX à domicile sur demande adressée (*franco*) à M. le directeur des Bains, source Cachat, à Evian.

ADJUDICATION

Par suite de liquidation, le mardi 1er mai 1860, à midi,

De l'Usine des ateliers bordelais, rue de Lormont, nos 5 et 7, avec débarcadère sur les bords de la Garonne.

Superficie... 17,200 mètres carrés.

Matériels et immeubles : 232,285 fr. 45 c.

S'adresser sur les lieux ;

Et à M. Naklant, liquidateur, quai des Chartrons, 25 ;

Et à MM. Ney et Montard, commissaires de la liquidation ;

A Me Rambaud, notaire à Bordeaux, quai des Chartrons, 23.

La vente aura lieu au siége de l'usine, à Bordeaux.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.
Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOUT, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 25 mai prochain.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terraux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadilly W ;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 7 avril 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 1er avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 1er avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 avril 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerasunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'Inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les premiers jours de cette semaine ont été marqués par un ralentissement des affaires, et, comme conséquence naturelle, par un affaiblissement momentané des cours de la rente et de toutes les valeurs de spéculation. A la suite du mouvement de hausse qui avait suivi la dernière liquidation, le découvert avait presque disparu ; la place s'était mise acheteur, et dès que la tendance ascensionnelle a paru s'arrêter, les réalisations ont commencé, et les cours ont rétrogradé. Cependant cette réaction n'avait rien de bien inquiétant. L'allure du comptant devait l'empêcher de faire des progrès, et les dispositions du marché continuaient à être favorables. Les nouvelles contradictoires de Naples et de la Sicile ont eu peu d'influence sur nos fonds, et l'on se montrait peu inquiet de l'espèce de crise factice produite sur le marché financier de Londres par la lutte engagée entre les établissements d'escompte et la Banque d'Angleterre. Il était évident que les embarras du marché de Londres ne devaient point se faire sentir sur le marché de Paris. On a essayé, il est vrai, d'intimider les acheteurs de notre Bourse par une brochure sans nom d'auteur et sans consistance ; mais le désaveu formel publié par le *Moniteur* n'a pas tardé à éclairer le petit nombre de spéculateurs qui avaient pu y attacher quelque importance.

Quoi qu'il en soit, la rente qui, il y a huit jours, était à 70 25, avait fléchi lentement jusqu'à la Bourse de mercredi. Le cours de 70 fr. avait même été décroché, et l'on avait fléchi à 69 85. Mais les acheteurs ont reparu de tous côtés à ce cours, et à la Bourse d'hier on a remonté avec la plus grande facilité de 69 85 à 70 20.

Les dividendes favorables annoncés par les Compagnies de Lyon et du Nord ont appelé l'attention des capitalistes en même temps que de la spéculation sur ces deux valeurs. Les actions s'étaient élevées rapidement à 950 ; mais des réalisations sont survenues à ce cours; des ventes ont eu lieu sur les primes qui avaient été achetées dans les bas cours. On a ainsi reculé à 933 75 ; mais on est déjà revenu à 940, et il ne se présentait plus de vendeurs à ce cours à la fin de la Bourse d'hier.

Les variations ont été plus restreintes sur les actions du Nord. Mais si le mouvement ascensionnel a été moins rapide que sur le Lyon, la réaction a été aussi moins sensible. On n'a pas rétrogradé au-dessous de 965, et l'on est revenu rapidement à 971 25.

L'Orléans a été affecté pendant plusieurs jours par des arbitrages qui étaient entamés en faveur des actions de Lyon. Mais la baisse est déjà effacée, et l'on a repris de 1,345 à 1,357 50.

Les affaires ont eu de l'activité sur les actions du Saragosse qui se sont relevées au pair et qui se sont maintenues de 497 50 à 500.

Le Crédit mobilier a été lourd. Il n'a pas pu se soutenir à 800 et il est retombé à 785.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 12 jusqu'à celle du 19 avril :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 20 à 69 90; elle est restée à 70 05. Elle a varié à terme de 70 25 à 69 85 ; elle est restée à 70 20.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 30 à 96; elle est restée à 96 25.

La Banque de France a fléchi de 2,815 à 2,800 ; elle a repris à 2,825 ; elle est restée à 2,820.

Le Crédit foncier a monté de 790 à 802 50 ; il est resté à 798 75.

Le Crédit mobilier a fléchi de 797 50 à 778 75; il est resté à 786 25.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,360 à 1,347 50; elles sont restées à 1,357 50.

Le Nord ancien a monté de 967 50 à 975; il a rétrogradé à 965 ; il est resté à 971 25 ; le Nord nouveau, de 872 50 à 880; il a fléchi à 872 50, et il est resté à 876 25.

L'Est a fléchi de 645 à 640 ; il est resté à 642 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 933 75 à 950; il est revenu à 933 75, et il est resté à 940.

Le Midi a fléchi de 520 à 512 50 ; il est resté à 515.

L'Ouest a fléchi de 577 50 à 570.

Le Genève a fléchi de 455 à 438 75; il est resté à 440.

Le Dauphiné a fléchi de 600 à 587 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 530 à 520 ; ils sont restés à 527 50.

Les Lombards ont varié de 543 75 à 540 ; ils sont restés à 542 50.

Les Saragosse ont monté de 498 75 à 502 50; ils ont rétrogradé à 495; ils sont restés à 497 50.

Les Romains ont varié de 350 à 345; le Victor-Emmanuel, de 415 à 412 50; le Nord de l'Espagne, de 460 à 455; les Séville à Xérès, de 507 50 à 510.

Samedi. — Les cours de la rente et des valeurs de spéculation étaient faibles et en baisse au début, mais ils se sont relevés pour la clôture avec une facilité remarquable. Le 3 0/0 a varié au comptant de 69 95 à 70 30, et à terme de 69 95 à 70 25; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 25 ; le Crédit mobilier, de 783 75 à 795; le Crédit foncier, de 790 à 802 50; l'Orléans, de 1,347 50 à 1,357 50; le Nord ancien, de 965 à 968 75; le Nord nouveau, de 872 50 à 875; l'Est, de 640 à 645; le Lyon, de 935 à 942 50; le Midi, de 517 50 à 520; l'Ouest, de 575 à 572 50; le Genève de 442 50 à 450; les Autrichiens, de 523 75 à 528 75; les Lombards, de 512 50 à 545; les Saragosse, de 495 à 497 50; les Romains, de 350 à 347 50; les Séville à Xerès, de 505 à 506 25; le Nord de l'Espagne, de 462 50 à 460.

Lundi. — Les premiers cours étaient animés et en hausse, mais les réalisations sont arrivées et ont produit un mouvement rétrograde. Cependant les valeurs se sont maintenues au-dessus des prix de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 35 à 70 25, et à terme de 70 40 à 70 25. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 96. La Banque a repris de 15 à 2,815. Le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 800. Le Crédit mobilier a varié de 797 50 à 792 50; l'Orléans, de 1,360 à 1,358 75; le Nord ancien, de 972 50 à 971 25; l'Est, de 645 à 642 50; le Lyon, de 950 à 943 75; le Midi, de 521 25 à 518 75; l'Ouest, de 577 50 à 575; le Genève, de 450 à 447 50; le Dauphiné, de 600 à 598 75; les Autrichiens, de 530 à 528 75; les Lombards, de 545 à 543 75; les Saragosse, de 501 25 à 498 75; le Victor-Emmanuel, de 412 50 à 415; les Séville à Xerès, de 505 à 507 50; le Nord de l'Espagne, de 460 à 457 50; les Romains, de 350 à 345.

Mardi. — Le marché était lourd et toutes les valeurs ont fléchi et sont restées à leur plus bas prix de la cote. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 20 à 70 fr., et à terme de 70 25 à 70; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 40; la Banque, de 2,815 à 2,825; le Crédit foncier, de 800 à 795; le Crédit mobilier, de 792 50 à 785; l'Orléans, de 1,357 50 à 1,350; le Nord ancien, de 975 à 968 75; le Nord nouveau, de 880 à 875; l'Est, de 641 25 à 640; le Lyon, de 945 à 937 50; le Midi, de 517 50 à 515; l'Ouest, de 570 à 568 75; le Genève, de 448 75 à 445; le Dauphiné, de 597 50 à 592 50; les Autrichiens, de 527 50 à 522 50; les Lombards, de 543 75 à 541 25; les Saragosse, de 500 à 497 50; les Séville à Xerès, de 508 75 à 512 50. Les Romains ont été cotés à 340; le Nord de l'Espagne, à 457 50.

Mercredi. — La baisse a fait encore quelques progrès ; mais les cours reprenaient faveur à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 à 69 90, et à terme de 69 85 à 69 95 ; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 10. La Banque a fléchi de 15 à 2,820; le Crédit foncier, de 5 à 790; le Crédit mobilier, de 1 25 à 783 75. L'Orléans a varié de 1,347 50 à 1,350; le Nord ancien, de 965 à 966 25; le Nord nouveau, de 870 à 872 50; le Lyon-Méditerranée, de 933 75 à 937 50; l'Ouest, de 567 50 à 570 ; l'Est, de 642 50 a 640 ; le Genève, de 442 50 à 445; le Midi, de 513 75 à 515; les Autrichiens, de 521 25 à 523 75; les Saragosse, de 497 50 à 496 25; les Lombards, de 540 à 542 50 ; le Victor-Emmanuel, de 415 à 412 50; les Romains, de 340 à 345; les Séville à Xérès, de 512 50 à 510; le Nord de l'Espagne, de 455 à 453 75.

Jeudi. — Le début était faible; mais une hausse de 1/4 0/0 sur les consolidés a encouragé les acheteurs, et la rente a repris vivement pour la clôture. Les chemins étaient plus fermes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 95 à 70 10, et à terme de 69 85 à 70 20; le 4 1/2 0/0, de 96 05 à 96 25. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit foncier a varié de 797 50 à 798 75; le Crédit mobilier, de 778 75 à 786 25; l'Orléans, de 1,352 50 à 1,357 50; le Lyon-Méditerranée, de 937 50 à 940 ; le Nord ancien, de 967 50 à 971 25; le Nord nouveau, de 872 50 à 876 25; l'Est, de 640 à 642 50. Le Midi s'est tenu à 515; l'Ouest, à 570. Le Dauphiné, de 590 à 587 50; le Genève, de 438 75 à 440; les Autrichiens, de 525 à 527 50; les Lombards, de 541 25 à 542 50 ; les Saragosse, de 496 25 à 497 50. Les Romains se tenaient à 345. les Séville à Xérès, à 510; le Nord de l'Espagne, à 455.

Vendredi. — Le début de la Bourse était animé et les cours en voie de hausse ; mais les consolidés étant venus en baisse de 1/4, nos fonds ont rétrogradé pour la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 20 à 70 05, et à terme de 70 25 à 70 05; le 4 1/2 0/0, de 96 05 à 96. La Banque a monté de 5 à 2,825. Le Crédit foncier a varié de 795 à 797 50 ; le Crédit mobilier, de 790 à 781 75 ; l'Orléans, de 1,355 à 1,357 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 943 75 à 938 75; le Nord ancien, de 972 50 à 973 75; l'Est, de 640 à 642 50; le Midi, de 515 à 517 50; l'Ouest, de 570 à 571 25; le Genève, de 440 à 451 25; les Autrichiens, de 531 25 à 528 75; les Lombards, de 543 75 à 542 50; les Saragosse, de 500 à 497 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 415; les Romains, à 345.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	25 »	janv. et juil.	345 »
Banque de l'Algérie .... *Banques*	A	6.000	500		35 30	....	700 »
Omnium lyonnais .... —	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »	janv. juill.	410 »
Comptoir V. C. Bonnard et Cᵉ —	C	6.000	100	»	Néant	février	48 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2020 »	avril	»
Sécurité .... —	A	300	5.000	/5	»	....	29 0/0 b.
Union des ports .... —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français .... —	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février	30 0/0 b.
Océan .... —	A	200	5.000	4000	290 »	....	»
Chambre d'assurances .... —	A	600	5.000	4/5	» »	février	»
Mélusine .... —	A	400	5.000	4/5	392 »	mars	18 0/0 b.
Vigie .... —	A	900	5.000	4000	734 »	....	31 0/0 b.
Sauvegarde .... —	A	200	5.000	4000	375 »	février	15 0/0 b.
Centrale .... —	A	1.000	5.000	4000	270 »	février	22 0/0 b.
Réunion .... —	A	1.200	5.000	4000	325 »	février	»
Comptoir .... —	A	600	5.000	4000	»	....	pair
Sphère .... —	A	2.400	1.000	250	»	....	5 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril	740 0/0 b.
Phénix .... —	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	»
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	62 »	mars	136 0/0 b.
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	301 »	avril	16 0/0 b.
Soleil .... —	A	1.000	6.000	4/5	543 »	avril	»
France .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril	65 0/0 b.
Urbaine .... —	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril	90 0/0 b.
Providence .... —	A	2.000	2.500	2000	120 »	avril	25 0/0 b.
Aigle .... —	A	600	600	3000	200 »	avril	»
Paternelle .... —	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	»
Confiance .... —	A	800	5.000	4000	Néant	avril	5 0/0 b.
Nord .... —	A	2.000	1.000	800	25 »	avril	»
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2175 »	t. les 3 ans	»
Nationale .... —	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	40 0/0 b.
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	110 »	t. les 2 ans.	13 0/0 b.
Phénix .... —	A	600	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle .... —	A	8.000	500	400	15 »	avril	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	30 0/0 p.
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juil.	897 50
— act. de jouissance —	A	»	1/34000	»	33	juin	» »
Omnibus de Lyon .... —	C	40.000	100	10	Néant	....	53 50
Omnibus de Londres .... —	C	50.000	100	»	3 »	....	42 50
Omnibus des ch. de fer .... —	C	3.200	300	»	18 »	janv. jl.	125 »
Gondoles parisiennes .... —	C	1.700	80	»	4 »	....	» »
Cᵉ imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	57 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	80.120	1.250	»	50 »	avril. oct.	1200 »
— act. de jouiss. —	A	69.000	1/69000	»	6 30	1ᵉʳ juin	93 75
Bourgogne, act. de capital —	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	950 »
— act. de jouiss. —	A	27.200	1/27200	»	12 50	1ᵉʳ juin	140 »
Arles à Bouc, act. de capital —	A	6.000	1.000	»	30 »	avril, oct.	140 »
3 canaux, act. de capital .... —	A	19.000	1.000	»	50 »	avril, oct..	030 »
Aire à la Bassée .... —	A	640	5.000	»	205 »	févr. août	1165 »
Sambre à l'Oise .... —	A	11.550	1.000	»	60 »	....	760 »
Scarpe inférieure .... —	C	2.240	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée —	A	6.000	1.000		100	....	1.150 »
Canalisation de l'Èbre .... —	A	61.000	531 5	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille .. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct..	620 »
Pont, gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	45 »	....	150 »
Pont de Rouen .... —	A	600	1.000	»	20 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis .... —	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis .... —	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	270 »
Bazin, L. Gay et Cᵉ. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	5 1/2 0/0	janv. juill.	285 »
Marc-Fraissinet et Cᵉ .... —	C	»	»	»	»	....	330 »
Messager. imp. (Serv. marit.) —	A	90.000	500		20 »	janv. juill.	640 »
Cᵉ générale maritime .... —	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	285 »
Comp. génér. de navigation —	C	17.500	1/17500	»	» »	....	100 »
Comp. de navigation mixte —	A	20.000	1/20000	»	» »	....	350 »
Armements Barbey et Cᵉ .... —	C	30.000	500	»	5 »	mars sept.	» »
Haute-Loire ..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	éant	avril oct..	» »
Long-Pendu .... —	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin .... —	C	6.000	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu .... —	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai	943 »
Pont-de-Loup-Sud .... —	Civ.	2.000	1.000	»	35 »	avril	400 »
Montrambert-Saint-Étienne .... —	Civ.	2.000	500	»	» »	....	» »
Blanzy .... —	C	30.000	500	»	36 »	févr. août.	» »
Azincourt .... —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte .... —	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire .... —	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Epinac .... —	A	2.400	1/2400	»	125 »	1ᵉʳ décemb	» »
Loire .... —	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	137 50
Mont-Rambert .... —	A	80.000	1/80000	»	9	....	125 »
St-Étienne .... —	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	134 75
Rive-de-Gier .... —	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	212 50
Mayenne et Sarthe .... —	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe .... —	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	740 »
Unieux et Fraisse .... —	»	»	500	»	»	....	90 »
Carmaux .... —	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	80 »
Roche-Molière et Firminy —	»	» »	500	»	» »	....	405 »
Houill. réun. à Quaregnon —	A	6.729	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges .... —	A	30.000	500	»	35 »	....	445 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais .... —	»	40.000	100	»	17 50	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	80.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	8 »
Tenez (cuivre) .... —	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif. —	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander .... —	C	10.000	500	»	37 25	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne, zinc .... —	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov..	307 50
Nouvelle-Montagne, zinc .... —	A	3.000	1.000	»	75 »	....	830 »
Stolberg et Wesphalie, priv. —	A	40.000	375	»	5 »	octobre ...	» »
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre ...	» »
Corphalie, zinc .... —	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	432 50
Eschweiler, priv. zinc .... —	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill	» »
— non priv. zinc —	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	» »
Silésie, zinc .... —	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	170 »
Terre-Noire ..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	500 »
Decazeville (Aveyron) .... —	A	2.400	2.000	»	Néant	juin, déc..	3600 »
Alais (Gard) .... —	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc..	520 »
Creusot (Saône-et-Loire) .... —	C	20.000	500		70 »	juin déc...	677 50
Allevard .... —	»	»	1.000	»	» »	....	1050 »
Basse-Indre .... —		5.000	500	»	40 »	avril, oct.	300 »
Chatillon et Commentry .... —	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	395 »
Horme .... —	A	10.000	1/10000	»	» »	....	500 »
Maubeuge (Nord) .... —	A	8.000	1/8000	»	25 »	....	450 »
Fourchambault .... —	C	50.000	1/50000	»	10 »	....	205 »
Marine et chem. de fer .... —		54.000	1/54000	»	41 »	mai, nov.	410 »
Côte-d'Or .... —	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté .... —	C	10.000	500		15 »	mai, novem	115 »
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.000	1/6000	»	60 »	....	680 »
Firminy .... —		»	250	»	» »	....	150 »
Pont-Levêque (Vienne) .... —	C	»	500	»	» »	....	» »
Monceau-s. Sambre (Belg.) —	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	770 »
Providence Belgique .... —		5.500	1.000	»	7 »	septembre.	1310 »
Phénix métallurgique .... —		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	»
J.-F. Cail et Cᵉ .... *Usines*	B	14.000	500	»	57 50	sept. mars.	601 »
Caronte .... —	C	70.000	100	10	Néant	....	»
Chameroy .... —	C	4.000	500	»	»	juin, déc.	» »
Jandillot .... —	C	2.300	250	»	50	....	» »
Christofle .... —	C	4.000	500	»	0 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	»	3 »	....	395 »
Cᵉ immobilière (Rivoli) .... —	A	240.000	100	»	50	janv. juill	110 »
Docks Louis-Napoléon .... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	197 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	620 »
Union des Gaz .... —	C	32.000	250	»	» »	janvier ..	43 75
Marseille (et Mines de Portes) —	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril. oct.	177 50
Nord (Batignolles) .... —	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
(et Vincennes) .... —	C	1.000	500	»	17 »	....	» »
Versailles .... —	C	.500	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens .... —	C	1.300	500	»	25 »	janv. juill.	450 »
Calais .... —	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne .... —	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	1640 »
Lyon .... —	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2145 »
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1005 »
Wazemmes .... —	C	2.400	400	»	12 50	1ᵉʳ octobre.	» »
Malaga .... —	»	»	»	»	» »	....	» »
Cᵉ centrale, Lebon (3 villes) —	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier .... —	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens) ..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août	570 »
Colin .... —	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »
Société Lainière .... —	C	1.400	500	»	12 »	....	» »
Pont-Rémy .... —	A	5.000	1/5000	»	30 »	30 avril...	» »
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	» »
Droit .... —	C	100	2.500	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	....	» »
Montluçon .... —	C	24.000	500	»	6 »	....	100 »
Oignies, Belgique .... —	A	22.400	500	»	30 40	septembre.	487 50
Aix-la-Chapelle, Prusse rh. —	A	2.000	375	»	Néant	1ᵉʳ octobre.	» »
Sétif (colonies de) .... *Divers*	A	6.000	500	»	35 20	mars sept.	» »
Richer et Cᵉ Vidanges .... —	C	20.000	500	»	20	....	» »
Caoutchouc souple .... —	C	50.000	00	»	12 »	31 mars...	» »
Chollet et Cᵉ .... —	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Cᵉ générale des Eaux .... —	A	80.000	[illegible]	»	13 »	....	267 50
2 Cirques (H. Dejean et Cᵉ) —	C	6.750	[illegible]	»	16 »	5 fév. juill.	» »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compᵉ générale des Omnibus ..	»	8.000	500	41	25 »	avril octob.	» »
Cᵉ imp. des Voitures de Paris ..	90	27.000	125	50	5 »	....	» »
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	485 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	11.000	500	1870	30 »	avril octob.	517 50
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1150 »
— nouvelles	»	19.000	1.250	75	50 »	février août	1060 »
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	300	6.000	600	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux .	270	20.000	500	90	15 »	avril octob.	267 50
Chatillon et Commentry	250	90.000	500	25	5 »	mai novemb.	242 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	20	25 »	30 juin déc.	400 »
— nouv.	285	7.000	300	50	15 »	31 mars sept	2 2 50
J.-F. Cail et Cᵉ	40	5.400	450	41	30 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	525 »
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	403 »
Union des gaz	280	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 14 AU 20 AVRIL

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 14 Compt.	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt.	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt.	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt.	Vendredi 20 Terme
1675	[illegible]	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859.	avril 1859	Orléans	1365 ..	1362 50	1352 50	1354 ..	1365 ..	1359 ..	1350 ..	1370 ..	1370 ..	1357 50	1352 50	1357 50
969	1365	99	100.000	400	»	63 50 pour 1859.	janvier 1860	Nord ancien	965 ..	968 75	962 50	971 75	970 ..	968 75	966 25	966 25	971 25	971 75	975 ..	972 75
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	820 ..	875 ..	877 50	877 50	875 ..	875 ..	872 50	872 50	875 ..	876 75	876 75	880 ..
1818	1890	99	500.000	500	»	28 70 pour 1859.	mai 1860	Est	645 ..	645 ..	643 75	642 50	646 ..	640 ..	645 ..	648 ..	645 ..	642 50	642 75	642 50
1183	[illegible]	»	675.000	500	»	63 50 pour 1860.	mai 1860	Paris-Méditerranée	942 50	942 50	945 ..	944 75	937 50	937 50	938 75	937 50	940 ..	940 ..	941 25	939 75
793	1623	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	515 ..	520 ..	516 25	518 75	515 ..	515 ..	511 50	517 50	518 50	515 ..	515 ..	517 50
1106	2104	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	octobre 1859	Ouest	575 ..	575 50	575 ..	575 ..	568 75	570 ..	570 ..	570 ..	570 ..	570 ..	570 ..	571 25
279	231	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	448 50	450 ..	447 50	447 50	445 ..	445 ..	445 ..	445 ..	443 75	440 ..	443 75	451 25
58	52	99	36.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	157 50	...	160 ..	...	160 ..	...	157 50	...	157 50	...	155 ..	...
134	268	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	...	560 ..	560 ..	568 75	566 ..	562 50	567 50	567 50	566 ..	567 50	...	565 ..
104	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	400 ..	400 ..	...	...	400 ..	...	...	...	...	...	...	...
»	»	»	84.100	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	475 ..	...	...	...	...	470 ..	450 ..	...	...	...
33	»	99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859.	janvier 1860	Chemins autrichiens	536 25	538 75	537 50	538 75	535 ..	532 50	532 50	530 ..	535 ..	537 50	537 50	538 75
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	412 50	412 50	415 ..	415 ..	417 50	415 ..	412 50	412 50	412 50	410 ..	415 ..	415 ..
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	490 ..	490 ..	490 ..	...	...	...	490 ..	490 ..	492 50	492 50	492 50	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	455 ..	...	...	...	...	...	...	...	465 ..	...	465 ..	...
90	173	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	205 ..	»	...	»	...	»	...	»	200 75	»	...	»
206	241	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	470 ..	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
423	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	497 50	497 50	496 25	496 75	497 50	497 50	495 ..	496 25	496 25	497 50	497 50	497 50
1596	2133	99	312.500	500	300	...	oct.-bre-avril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	545 ..	545 ..	548 75	543 75	541 25	541 25	542 50	542 50	541 50	542 50	542 50	542 50
»	810	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	347 50	...	345 ..	...	340 ..	...	345 ..	...	343 ..	...	345 ..	...
»	723	99	200.000	500	250	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	462 50	460 ..	...	457 50	460 ..	457 50	458 ..	453 75	456 ..	...	453 75	455 ..
14	14	99	7.520	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	506 25	508 25	508 75	507 50	506 75	512 50	511 25	510 ..	510 ..	510 ..	511 25	510 ..
»	»	99	36.000	500	330	6 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	410 ..	...	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»
»	»	99	32.000	500	...	5 0/0	3 août	Hainaut et Flandres	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	57.100	500	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	355 ..	356 ..	355 ..	356 ..	...	...	...	...	351 75	352 75	355 ..	353 ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursem.	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1848	5 000	1866	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1883	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1843	2 775	1884	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8 000	1881	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1846	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	6.600	1883	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	1060 ..	...	...	...	...	...
»	3.300	1937	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.535	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	1030 ..	...	...	1000 ..
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1025 ..	1025 ..	...	1030 ..	1030 ..
1847-1854	28.750	1909	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	980 ..	985 ..
1851	24.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	485 ..	...	...	...	490 ..	...
1854	192.614	1958	»	»	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	500 ..	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	...	505 ..	505 ..	505 ..	...	505 ..
1853	[illegible]	1902	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	496 ..	495 ..	496 25	496 25	496 25	496 ..
»	[illegible]	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	1010 ..	...	...	...
1845	6.000	1910	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17 418	1944	500	»	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	131.097	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1856	253.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	297 50	300 ..	300 ..	298 75	300 ..	300 ..
1859	68 643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	...	301 50	301 50	...	300 ..
1855	204.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	305 ..	305 ..	305 ..	301 75	305 ..	303 75
1853-1857	1102.000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	302 50	301 25	301 75	302 50	304 75	303 75
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..	307 50	307 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	301 25	300 25	300 ..	301 25	301 25	300 ..
1857	51.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	297 50	295 75
»	250.000	1958	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 25	302 50	301 25	300 75	301 ..	301 25
»	[illegible]	1901	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	301 25	298 75	298 75	300 ..	298 75	301 25
»	411.000	1953	295	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	300 ..	300 ..	300 75	300 ..	300 ..	301 25
»	397.700	1957	285	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi gar.	299 75	298 75	298 75	300 ..	298 75	300 ..
»	22.010	1956	280	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	295 ..	295 ..	295 ..	...	295 ..	...
1857	308.587	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	298 75	300 ..	298 75	298 75	298 75	301 25
»	38 277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75	291 75
»	35 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Dº.	Dauphiné gar.	298 75	300 ..	298 75	300 ..	298 75	300 ..
1858	600 000	1956	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	302 50	303 75	305 ..	303 75	302 50	303 75
»	363.638	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	258 25	258 25	250 ..	257 50	258 ..	258 25
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	258 75	258 75	257 50	260 ..	258 75	254 75
1858	...	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	245 25	241 25	241 25	245 ..	245 ..	244 75
1858	100 000	19.3	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	260 ..	261 50	265 ..	265 ..	265 ..	262 50
1859	26.570	1957	280	»	500	»	15 ..	Dº.	Cordoue à Séville	257 50	257 50	257 50	257 50	257 50	256 25
1860	»	1908	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	258 75	258 75	258 75	260 ..	257 50	257 50
1860	200 000	»	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	109.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	137 50	137 50	138 75	136 25	137 50	137 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 14 Comptant	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Comptant	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Comptant	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Comptant	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Comptant	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Comptant	Vendredi 20 Terme
FONDS FRANÇAIS												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	70 30	70 25	70 25	70 35	71 ..	70 ..	69 90	69 95	70 65	70 30	70 65	70 65
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	.. ..	.. ..	70 15	.. ..	70 15	70 25	69 95	.. ..	69 90	.. ..	70 45	70 90
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96 25	96 30	96 ..	96 30	96 40	96 30	95 10	.. ..	96 25	96 10	96 ..	96 10
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2840 ..	»	2845 ..	»	2835 ..	»	2830 ..	»	2820 ..	»	2815 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	640 ..	»	640 ..	...	...	»	640 ..	»	640 ..	»	645 75	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	702 30	698 50	700 ..	700 ..	700 ..	860 ..	700 ..	707 50	706 75	707 50	707 50	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	480 ..	»	485 ..	...	480 75	...	480 75	...	480 ..	...	480 75	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	452 ..	»	445 75	...	453 50	»	455 ..	»	455 ..	»	455 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	110 ..	»	110 ..	»	110 ..	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	98 75	»	98 ..	»	98 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	982 50	»	965 ..	»	1000 ..	»	1000 ..	»	1000 ..	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	790 ..	785 ..	778 25	782 50	780 25	785 ..	782 50	783 75	780 75	786 25	786 25	788 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1132 50	»	1135 ..	»	1132 50	»	1135 75	»	1135 75	»	1135 ..	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	493 75	»	492 50	»	490 75	»	490 ..	»	490 ..	»	485 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	233 25	»	233 75	»	235 ..	»	235 ..	...	235 75	»	233 75	»
Ville de Marseille, Obligations 1849 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 6/8	»	94 7/8	»	94 6/8	»	94 7/8	»	95 1/8	»	94 7/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	»	.. o/o	»	.. ..	»	99 1/8	»	99 1/4	»	.. o/o	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	82 50	.. ..	83 ..	»	83 50	.. ..	83 50	.. ..	82 75	»	83 ..	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	52 ..	»	52 ..	»	52 ..	»	52 ..	»	.. ..	»	52 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	80 o/o	»	.. o/o	»	80 o/o	»	80 o/o	»	79 3/4	»	.. ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	83 3/4	»	84 o/o	»	83 3/4	»	83 3/4	»	83 3/4	»	83 3/4	»
Crédit mobilier espagnol, 280 fr payés jouissance janvier 1860	473 75	475 ..	476 25	475 ..	475 ..	473 50	470 ..	471 25	470 ..	...	472 50	...
Espagne, differ. convert., jouissance janvier 1860	36 o/o	.. o/o	36 o/o	.. o/o	35 5/8	.. o/o	.. o/o	.. o/o	35 1/8	35 1/4	35 1/4	35 1/4
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	47 o/o	»	47 o/o	»	48 1/8	»	47 3/4	»	.. o/o	»	.. o/o	»
Dº Dº 1857, jouissance janvier 1860	46 o/o	46 1/8	47 o/o	46 1/2	46 1/2	.. o/o	46 1/2	.. o/o	46 1/2	.. o/o	46 1/4	.. o/o
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	45 1/2	45 1/4	46 o/o	45 o/o	45 1/4	45 1/8	45 1/8	45 1/4	45 3/8	45 1/4	45 1/2	45 1/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	...	»	...	...	...	»	...	»

ARR. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1095 — 19e ANNÉE — N° 17 — SAMEDI 28 AVRIL 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

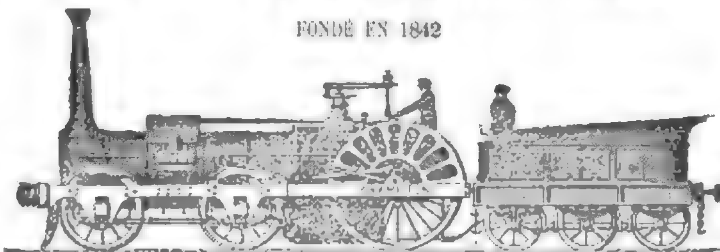
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris................ 40 fr. par an
Départements....... [illegible] —
Étranger............ [illegible] —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

CHEMIN DE FER

DE

PAMPELUNE A SARAGOSSE.

MM. J. Mirès et Ce ont l'honneur de faire connaître aux souscripteurs des 30,000 actions de 500 fr., entièrement libérées, du Chemin de Pampelune à Saragosse, que le chiffre total des actions souscrites s'est élevé à 31,638, divisé comme suit :

Souscripteurs.					
2,325	de	1	à	5	actions
627	de	6	à	10	—
340	de	11	à	20	—
195	de	21	à	40	—
78	de	41	à	95	—
30	de	100	à	600	—

Ensemble 3,595 souscripteurs.

La réduction proportionnelle à opérer sur les souscriptions est de 5 0/0 ; mais la difficulté d'opérer cette réduction sur les petites coupures a décidé MM. J. Mirès et Ce à compléter ces souscriptions avec les actions que s'est réservées la Caisse générale des chemins de fer.

MM. les souscripteurs sont prévenus que le versement complémentaire de 300 fr. par action a lieu depuis le samedi 21 avril.

Les titres définitifs leur sont remis en échange de ce versement.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. actionnaires de la *Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas* sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale annuelle du 28 avril 1860 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *samedi 26 mai* 1860, à 8 heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, rue Richelieu, 99, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont convoqués en assemblée générale annuelle pour le lundi 30 avril présent mois, huit heures du soir, rue de Richelieu, n° 99, en conformité des articles 24 et 29 des statuts.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le peu d'animation du marché financier et l'absence de public à la Bourse offrent une grande facilité aux réactions. Nous avons eu encore cette semaine un nouvel exemple de l'influence de la spéculation à la baisse; il a suffi de quelques assertions hasardées et de la dépréciation momentanée d'une seule valeur, pour entraîner la rente dans la journée de mercredi, et la ramener au cours de 70 fr. Ce résultat est dû évidemment aux efforts réunis des vendeurs à découvert; mais, d'un autre côté, le découvert même peut servir de contre-poids à défaut de public, et les besoins de la liquidation l'emporteront facilement, si le marché reste livré à ses propres impressions, sur les tentatives des baissiers.

Or, l'influence des questions extérieures ne se fait plus guère sentir; les prétentions de la Suisse et l'attitude prise par les puissances européennes dans le conflit ne sont pas de nature à émouvoir le marché financier ni à créer aucune inquiétude. Le vote presque unanime des populations de Nice et de la Savoie ne permet pas d'élever un doute sur la volonté bien ferme de ces populations de se réunir à la France. L'Italie elle-même paraît être entrée dans une période plus calme, en même temps que la réception faite partout au roi Victor-Emmanuel dans ses nouvelles provinces confirme l'accord qui existe entre les nationalités annexées et le souverain qu'elles ont choisi.

Les interpellateurs du parlement anglais semblent réduits au silence, et lord John Russel, revenu à des sentiments plus équitables envers la France et son gouvernement, leur a donné, en la personne de M. Horsman, une leçon qui leur profitera sans doute.

Les relations officielles entre la France et l'Autriche sont excellentes, et le gouvernement impérial paraît aujourd'hui d'accord avec toutes les grandes puissances de l'Europe.

Enfin, le Corps législatif est saisi des vastes projets qui doivent rendre au mouvement industriel une grande animation, et dont l'exécution va commencer immédiatement.

Voilà bien des conditions favorables; tout se réunit donc pour assurer la bonne tenue des fonds publics et la fermeté de toutes les valeurs. La réaction subite qui a eu lieu cette semaine tient uniquement, ainsi que nous le disions en commençant, à des efforts et à des intérêts individuels ou à des circonstances particulières dont on a su tirer parti, plutôt qu'à des motifs sérieux et véritablement déterminants au point de vue financier.

On a pu voir d'ailleurs, par l'accueil fait aux souscriptions ouvertes cette semaine, que ce n'est ni l'argent ni la confiance qui manquent au public. Toutes les valeurs de chemins de fer, actions et obligations, sont recherchées, et pour la plupart les titres sont devenus rares sur la place. Il y a donc dans la situation actuelle tous les éléments d'une reprise industrielle commerciale et financière.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 25, ferme à 70 35.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 fr., ferme à 96 20.

L'emprunt est coté 70 70.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	39.54 0/0
Victor-Emmanuel	25 71 0/0
Lyon-Genève	23.37 0/0
Midi	21.43 0/0
Ouest suisse	17.07 0/0
Union Suisse	8 12 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	6.75 0/0
Nord	5 96 0/0
Ardennes	5.94 0/0
Orléans	5.78 0/0
Ouest	5.20 0/0
Est	1 75 0/0
Autrichiens	».53 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Bessèges a Alais	1.60 0/0
Dauphiné	31.38 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	58.26 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	20 avril	27 avril	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 05	70 35	» 30	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 10	96 20	»» 10	» »»
Banque de France	2825 »	2825 »»	»» »»	» »»
Consolidés	95 7/8	95 »/»	» 1/8	» »/»
Crédit foncier	797 50	795 »»	»» »»	2 50
Crédit mobilier	781 25	760 »»	» »»	21 25
Comptoir d'Esc^te	638 75	640 »»	1 25	»» »»
Orléans	1357 50	1357 50	» »»	»» »»
Nord	973 75	980 25	6 25	»» »»
Nord nouveau	880 »»	887 50	7 50	» »»
Est	642 50	630 »»	»» »»	7 50
Paris-Méditerran^e	938 75	936 25	» »»	1 25
Midi	517 50	517 50	»» »»	» »»
Ouest	571 25	573 75	2 50	» »»
Genève	451 25	450 »»	»» »»	1 25
Dauphiné	585 »»	565 »»	» »»	20 »»
Graissessac-Béziers	155 »»	145 »»	» »»	10 »»
Ardennes ancien.	400 »»	400 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	528 75	530 »»	1 25	» »»
Victor-Emmanuel	415 »»	412 50	» »»	2 50
Russes	482 50	481 25	» »»	1 25
Romains	345 »»	347 50	2 50	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	562 50	561 25	» »»	1 25
Saragosse	497 50	497 50	» »»	» »»

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Assemblée générale du 26 avril 1860.

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée se sont réunis jeudi dernier 26 avril, salle Herz, en assemblée générale, sous la présidence de M. Dumon, président du Conseil d'administration.

L'assemblée était très-nombreuse.

Après la constitution du bureau, il a été donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration, que nous publions plus loin *in extenso*.

Voici les résultats du compte général d'exploitation.

Recettes.

Grande vitesse, y compris l'impôt du dixième	53,382,449 99
Petite vitesse	52,236,791 41
Recettes diverses	369,143 67
	105,988,385 07

Dépenses.

Administration centrale et services généraux	2,332,765 37
Mouvement et service commercial	13,827,117 54
Matériel et traction	15,266,366 18
Surveillance et entretien de la voie	6,403,279 30
Dépenses d'ordre	6,865,756 57
	44,695,284 96
En défalquant du produit total de l'exploitation	105,988,385 07
Les recettes et dépenses d'ordre, etc.	6,865,756 57
Il reste	99,122,628 50
D'où déduisant encore, pour dépenses d'exploitation et pour réserves extraordinaires applicables aux réparations de la voie et du matériel roulant	38,699,528 39
Le produit net de l'exploitation est de	60,423,100 11
Que les produits des placements de fonds et du chemin de Ceinture, montant ensemble à	1,200,166 67
Elèvent à	61,623,266 78
Les charges de l'exercice,	
A reporter	61,623,266 78

Report....	61,623,266 78
intérêts, amortissement et emprunts, étant de.......	16,195,857 24
La somme restant libre après ces prélèvements est de....................	45,427,409 54
La réserve déduite, de..	1,362,822 28
Il reste	44,064,587 26
qui, avec le solde antérieur de.....................	114 37
Portent la somme disponible à répartir à.........	44,064,701 63
Le dividende de 63 fr. 50 sur 693,000 actions étant de.....................	44,005,500 »
Il y aura à reporter à l'exercice 1860 un solde de	59,201 63

L'assemblée a approuvé les comptes de 1859 et a fixé, conformément à la proposition du Conseil, à 63 fr. 50 le dividende pour 1859.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER DU NORD.

Assemblée générale du 27 avril 1860.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Nord a eu lieu aujourd'hui, à trois heures, à la salle Herz, sous la présidence de M. de Rothschild. Elle vient de se terminer au moment où nous mettons sous presse.

Il ne nous est pas possible de rendre de cette assemblée un compte détaillé, ni d'analyser le rapport qui a été lu par M. Delebecque, vice-président, et que nous publierons dans notre prochain numéro.

Voici les propositions qui ont été adoptées :

1° Approbation définitive des comptes de 1858 après rapport de la commission des comptes;

2° Approbation des mesures proposées par le Conseil d'administration et indiquées au rapport, sur le tirage au sort du premier tiers des actions nouvelles;

3° Approbation des comptes de 1859 et fixation du dividende à 65 50, sur lesquels 25 fr. ont été payés antérieurement ;

4° Réélection de cinq administrateurs sortants : MM. Pepin-Lehalleur, le baron Nathaniel de Rothschild, Ch. Picard, le général Morin, Dechamps.

5° Nomination de deux administrateurs à deux places vacantes dans le Conseil : MM. Louis Halphen et de Saint-Pierre.

6° Réélection de la commission des comptes.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI.

Assemblée générale annuelle du 24 avril 1860.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi a eu lieu le 24 avril à l'hôtel de la Société générale de Crédit mobilier, sous la présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

Il résulte du rapport que l'exercice 1859 marque une nouvelle ère pour les chemins de fer du Midi. Jusqu'ici leur exploitation avait à peine couvert l'intérêt à 4 0/0 dû aux actions; l'exercice 1859, au contraire, a donné un bénéfice suffisant pour payer non-seulement cet intérêt, mais encore un dividende de 7 fr., qui porte à 27 fr., soit 5,49 0/0, le revenu de chaque action.

Les recettes de toute nature de l'exploitation se sont élevées à fr...	22,275,057 80
Les dépenses d'exploitation, les charges diverses et le service des emprunts, déduction faite du produit des placements de fonds, à.	15,749,889 22
Bénéfice net, fr....	6,525,168 58
Ainsi réparti :	
Intérêt à 4 0/0, soit 20 fr. par action, sur 238,334 actions....................	4,766,680 00
Dividende de 7 fr. par action....................	1,668,338 00
Ensemble par action....	6,435,018 00
Fonds de réserve......	87,924 42
Solde à répartir sur 1860.	2,226 16
Total égal...	6,525,168 58

Les recettes ci-dessus ne comprennent que celles de l'ancien réseau et celle des canaux, savoir :

Recettes brutes de l'ancien réseau..................	21,480,749 00
Comptes d'ordre à déduire..	1,597,416 00
Recette nette.....	19,883,333 00
Recette nette des deux canaux................	2,391,724 70
Somme égale (1)...	22,275,057 70

L'augmentation considérable obtenue par l'exercice 1859 tient à deux causes principales : la progression croissante des recettes du chemin de fer, qui est de 27 97 0/0 comparativement aux recettes brutes de 1858, et de 29 07 0/0 sur les recettes nettes; et la diminution des dépenses proportionnelles: ce qui sur le produit net, amène une plus-value totale de 42 0/0. En effet, tandis que le revenu kilométrique qui n'était que de 19,673 fr. en 1858, s'est élevé pour 1859 à 25,074 fr. (augmentation. 27 45 0/0), la dépense kilométrique, qui était de 52 29 0/0 en 1858, est descendue en 1859 à 47 27 0/0; ce qui a élevé le produit net total de 7,351,755 fr. à 10,478,817 fr. (augmentation, 42 54 0/0).

(1) Sauf une erreur de 10 c.

Après la lecture du rapport qui expose cette situation nouvelle, plusieurs actionnaires ont demandé qu'à l'avenir le rapport du Conseil d'administration fût communiqué aux intéressés avant la réunion de l'assemblée générale; M. Emile Pereire a répondu avec beaucoup de raison que ce serait s'engager dans une mauvaise voie, et il a fait ressortir en peu de mots tous les inconvénients d'une pareille manière de procéder.

Nous ne reviendrons pas sur cette question que nous avons souvent traitée ; il nous suffit de constater que l'immense majorité des actionnaires de la Compagnie du Midi a partagé l'avis de M. Emile Pereire et repoussé la proposition.

Les comptes ont été approuvés à l'unanimité.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Assemblée générale du 25 avril.

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, mercredi 25 de ce mois, sous la présidence de M. le duc de Valmy, président du Conseil d'administration.

Le rapport, lu par M. de La Comté, secrétaire général de la Compagnie, et que nous publions dans notre numéro de ce jour, rend compte des faits principaux qui se rattachent à l'exploitation et à la construction. Cette dernière partie du service ne présente qu'un intérêt secondaire, un débat assez vif, entre la ville de Grenoble et la Compagnie, s'étant engagé sur la question du tracé définitif entre Bourgoin et le point de jonction de la section de Saint-Rambert à Rives.

Ce fait est regrettable, car il retarde l'achèvement de la partie la plus productive du réseau qui doit relier Lyon à Grenoble, et alimenter le trafic de la riche et industrieuse vallée de l'Isère. Heureusement M. le duc de Valmy a fait espérer une solution très-prochaine de cette question de premier ordre pour les intérêts de la Compagnie. Le Conseil d'État en est saisi.

Tant que cette lacune ne sera pas comblée il ne faut pas compter que les recettes du chemin puissent suffire à ses frais de premier établissement et au service des intérêts. Le Conseil d'administration a donc jugé prudent, pour faire face aux éventualités et pour pousser vigoureusement les travaux quand le moment sera venu, de s'assurer toutes les ressources qui lui ont paru nécessaires.

En conséquence, l'assemblée a été appelée à voter un emprunt de 12 millions de francs qui aura lieu par une émission d'obligations. Cette proposition a été approuvée.

Voici, du reste, le texte de quatre propositions qui ont été votées à l'unanimité :

Résolutions de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

I.

Conformément aux conclusions de la commission de vérification des comptes, l'assemblée générale approuve les comptes présentés par le Conseil d'administration, pour l'exercice 1859.

II.

L'assemblée générale nomme une commission pour la vérification des comptes de l'exercice 1860.

Cette commission est composée de MM. Brissac, de Monti et Grieninger.

III.

L'assemblée générale :

Sur la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport,

Donne et délègue tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet de procurer à la Compagnie, par voie d'emprunt, et au fur et à mesure de ses besoins, la somme de 12 millions, aux époques, dans la forme et aux conditions que le Conseil jugera convenable de déterminer pour le mieux des intérêts de la Compagnie.

IV.

Sont réélus administrateurs pour six années, MM. le prince de Beauvau et Bouinols.

V.

Sur la proposition du Conseil d'administration, l'allocation accordée pour jetons de présence est réduite dans la proportion du nombre des administrateurs démissionnaires.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Le premier effet de l'annexion de la Savoie a été, dans la pensée de l'Empereur, la création de travaux d'utilité publique de nature à développer la prospérité dans ces contrées. On assure que la Compagnie du Dauphiné a été invitée à préparer les études d'un projet destiné à relier la section de Lyon à Grenoble à la ville de Chambéry. Cet embranchement, d'environ 40 kilomètres, serait un nouvel élément de prospérité pour les chemins du Dauphiné, car le tracé de Lyon à Chambéry par la section de Bourgoin sur un point à peu près fixé déjà, réduirait le parcours d'environ 40 kilomètres pour le parcours limité à la ligne de Lyon à Chambéry ; mais l'économie du parcours est encore plus importante au point de vue du mouvement commercial de Chambéry avec les ports de la Méditerranée et avec tout le midi de la France ; l'économie de parcours sur la section de Saint-Rambert serait d'environ 70 à 80 kilomètres.

F. Grimaud.

LES CHEMINS DE FER EN 1859.

PREMIER ARTICLE.

La nouvelle phase où sont entrés les chemins de fer français, par suite des dernières conventions passées entre les Compagnies et le gouvernement, donne un intérêt particulier aux rapports annuels des Conseils d'administration. Nous commençons aujourd'hui l'analyse des documents publiés. C'est la meilleure base que nous puissions donner aux études que nous préparons.

I.

Chemins de fer de l'Ouest.

Les chemins de fer de l'Ouest présentent une particularité au point de vue du classement de son réseau ; ils sont soumis, comme les autres, à la division en réseau ancien et réseau nouveau ; mais, par une faveur spéciale fondée sur des considérations d'équité, il leur a été accordé, aux termes d'un article additionnel aux conventions primitives, un délai qui court jusqu'au 1er janvier 1865, et pendant lequel les chemins de Caen à Cherbourg et du Mans à Mézidon continueront d'être exploités dans les mêmes conditions que le nouveau réseau, bien qu'ils soient classés dans l'ancien ; en d'autres termes, les dépenses et les recettes de ces deux chemins figureront jusqu'au 1er janvier 1865 dans les comptes de premier établissement du nouveau réseau. La Compagnie y trouve cet avantage de ne pas grever actuellement son exploitation des charges de ces deux chemins, qui sont encore dans la période du début, et dont les produits sont encore médiocres. Ces deux chemins constituent ce que la Compagnie appelle le *réseau mixte.*

Le réseau général de l'Ouest se trouve donc ainsi composé :

Ancien réseau (banlieue, Havre, Dieppe, Fécamp, Mantes à Caen, Rennes), complétement terminé........ kil.	900
Réseau mixte (Caen à Cherboug, Saint-Lô, Mans à Mézidon et Falaise), terminé, moins 18 kil. qui ne seront exploités qu'au 1er mai prochain............	295
Nouveau réseau (Serquigny, Honfleur, Surdon, Argentan à Granville, Rennes à Brest, Redon et Saint-Malo, Mans à Angers, Rouen-Amiens, Argenteuil-Dieppe, Trouville et Laigle), exploité seulement sur 18 kil....	1,112
Total des réseaux de l'Ouest .... kil.	2,307

Les dépenses de construction se répartissent ainsi :

Ancien réseau...... fr.	410,324,794 71
Réseau mixte, déduction	
A reporter....,	794 71
Report. ..	410,324,794 71
faite des recettes nettes de l'exploitation	82,594,047 78
Nouveau réseau.........	31,328,674 26
Total général..... fr.	524,247,516 75

On voit par là que la dépense de l'ancien réseau ressort à 455,916 fr. 98 c. par kilomètre.

Il n'est pas possible, avec les chiffres que nous avons sous les yeux, d'établir le coût du réseau mixte, car il y faudrait ajouter le montant des recettes nettes de l'exploitation, que nous ne connaissons pas. Quant aux 31 millions dépensés sur le nouveau réseau, ils s'appliquent d'une part aux 18 kil. déjà exploités, de l'autre, à des sections en construction, ce qui ne permet pas davantage d'en tirer une évaluation quelconque de la dépense kilométrique.

Voici maintenant, pour 1859, le décompte de l'exploitation de l'ancien réseau, le seul qui ait un intérêt actuel au point de vue du revenu des actions :

Les recettes brutes, déduction faite de l'impôt du dixième, des détaxes, etc., se sont élevées à..........	44,639,148 96
Et les dépenses de l'exploitation, à...........	19,080,584 27
Résidu net de l'exploitation.......	25,558,564 69

Ce qui établit une proportion de 42 fr. 74 0/0 de la dépense à la recette, sur l'ensemble des lignes. Prises à part, les lignes de banlieue ont occasionné une dépense de 52 0/0, et les grandes lignes une dépense de 41 45 seulement.

Nous avons dit que les recettes d'exploitation se sont élevées à..		44,639,148 96
Il faut y ajouter pour recettes diverses.......		661,380 14
Total........		45,300,529 10
Aux dépenses d'exploitation montant à...	19,080,584 27	
il faut ajouter celles des exercices clos. ...	1,150,419 98	20,231,004 25
Reste pour le produit net de l'ancien réseau.......		25,069,524 85
A déduire :		
1° Les charges d'emprunt	13,534,906 01	
2° Le timbre des titres	284,618 84	13,819,524 85
Reste à partager aux actions..................		11,250,000 »

Soit, par 300,000 actions, fr. 37 50 par action.

On a vu que le produit net, avant la défalcation des charges d'emprunt, s'élevait à

25,069,524 25. C'est ce produit net qui sert de base aux comptes à établir entre la Compagnie et l'Etat, aux termes de l'article 8 de la convention de 1859. Divisé par les 900 kilomètres qui composent l'ancien réseau, il représente un produit net de 27,865 02 par kilomètre. Or, comme l'article 8 de la convention fixe à 26,700 fr. par kilomètre la somme au delà de laquelle l'ancien réseau devra contribuer à couvrir les intérêts et l'amortissement garantis par l'Etat sur le nouveau réseau, il en résulte que, dès aujourd'hui, l'ancien réseau de l'Ouest présente, sur le minimum accordé aux actionnaires, un excédant de produits de 1,165 fr. par kilomètre, soit pour 900 kilomètres, 1,048,500 fr.

J.-G. Bosrot.

CHEMINS DE FER BELGES.

Raccordement avec la ligne des Ardennes.

La chambre des représentants belges vient d'adopter un projet de loi qui concède à la Société anonyme des chemins de fer de l'Est belges un chemin de fer partant de Morialmé et aboutissant à la frontière française vers Givet.

Ce chemin de fer formera le prolongement de la voie ferrée concédée de Chatelineau à Morialmé, qui est déjà en exploitation. Il se raccordera au chemin de fer français des Ardennes (ligne du Rhin à la frontière belge par Mézières, Charleville et Givet), qui, lui-même, se raccorde au chemin de fer de Paris à Strasbourg par Epernay, et à la ligne de Thionville-Metz, par Sedan.

D'un autre côté, le gouvernement belge paraît disposé à concéder un chemin de fer de Chatelineau et aboutissant à la ligne d'Etat à Luttre. Ce chemin de fer, qui est purement industriel et qui est vivement sollicité par les localités intéressées, serait exécuté par une importante maison financière. Cette tendance de l'industrie privée à se charger de la construction des lignes secondaires que les grandes Compagnies n'exécutent qu'à regret, n'est pas nouvelle en Belgique, et on sait quels résultats elle a donnés au point de vue du développement commercial et industriel de ce pays.

F. Grimaud.

COMPAGNIE IMMOBILIÈRE DE PARIS.

Assemblée générale annuelle du 21 avril 1860.

Samedi, à l'hôtel du Louvre, a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie.

M. Emile Pereire, président du Conseil, présidait la réunion. M. Brochon, secrétaire du Conseil d'administration, a donné lecture du rapport. Nous publions en entier ce document dans notre supplément de ce jour, et nos lecteurs y trouveront d'intéressants détails sur les affaires de la Compagnie.

Le solde de l'exercice 1859 présente un bénéfice de 429,720, la réserve statutaire prélevée; et en ajoutant à ce bénéfice une somme de 50,380 fr. prise sur la réserve extraordinaire, le Conseil d'administration a proposé de donner un dividende de 2 fr. par action, qui, ajouté aux intérêts déjà payés, élève le produit à 7 fr. par action de 100 fr.

L'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1859, le dividende proposé et la réélection comme administrateurs de MM. Louis André, Salvador, Vavin et de Wolodkowicz, membres sortants par la voie du sort.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 21 AVRIL 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 21 avril
Paris-Méditerranée......	19.105 82	943 75
Nord....................	18.063 »»	975 »»
Orléans.................	12.187 20	1337 50
Ouest...................	11.445 04	572 50
Bességes................	10.446 22	440 »»
Est.....................	10.297 48	640 »»
Midi....................	7.760 98	517 50
Genève..................	6.728 96	363 50
Ardennes................	5.998 01	460 »»
Dauphiné................	5.274 55	582 50
Autrichiens	fl.3.686 05	530 »»
	Au 15 avril.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	8.760 45	545 »»
Madrid à Alicante.......	7.821 89	497 50
Victor-Emmanuel.........	7.037 98	412 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

La discussion du projet de loi relatif à la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, en ce qui concerne les articles 1, 2 et 3 de la convention provisoire entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie, a commencé dans la séance du 24 courant, au Corps législatif. Mais un doute s'est élevé sur la question de priorité entre l'Etat et les porteurs d'obligations, au point de vue de la garantie.

La question, en effet, n'est pas sans importance. Elle peut se résumer ainsi : dans le cas où la garantie de l'Etat deviendrait effective, c'est-à-dire où il serait tenu de payer 1,440,000 fr. par an pendant douze ans, aux porteurs d'obligations, c'est-à-dire une somme totale de 17,280,000 fr., pourrait-il se payer par ses mains en s'emparant du chemin de fer, qui ne vaut guère plus de 18,000,000 fr., et dans ce cas les porteurs d'obligations pourraient-ils lui opposer leur antériorité?

Cette question de droit, très complexe dans le cas dont il s'agit, puisqu'ici ce seraient précisément les porteurs d'obligations qui auraient profité des avances de l'Etat, a paru trop délicate et trop nouvelle pour être résolue sans un examen approfondi. L'ajournement de la discussion a été prononcé sur la demande du gouvernement, d'accord avec la commission du Corps législatif.

J.-G. Bosrot.

TABLEAUX DES REVENUS INDIRECTS ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le *Moniteur* a publié la semaine dernière les tableaux comparatifs des revenus publics pendant le premier trimestre de l'année 1860, comparé aux trimestres correspondants de 1858 et de 1859. Il a publié également le tableau comparatif des principales marchandises exportées et importées pendant le mois de mars et pendant le premier trimestre des années 1860, 1859 et 1858.

Il résulte des états comparatifs des revenus publics qu'ils présentent une augmentation de 2,056,000 fr. sur le premier trimestre de 1858, et de 3,558,000 fr. sur celui de 1859.

La supériorité du premier trimestre de cette année sur 1859, malgré le ralentissement du commerce d'exportation, est produite par l'accroissement des droits de mutation qui avaient subi une très-forte réduction l'an passé.

Les principaux chapitres qui présentent de l'augmentation sur les trois premiers mois de l'année dernière, sont les droits d'enregistrement, qui se sont élevés à 74,339,000 fr. pour 1860, contre soixante-huit millions 283,000 fr. pour 1859, les droits de timbre, les droits sur les sucres étrangers, les droits divers et recettes à divers titres, la vente des tabacs, le produit de la taxe des lettres en augmentation de plus d'un million, le droit sur les valeurs déclarées et sur les valeurs cotées, les recettes diverses.

La diminution porte sur les droits de douane à l'importation sur les céréales, les droits sur les marchandises diverses, les sucres des colonies, les droits sur les boissons, taxe de consommation sur le sel, produit de la vente des poudres.

Les recettes du 1er trimestre, divisées par mois, donnent pour :

Janvier.........	84,832,000 fr.
Février.........	85,548,000
Mars...........	92,782,000
	263,162,000

Le mois de janvier avait donné, sur 1859, une augmentation de 2,066,000 fr., et celui de février, de 2,916,000 fr., mais il y a eu pour le mois de mars une diminution de 1,424,000 fr.

La situation des recouvrements de l'impôt direct pendant le 1er trimestre 1860, indique que sur le montant des rôles s'élevant à 476,278,000 fr., il avait été recouvré à la fin de mars 110,972,000 fr.

Il reste encore à recouvrer 365,306,000 fr.

Cette somme de 110,972,000 fr. représente deux douzièmes soixante-dix-neuf centièmes de douzième du montant des rôles, et dépasse de 31,592,000 fr. les deux douzièmes exigibles. A la même époque de 1859, les recouvrements ne s'élevaient qu'à deux douzièmes soixante et onze centièmes de douzième, et l'avance sur les termes échus n'était que de 27,822,000 francs.

Les frais de poursuites faits en 1860 sont, avec les recouvrements, dans la proportion de 0,43 c. par 1,000 fr. L'année dernière, cette proportion était de 0,52 c. par 1,000 francs.

Il reste encore à recouvrer sur l'année dernière 3,110,000 fr.

Quant au tableau comparatif des principales marchandises exportées et importées, il convient de faire remarquer, avant de présenter les comparaisons habituelles, que l'ensemble du revenu des douanes, à l'importation, a été momentanément affecté par l'inauguration prochaine du nouveau système commercial. En attendant les dégrèvements annoncés, le commerce n'a fait entrer dans la consommation que les quantités strictement nécessaires pour l'alimentation quotidienne des marchés et des usines ; d'où cette double conséquence, que, d'une part, les quantités acquittées par le commerce spécial ont sensiblement diminué, surtout pendant le mois de mars, et, d'autre part, que les marchandises se sont accumulées dans les entrepôts.

Les principaux chiffres accusés par la comparaison des deux dernières années avec l'année courante sont les suivants :

Droits perçus pendant le premier trimestre de 1858.............	40,793,299
— de 1859.............	41,990,689
— de 1860.............	38,345,834

C'est une diminution pour 1860 de 2 millions 450,000 fr. sur 1858 et de 3 millions 645,000 fr. sur 1859. Elle porte principalement sur les arachides, le cacao, le café, le coton, les laines, la fonte, dont la mise en consommation s'est sensiblement ralentie dans l'attente du dégrèvement prochain.

Ce mouvement est encore mieux marqué lorsque l'on considère séparément les résultats du mois de mars.

Mars 1858 avait donné.....	14,951,043
— 1859..................	15,578,610
— 1860 ne donne que...	11,497,413

C'est une diminution de 3 millions 500,000 francs sur 1858 et de 4 millions passés sur 1859.

C'est là évidemment une situation transitoire ; elle était parfaitement prévue ; et, loin de s'en inquiéter, on doit s'applaudir au contraire qu'elle n'ait produit qu'une diminution insignifiante des droits de douane, déjà effacée et comme perdue dans l'augmentation générale de nos autres revenus indirects.

J.-G. Bonnet.

PÉTITION DES MAITRES DE FORGES DE LA VALLÉE DE LA BLAISE.

Les maîtres de forges de la vallée de la Blaise ont adressé une pétition à l'Empereur pour prier Sa Majesté d'ordonner qu'un chemin de fer soit établi de Saint-Dizier à Bricon :

« Sire, lorsque vous avez annoncé aux grands corps de l'Etat que vous veniez de signer un traité de commerce avec l'Angleterre, vous avez voulu calmer les vives inquiétudes de l'industrie nationale, en proclamant vous-même la nécessité d'ouvrir de nouvelles voies de communication qui, par leur développement rapide et bien combiné, nous mettraient à même de lutter contre la concurrence étrangère.

» Nous avons accueilli les paroles de Votre Majesté avec un profond sentiment de reconnaissance ; elles nous ont soutenus dans notre découragement et ont été pour nous un gage de cette protection toute spéciale dont nous avons besoin pour traverser une période de transition toujours si critique et si laborieuse. Elles nous font espérer, Sire, que vous daignerez nous permettre d'appeler votre bienveillante sollicitude sur la position des nombreuses usines que renferme la vallée de la Blaise.

» Cette vallée, qu'entourent de magnifiques forêts dont les futaies sont si recherchées dans le commerce et si précieuses pour la marine, est, en outre, le centre de gisements de minerais de fer dont la richesse inépuisable serait frappée de stérilité si l'exploitation n'en était favorisée par des moyens de transports appropriés aux besoins de notre époque. Elle compte, dans un parcours de 40 kilomètres, vingt-six hauts-fourneaux, deux forges et dix-huit bocards. Ces usines, qui emploient tant de bras, fournissent aussi, à raison des transports qu'exige leur roulement, un appoint utile à l'agriculteur dans la saison d'hiver et aux instants où les travaux des champs subissent une interruption forcée.

» Il est vrai que notre vallée n'est séparée de la ligne de Gray que par une faible distance ; mais en industrie, Sire, les distances les moins considérables deviennent infranchissables, à bon marché du moins ; les transports sur essieux sont ruineux pour nos usines, qui n'opèrent que sur des produits d'un grand poids et dont le tonnage atteint des chiffres d'une irréfutable éloquence.

» Sur une longueur de 50 kilomètres, la vallée de la Blaise, pour le seul service de ses usines et le transport des bois, est parcourue chaque jour par environ 1,800 colliers, soit mensuellement par plus de 50,000 tonnes, qui, en majeure partie, viennent gagner le chemin de fer de Saint-Dizier et les usines de la Marne groupées sur ses flancs. En calculant sur une économie de 2 francs par tonne, et nous restons certainement au-dessous de la vérité, nous trouverions dans l'établissement d'un chemin de fer une économie annuelle de 1,200,000 fr. Ce résultat, Sire, ne tarderait pas à être sensiblement dépassé ; nous en avons un exemple frappant dans le développement qu'a pris l'industrie métallurgique de la vallée de la Marne, depuis qu'elle est dotée d'un railway.

» Nous venons donc supplier Votre Majesté d'ordonner qu'un chemin de fer soit établi de Saint-Dizier à Bricon (station du chemin de fer de Paris à Mulhouse, en tête de la ligne projetée de ce dernier point à Montbard, par Châtillon-sur-Seine). Cette nouvelle voie, qui se poursuivrait sur un sol presque constamment uni, n'entraînerait que des dépenses relativement minimes, ainsi que cela résulte des études préparatoires qu'a fait faire la ville de Vassy. Elle nous permettrait d'écouler nos produits dans toutes les directions, et mettrait à portée de nos usines les taillis de vastes forêts que leur distance rend aujourd'hui inabordables pour nous ; elle ouvrirait un accès facile et économique sur notre groupe, par Montbard, aux houilles d'Epinac, de Blanzy et de Saint-Etienne, et, par Saint-Dizier, à celles du Nord et de la Prusse. Elle favoriserait l'exploitation à bon marché dans toutes les parties de la Haute-Marne et dans les départements de la Marne, de la Meuse, de l'Aube, de la Côte-d'Or et autres, qui ne peuvent s'en procurer qu'à des conditions onéreuses, des quantités considérables de minerais de fer, actuellement sans emploi, et qui ajouteraient aussi à la richesse générale du pays. Enfin elle donnerait satisfaction à un vœu que le conseil général de la Haute-Marne a renouvelé dans chacune de ses précédentes sessions.

» Ce serait créer, Sire, une source permanente de travail pour nos classes ouvrières, dont le sort nous préoccupe à si juste titre en présence des incertitudes commerciales de l'avenir.

» Le bienfait que nous attendons de la bonté paternelle de Votre Majesté serait aussi profitable à l'industrie de l'Empire, envisagée dans sa généralité, qu'à la nôtre en particulier. Il ne saurait rencontrer d'objection sérieuse, car il rentre directement dans le cercle du magnifique programme émané de l'Empereur lui-même ; et s'il nous suscitait des envieux, nous nous ferions une égide de cette vérité passée aujourd'hui à l'état d'axiome et si communément applicable dans la vallée de la Blaise, que : « Plus un pays est riche et prospère, » plus il contribue à la richesse et à la prospérité des autres. »

» Nous le sollicitons, ce bienfait, avec d'autant plus de confiance que Votre Majesté n'a pas oublié les preuves de dévouement que notre pays a données à la dynastie impériale, alors que son immortel fondateur luttait avec une poignée de braves contre l'Europe coalisée, et qu'elle sait aussi avec quel enthousiasme il a acclamé le rétablissement de l'Empire. »

Pour extrait :

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LE SIMPLON.

Emprunt de fr. 15,000,000.

Le conseil d'administration a décidé qu'en exécution de l'article 5 des statuts, le fonds social primitivement fixé à 25 millions, lequel, aux termes dudit article, peut s'élever jusqu'à 60 millions par des appels successifs d'actions ou d'obligations, sans que pourtant le montant des emprunts puisse jamais être supérieur aux quatre dixièmes du capital social, est porté à 40 millions.

Il est procédé à cette augmentation par l'émission de 62,500 obligations au prix de 240 fr. chacune donnant droit à un intérêt de 15 fr. par an, payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année.

L'émission a lieu, jouissance du 1er janvier 1860.

Ces obligations qui font partie de l'emprunt prévu par l'article précité et pouvant s'élever jusqu'à 24 millions effectifs, lequel emprunt est principalement destiné à satisfaire aux engagements contractés dans les conventions avec les Etats sardes et l'Etat de Genève par suite des concessions :

1° Du chemin de fer de jonction entre le chemin de fer d'Arona sur le lac Majeur et le chemin de fer de la vallée du Rhône ;

2° Du chemin de fer du Chablais ;

3° Du chemin de fer de jonction entre la ligne du Chablais et celui de Lyon à Genève ;

Sont remboursables à 500 fr. chacune par voie de tirage au sort dans l'espace de quatre-vingts ans, à partir du 1er janvier 1867.

La souscription est ouverte à partir du 15 avril, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, 28, rue Laffite ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquier ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, chez MM. Sheppards, Pelly et Allcard, 28, Threadneedle street ;

A Genève, dans les bureaux de la Ce, maison Laya, quai du Rhône.

Elle sera close le 7 mai 1860.

Un premier versement de 100 francs par obligation est effectué en souscrivant.

Dans les dix jours de la clôture de la souscription, chaque souscripteur sera informé du nombre d'obligations qui lui aura été attribué.

Le 1er juillet 1860, sera fait l'appel du second versement de 70 fr., et le 1er janvier du troisième et dernier versement de pareille somme, déduction faite des coupons échéant à ces deux époques.

Nota. Une première section de la ligne d'Italie comprise entre le Bouveret et Martigny est livrée à l'exploitation depuis le mois de juillet dernier.

Une deuxième section de Martigny à Sion sera ouverte le 10 mai prochain.

Par suite de l'annexion de la Savoie à la France, le chemin de fer du Chablais compris dans la ligne d'Italie devient un chemin français.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

L'assemblée générale des actionnaires du 18 courant a approuvé les comptes qui lui ont été présentés, et elle a fixé à 25 fr. le dividende de l'exercice 1859, soit 10 0/0 du capital versé.

En conséquence, MM. les actionnaires sont prévenus qu'en outre des 12 fr. 50 qui leur ont déjà été payés le 1er juillet 1859 et le 1er janvier 1860, il leur sera distribué un supplément de 12 fr. 50 par action.

Le paiement en aura lieu, à Paris, au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs des finances, à partir du 1er mai.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

L'assemblée générale des actionnaires du 19 courant a fixé à 2 fr. 50 le dividende échu le 31 décembre 1859. Ce dividende sera payable, à partir du 1er mai 1860, au siége social, rue Taitbout, 57.

LE TOUR DU MONDE,

JOURNAL HEBDOMADAIRE (1)

Cette intéressante publication, dont la dix-septième livraison paraît aujourd'hui, est consacrée à la relation des voyages contemporains. On comprend tout l'intérêt et toute la variété que présentera un pareil journal, rempli de renseignements utiles, curieux et instructifs, d'aventures dramatiques et cependant réelles, et dirigé par un écrivain dont le nom est une garantie de scrupuleuse exactitude et de sévère moralité. Rien d'ailleurs n'est négligé pour augmenter la valeur de ce recueil. Il est imprimé sur un très-beau papier, avec autant de soin que les ouvrages de luxe le plus justement renommés et illustré par MM. Français, Bida, Daubigny, Gustave Doré, Jules Noël, Thérond, etc. Quel prix aura un jour cette collection où l'on trouvera dessinés par des artistes aussi éminents tous les grands sites, tous les monuments célèbres, tous les costumes et tous les types du monde entier !

(1) Paris, chez MM. Hachette et Ce, 14, rue Pierre-Sarrazin.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

30 avril. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, rue de Richelieu, 90, à 8 heures du soir. Dépôt de 5 actions. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

30 avril. — **Chemins de fer de l'Est.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, du 2 au 14 avril.

30 avril. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Vienne, au siége social, Walner Strasse, 273, à 9 heures du matin.

30 avril. — **Société générale de crédit mobilier.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, place Vendôme, 15, à 4 heures précises. Conformément aux statuts, l'assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits sur les registres de la Société.

30 avril. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Angleur, station de Chênée, près Liége (Belgique).

30 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, rue Laffitte, 17, à 3 heures de relevée.

1er mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 2 heures de relevée.

3 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Cologne, chez M. Eglinger, notaire, à dix heures du matin.

5 mai. — **Société des mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — Assemblée générale annuelle à Breslau.

15 mai. — **Société générale de Crédit mobilier espagnol.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

15 mai. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion au siége de la Compagnie, place Vendôme, 12.

19 mai. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures. (Voir aux annonces.)

22 mai. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

23 mai. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

23 mai. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Vienne, Minoriten-Platz, 42, à 9 heures du matin. Dépôt de 40 actions à Vienne, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

24 mai. — **Compagnie du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid.

26 mai. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — 2me Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

(1) Voir, pour plus amples renseignements, nos numéros de 7, 14 et 21 avril.

31 mai. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, à Madrid, station d'Atocha, à midi. Dépôt de 50 actions au moins avant le 30 avril au siége social, et à Paris chez MM. de Rothschild frères.

31 mai. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la succursale de la Compagnie, boulevard de Strasbourg, 68. (Voir aux annonces.)

31 mai. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

31 mai.— **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à 1 heure de relevée. Dépôt de 50 actions avant le 30 avril au siége social et à Paris, à la succursale, rue de Provence, 50.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(DIVIDENDES.)

1er mai.— **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859, après fixation par l'assemblée générale du 30 avril courant.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action formant un supplément du dividende déjà payé sur l'exercice 1859, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines.

Service des Obligations.

1er mai. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45.

1er mai. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations émises en 1858, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir les détails aux annonces.)

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement des intérêts sur les obligations émises par la Société. Dépôt des coupons jusqu'au 25 avril.

APPELS DE FONDS

1er mai.— **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.**— Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, qui seront fixés à l'assemblée générale du 30 avril.

Jusqu'au 10 mai. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 19e versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces du 21 avril.)

Du 5 au 15 mai. — **Chemin de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 50 fr. par action. On verse à Madrid, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

Jusqu'au 15 mai. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Appel du dernier versement de 50 fr. par action. On verse à Paris, à la caisse du Crédit mobilier; à Lausanne, à la Banque cantonale, et à Genève, dans les bureaux de la Compagnie.

Jusqu'au 15 mai.— **Chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.** — Dernier délai pour le quatrième versement en cours d'exécution depuis le 1er janvier 1859. (Voir nos annonces des 4 et 11 février dernier et de ce jour.)

1er au 8 juillet. — **Société R. P. des chemins de fer de l'Est de Bavière.** — Appel du quatrième versement, soit 10 florins par action. (Voir à ce sujet l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 15 avril au 7 mai. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Émission de 62,500 obligations à 250 fr. chacune, remboursables à 500 fr. par voie de tirage au sort, à partir du 1er janvier 1867. (Voir l'avis publié plus loin, page 311.)

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

30 avril. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Tirage au sort des obligations de la deuxième série de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, au siége de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à 10 heures et demie.

1er mai. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Tirage au sort des obligations de la 1re et 2e émission, rue Taitbout, 45, à 3 heures du soir.

7 mai. — **Chemins de fer du Nord.** — Tirage au sort d'un tiers des actions nouvelles, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi.

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 15 au 21 avril	1680	1,169,039 75	683 95	1616	1,087,597 80	672 17	1.75	».»»
ORLÉANS (1)	15 — 21 —	1475	1,263,857 65	856 85	1475	1,194,833 76	810 06	5 78	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	15 — 21 —	1406	1,871,308 37	1,330 94	1363	1 694,337 57	1,246 76	6 75	»
OUEST (1)	15 — 21 —	1195	921,081 95	770 75	1188	869,611 53	732 »»	5.20	»
NORD (1)	15 — 21 —	964	1,071,628 48	1,111 »»	919	1,011,378 20	1,100 »»	5 96	»
MIDI (1)	15 — 21 —	793	402 264 91	507 26	793	331,208 37	417 73	21.43	»
LYON A GENÈVE (1)	15 — 21 —	231	136,277 58	546 66	229	101,468 »»	443 09	23.37	»
ARDENNES (1)	15 — 21 —	164	67,670 09	412 62	154	59,976 85	389 46	5.94	»
DAUPHINÉ	15 — 21 —	134	47,992 80	358 15	134	63,055 73	470 56	»	31.38
BESSÉGES A ALAIS (1)	15 — 21 —	33	23,724 25	718 91	33	24,132 60	731 30	»	1.69
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	8 — 14 —	1326	673,472 32	507 89	1169	1,423,114 07	1,217 37	»	58.26
AUTRICHIENS	15 — 21 —	1323	fl. 313 360 »»	236 86	1323	fl. 311,702 »»	235 60	».53	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	8 — 14 —	482	297,152 71	616 50	482	213,533 25	443 01	39.54	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	8 — 14 —	57	18,188 96	319 10	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	15 — 21 —	275	53,720 96	195 34	245	45,875 90	180 66	8.12	».»»
VICTOR-EMMANUEL	9 — 15 —	214	120,830 11	560 »»	214	95,324 79	445 44	25.71	»
OUEST SUISSE	13 — 20 —	97	36,735 25	378 92	80	25,892 83	323 66	17.07	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Assemblée générale du 26 avril 1860.

Messieurs,

Nous venons, conformément aux statuts de la Compagnie, vous exposer la situation générale de notre entreprise et soumettre à votre approbation les comptes de l'exercice 1859.

Nous conserverons autant que possible, dans notre rapport, la marche et les divisions adoptées dans nos rapports précédents. Ainsi nous présenterons séparément tous les faits qui se rapportent à chacun des deux réseaux entre lesquels ont été réparties les diverses lignes dont se compose notre concession. Vous savez, en effet, que l'ancien et le nouveau réseau sont soumis à des régimes différents, et doivent être l'objet d'une comptabilité distincte. Cette situation créée par la convention du 11 avril 1857 a été confirmée par la convention du 22 juillet 1858 et par la loi du 11 juin 1859, qui a approuvé cette dernière convention.

Chapitre I.

TRAVAUX EXÉCUTÉS ET DÉPENSES FAITES EN 1859.

§ I[er]. — ANCIEN RÉSEAU.

Ligne principale de Paris à Lyon et à Marseille.

Des travaux assez importants ont été exécutés en 1859 sur la ligne principale de Paris à Lyon et à Marseille.

A la gare de Paris, on a agrandi les bureaux du mouvement, du contrôle et de l'économat, ainsi que les écuries du camionage. L'annexion à la ville de Paris de la zone comprise entre l'ancien mur d'octroi et les fortifications, a fait entrer dans le rayon de l'octroi notre gare de Bercy, et nous a imposé des dépenses assez considérables pour murs de clôture et bureaux d'octroi.

A la gare de Vaise, on a construit des estacades et des magasins à houille, et l'on a ajouté des voies de garage.

A Marseille, la gare de marchandises supérieure a dû être agrandie comme surface, comme hangars et comme voies de service. La gare maritime a été achevée et pourvue des établissements nécessaires pour y organiser le service des douanes.

On a établi une nouvelle gare pour voyageurs et marchandises à Cézy, et agrandi les gares de marchandises sur divers points, principalement en vue de l'expédition des vins, des céréales et des ciments.

Enfin, on a payé une somme de 200,000 fr. qui restait due pour le pont sur la Saône à Lyon, et qui n'avait pu être remise aux ayants droit, à raison des difficultés survenues après la faillite de MM. Fox Henderson et C[e].

Ligne de Marseille à Toulon.

La section d'Aubagne à Toulon a été ouverte aux transports militaires le 24 avril 1859, et aux transports commerciaux le 28 mai suivant. Les sommes payées en 1859 sur cette ligne soldent les dépenses de construction, sauf le règlement définitif de quelques comptes d'entrepreneur, et l'exécution de divers travaux d'aménagement de peu d'importance.

En vertu d'un traité passé avec l'administration de la marine, la Compagnie s'est chargée de la construction à forfait d'un embranchement destiné à desservir l'arsenal de Toulon. Dans l'impossibilité d'établir par un tracé convenable le point de départ de cet embranchement à la gare de Toulon, on a pris le parti de relier l'arsenal à notre ligne par la gare de la Seyne, située à 5 kilomètres de celle de Toulon. L'embranchement établi pour le compte de l'administration de la marine et qui demeurera sa propriété, aura 3,700 mètres de longueur; il sera terminé et prêt à être livré à la circulation vers le 1[er] juin prochain.

Lignes de la rive droite du Rhône.

L'énorme accroissement qu'éprouvent d'année en année les expéditions de vins a entraîné des travaux assez considérables dans diverses gares. Les agrandissements en cours d'exécution à Nîmes, à Montpellier et à Alais ont été terminés. Deux nouvelles gares d'expédition ont été créées à Manduel et à Aigues-Vives. Diverses autres stations intermédiaires ont donné lieu à quelques travaux d'aménagement, et, sur plusieurs points, de nouvelles voies de service ont été établies. Sur les invitations réitérées de l'administration, la Compagnie a dû se décider à reconstruire le pont établi sur le torrent de la Mosson par l'ancienne Compagnie concessionnaire de la ligne de Montpellier à Cette. Le débouché de ce pont avait paru insuffisant lors des dernières inondations, et il en était résulté de vives réclamations de la part des riverains.

Dijon à Belfort et embranchement.

On a continué en 1859 les travaux d'assainissement et de consolidation des tranchées argileuses, ainsi que l'abatage et le muraillement des tranchées ouvertes dans le rocher presque partout gélif, fendillé et rempli de crevasses dangereuses. On a allongé les voies d'évitement, qui étaient généralement trop courtes, et établi une gare de marchandises à Dannemarie.

Enfin, le règlement des deux entreprises à forfait des lignes de Dôle à Salins et de Besançon à Belfort, a été terminé au moyen de deux arbitrages.

Raccordement à Lyon entre les lignes de la Méditerranée et de Genève.

Ce raccordement, livré à l'exploitation au mois de décembre 1858, a été terminé cette année. Il ne reste plus à construire que les bâtiments nécessaires pour établir la correspondance des voyageurs au point où le raccordement se détache de la ligne de la Méditerranée.

Lignes de Chalon à Dôle et de Bourg à Besançon.

Le tracé de la ligne de Bourg à Besançon a été approuvé par l'administration supérieure entre Lons-le-Saulnier et Mouchard, dans le courant de 1859. Les formalités relatives à l'expropriation ont été remplies et les travaux ont été commencés vers la fin de l'année. Ils seront poussés activement pendant la campagne actuelle.

Le tracé des autres sections de cette ligne n'a pas encore été soumis à l'approbation administrative; mais les projets sont arrêtés, et ils seront remis à l'administration dans le courant de 1860.

Il en sera de même du projet de la ligne de Chalon à Dôle, dont le tracé a été longuement étudié par nos ingénieurs.

Matériel roulant.

6,700,000 fr. ont été payés en 1859 pour fourniture de matériel roulant : cette dépense a eu pour objet le solde des commandes faites antérieurement au 1[er] janvier 1859, et dont les livraisons n'ont été complétées que dans le courant de cette année, et principalement le paiement d'à-compte sur de nouvelles commandes faites dans le courant de 1859, et qui ne seront entièrement terminées qu'en 1860, savoir :

2 machines à marchandises avec leurs tenders;

12 machines-tenders pour manœuvrer dans les gares;

40 voitures à voyageurs;

1,050 wagons à marchandises de divers modèles.

Ces commandes ont été nécessitées par le développement du trafic en 1859. A mesure que nous ouvrirons de nouveaux embranchements, nous devons nous attendre à des augmentations proportionnelles dans notre matériel roulant.

Nous aurons à payer, en 1860, une somme d'environ 5,500,000 fr. pour le même objet, tant pour le solde des commandes faites en 1859 que pour trente nouvelles machines locomotives et 500 wagons à houille, dont nous avons cru nécessaire de faire la commande au commencement de cette année.

Dépenses de 1859.

Les dépenses faites, pendant l'année 1859, sur les lignes de l'ancien réseau, s'élèvent à la somme de [illegible]26,375,827 fr. 55 c., savoir :

Frais de l'administration centrale,	62,316 55
Ligne principale de Paris à Marseille,	3,[illegible] 02
Lignes de la rive droite du Rhône,	1,2[illegible],732 31
Embranchement d'Auxerre,	8[illegible],294 00
Dijon à Belfort, et embranchement de Gray et de Salins,	4,585,111 56
Raccordement, à Lyon, avec la ligne de Genève,	269,227 77
Embranchement d'Aix,	11,253 30
Marseille à Toulon,	7,540,470 35
Chalon à Dôle et Bourg à Besançon,	20,073 65
Matériel roulant,	7,125,508 46
Total comme ci-dessus,	26,375,827 55

Les dépenses effectuées au 31 décembre 1858 sont portées dans notre rapport de l'année dernière pour une somme de 528,181,258 71

Pour comprendre, dans ce chiffre, l'ensemble du capital engagé dans l'exécution de notre œuvre, il convient d'y ajouter les dépenses des lignes rachetées par l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, lesquelles représentent, au prix du rachat effectué en 1852, un capital (1) de 102,156,110 00

Mais, d'un autre côté, il y a lieu d'en retrancher :

1° La subvention de 9,700,000 fr. mise à la charge de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, pour l'exécution du chemin de fer de Marseille à Toulon, laquelle sera compensée par une pareille somme déduite de la subvention de 30 millions, par l'État, ci, 7,700,000 »

2° Les frais d'acquisition de l'hôtel, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7, pour en faire l'objet d'un compte spécial. Ces frais d'acquisition représentaient, au 31 décembre 1858, une somme de 2,360,721 21 — 12,060,721 21

Le montant des dépenses de l'ancien réseau, au 31 décembre 1858, se trouve ainsi ramené à 618,267,647 50

Ajoutant les dépenses de 1859, dont le détail précède, 26,375,827 55

On aura pour le montant total des dépenses de l'ancien réseau, au 31 décembre 1859, 642,643,475 05

Travaux à faire en 1860.

Les dépenses à faire, en 1860, sur les lignes de l'ancien réseau, sont évaluées à 16 millions. Elles auront pour objet : 1° l'exécution de la ligne de Bourg à Besançon entre Lons-le-Saulnier et Mouchard; 2° le solde des dépenses d'établissement de la ligne de Marseille à Toulon; 3° l'extension de la gare de Bercy et la construction de nouveaux hangars et de nouvelles voies dans cette gare, afin de la mettre en état de recevoir, dans un avenir prochain, le trafic de la ligne du Bourbonnais; 4° divers travaux d'agrandissement des gares de marchandises sur la ligne principale et les embranchements, motivés par l'accroissement du trafic; 5° enfin, le paiement du matériel roulant, machines et wagons, commandé en 1859 et au commencement de 1860.

(1) Ce capital se divise comme suit :

Marseille à Avignon,	47,585,821 58
Lignes de la rive droite du Rhône,	39,636,217 48
Rachat des éventualités,	4,582,994 34
Matériel des lignes rachetées,	10,352,076 60
Total comme ci-dessus,	102,156,110 00

§ 2. — NOUVEAU RÉSEAU.

LIGNE DU BOURBONNAIS.

Parmi les lignes concédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par le décret du 19 juin 1857, et qui font partie du nouveau réseau, la plus importante est celle de Paris à Lyon par le Bourbonnais. Cette ligne se divise en quatre sections distinctes :

La première section, de Moret et de Corbeil à Nevers, est en exécution sur toute l'étendue comprise entre Moret et Nevers. De Moret à Montargis, sur 51 kilomètres de longueur, il ne reste plus qu'à poser la voie et à construire les stations. Il en est de même de la petite section de Pougues à Nevers, de 14 kilomètres. Entre Montargis et Pougues, sur 132 kilomètres, les quatre cinquièmes des terrains sont acquis, et les travaux sont attaqués sur tous les points importants. Les terrassements et les ouvrages d'art seront bien avancés à la fin de cette année.

Nous comptons ouvrir, vers le 1er juillet prochain, la partie de Moret à Montargis, et nous espérons que toute la ligne de Moret à Nevers pourra être livrée à la circulation dans le courant de l'année 1861.

Le raccordement de Corbeil à Montargis a été l'objet de nombreuses études et de longues discussions locales. Le tracé n'en est pas encore approuvé. Nous poursuivons toujours, auprès de l'administration supérieure, la solution qui nous paraît concilier le mieux tous les intérêts.

La seconde section, de Nevers à Roanne, de 167 kilomètres de longueur, est aujourd'hui complétement terminée. Nous avons eu cette année à établir, dans la Loire, une prise d'eau pour la gare de Nevers, dans laquelle seront établis des ateliers et un dépôt considérables ; à compléter le ballast entre Saint-Germain-l'Espinasse et Roanne et à abattre, entre Arfeuilles et Saint-Martin-d'Estreaux, des rochers porphyriques menaçants pour la sécurité.

La troisième section de Roanne à Lyon par Saint-Etienne, ordinairement désignée sous le nom de section de Rhône-et-Loire, présente une longueur de 150 kilomètres, sans y comprendre divers embranchements de mines qui n'en sont que des accessoires. Cette ligne reconstruite sur presque toute sa longueur, est terminée, en ce qui concerne les travaux de la voie proprement dits, depuis la fin de 1858. Il reste encore à compléter diverses constructions dans les gares, et il a été fait pour cet objet, en 1859, des dépenses assez considérables. On les terminera, en 1860, en même temps qu'on achèvera le revêtement du tunnel de la Mulatière et la consolidation du tunnel de Terrenoire.

La quatrième section, de Roanne à Lyon par Tarare, a été l'objet de nombreuses reconnaissances de la part de nos ingénieurs. L'étude de la partie la plus importante sous le rapport du trafic, celle qui joint la ville de Tarare à la ligne de Paris à Lyon par la Bourgogne, est aujourd'hui fort avancée, et le tracé a été disposé de manière à desservir le mieux possible les villages et les industries groupés dans les vallées de la Turdine et de l'Azergue.

Saint-Germain-des-Fossés à Brioude.

On a achevé en 1859 le règlement des travaux de construction du pont de Saint-Germain-des-Fossés sur l'Allier. Une décision du conseil de préfecture de la Seine a mis à la charge de l'Etat les frais de cette reconstruction évalués à forfait à 1,500,000 fr. ; mais M. le ministre des travaux publics s'étant pourvu en conseil d'Etat contre cette décision, nous n'avons pas encore pu obtenir le remboursement de nos avances.

Nous avons établi à Brassac, pour le service des lignes de Saint-Germain à Brioude et du Bourbonnais, une usine destinée à la fabrication des agglomérés. Nous utiliserons ainsi très-avantageusement les charbons menus de Brassac, dont la valeur sur le carreau de la mine est d'autant plus faible que ces charbons sont en général très-peu propres à la fabrication du coke. Notre établissement est aujourd'hui en pleine activité, et il pourra produire aisément cent tonnes par jour de charbons agglomérés.

Enfin nous avons soldé, dans le courant de 1859, diverses dépenses, telles que la construction du pont de Longues sur l'Allier, les frais du déplacement de la gare de Clermont, opéré par l'Etat à la demande du Grand-Central, l'achèvement des écrêtements de rochers granitiques entre Vic-le-Comte et Issoire, etc.

Saint-Étienne au Puy.

Une première section de la ligne de Saint-Etienne au Puy, celle de Saint-Etienne à Firminy, de 15 kilomètres de longueur, a été mise en exploitation depuis le 30 mai 1859.

Cette section fort importante au point de vue du trafic des houilles, est d'une trop faible longueur pour attirer les voyageurs et les marchandises à destination du Puy, lesquels continuent à suivre la route impériale, n° 88, qui va de Saint-Etienne au Puy; mais nous sommes en mesure de soumettre prochainement à l'approbation de M. le ministre des travaux publics, le projet d'une seconde section de 26 kilomètres de longueur, partant de Firminy pour aboutir au pont du Lignon, où la route impériale n° 88 peut être mise facilement en communication avec le chemin de fer.

Dôle à la frontière suisse.

Les travaux de cette ligne, fort avancés entre Pontarlier et la frontière suisse aux Verrières, sur 11 kilomètres, sont à peine commencés entre Mouchard et Pontarlier, sur 60 kilomètres de longueur. Ils seront poursuivis activement pendant la campagne de 1860. Nous espérons pouvoir livrer à la circulation la section de Pontarlier aux Verrières au mois de juin prochain, époque à laquelle s'ouvrira la ligne des Verrières à Neufchâtel. La ligne entière, de Mouchard aux Verrières, sera probablement achevée vers la fin de 1861, ou au commencement de 1862.

Moulins à Chagny.

Nous avons commencé les travaux de la première section de cette ligne, entre Chagny et les mines de Monceau. Cette section, qui mettra le bassin houiller de Blanzy et la riche vallée de la Dheune en communication avec les lignes de notre réseau, sera ouverte à la circulation avant la fin de 1861.

Concessions éventuelles.

Par un décret en date du 3 août 1859, la Compagnie a obtenu la concession définitive de l'embranchement de Privas et du chemin de fer de Toulon à Nice, compris tous deux parmi les lignes concédées éventuellement par la convention du 11 avril 1857. Ces deux lignes sont d'un grand intérêt pour la Compagnie, et toutes nos mesures sont prises pour en activer l'exécution.

Embranchement de Privas.

Sur l'embranchement de Privas, les projets définitifs sont approuvés, les acquisitions sont à peu de chose près terminées, et les travaux sont dès à présent en pleine voie d'exécution.

Ces travaux sont poussés avec activité, de manière à mettre l'embranchement en état d'exploitation dans les derniers mois de 1861.

Ligne de Toulon à Nice.

Les projets définitifs sont approuvés pour deux sections : l'une de Toulon à Solliès-Pont, de 16 kilomètres de longueur; l'autre, de la station des Arcs, jusqu'à la limite du territoire de Cannes, sur 61 kilomètres de longueur.

Les acquisitions de terrains sont commencées dans ces deux sections.

Plusieurs lots de travaux sont adjugés, notamment celui qui comprend la traversée de la chaîne porphyrique de l'Esterel, entre Fréjus et Cannes, où les chantiers sont déjà en grande activité, et où l'on a commencé le percement des souterrains et l'ouverture de grandes tranchées que comporte l'établissement du chemin de fer sur cette partie difficile du littoral.

Les projets définitifs du tracé, sur les autres sections de la ligne, seront très-prochainement soumis à l'approbation de M. le ministre des travaux publics, en sorte que, d'ici à peu de mois, la construction du chemin sera en pleine activité sur tous les points.

Nous espérons être en mesure de mettre en exploitation, dans les premiers mois de 1862, la section de Toulon à Solliès-Pont, formant prolongement de la ligne de Marseille à Toulon. Sur la fin de la même année, nous pourrons probablement ouvrir une seconde section de Solliès-Pont aux Arcs.

Suivant toute probabilité, l'ouverture de la ligne entière, jusqu'au Var, aura lieu dans les derniers mois de 1863.

Autres lignes concédées éventuellement.

Parmi les autres lignes concédées éventuellement par la convention du 11 avril 1857, la Compagnie s'est mise en mesure d'obtenir la concession définitive de l'embranchement de Carpentras, dont l'exécution, vivement désirée par les populations intéressées, nous paraît bien motivée au point de vue du trafic qu'il est permis d'en espérer.

Le tracé, qui a subi les formalités d'enquête, est en ce moment soumis à l'approbation de l'administration supérieure, et il est à présumer que la concession ne tardera pas à être décrétée.

Les ingénieurs préparent les projets de détails et se mettent en mesure de commencer l'exécution dès que la concession aura été régularisée.

Les études se poursuivent sur les autres lignes concédées, à titre éventuel, à notre Compagnie. Les tracés, généralement assez difficiles, sont l'objet d'un sérieux examen, et l'on cherche en même temps à apprécier avec exactitude les éléments de trafic que ces lignes peuvent nous faire espérer. Nous en remettrons successivement les projets à l'administration supérieure.

Matériel roulant.

Les dépenses faites en 1859 pour le matériel roulant du nouveau réseau se sont élevées à 4,402,000 fr. environ, dont 1,312,000 fr. pour solde de fournitures déjà commencées en 1858, et 3,090,000 fr. pour à-compte payés sur de nouvelles commandes faites en 1859, dans la prévision de l'ouverture prochaine de la section de Moret à Nevers, savoir :

5 machines mixtes à quatre roues couplées pour voyageurs ;

33 machines à marchandises à six roues couplées ;

400 wagons à marchandises de divers modèles ;

900 wagons à houille ;

15 wagons-citernes pour le transport du goudron ;

200 wagons à ballast.

Le paiement des commandes qui précèdent sera continué en 1860, et il y aura lieu d'y ajouter des commandes nouvelles pour voitures à voyageurs et wagons de marchandises.

Dépenses de 1859.

Les dépenses faites, pendant l'année 1859, sur les lignes du nouveau réseau, s'élèvent à 41,843,947 01, savoir :

Paris à Lyon par le Bourbonnais,	25,456,600 28
St-Germain-des-Fossés à Brioude,	2,503,595 83
St-Etienne à Firminy,	5,912,196 50
Dôle à la frontière suisse,	1,065,479 00
Embranchement de Privas,	167,047 80
Toulon à Nice,	236,607 96
Etudes diverses à répartir ultérieurement,	144,019 94
Matériel roulant,	4,402,790 50
Subvention pour le réseau pyrénéen,	2,000,000 00
Total, y compris une somme de 14,570,758 51 pour intérêts servis aux obligations émises pour les lignes du nouveau réseau, soit en construction soit en exploitation, déduction faite des produits nets des sections exploitées,	41,843,947 01

D'après le compte rendu de l'année dernière, les dépenses faites au 31 décembre 1858, pour les lignes du nouveau réseau, s'élevaient à la somme de	330,264,150 54
Les dépenses de 1859 s'élèvent à	41,843,947 01
Les dépenses du nouveau réseau s'élèvent donc en totalité, au 31 décembre 1859 à la somme de	372,108,097 55

Le chiffre ci-dessus de 25,656,000 28 des dépenses faites en 1859 sur la ligne du Bourbonnais comprend une somme de 2,980,650 fr correspondant à 9,935 1/2 obligations, qui ont été remises à la Compagnie d'Orléans, pour solde du rachat de la section de Nevers à Roanne.

Travaux à faire en 1860.

En résumé, pendant l'année 1860, nous poursuivons activement l'exécution des lignes commencées, savoir :

La ligne de Paris à Lyon par le Bourbonnais, celles de Dôle en Suisse et de Chagny au Montceau, l'embranchement de Privas, celui de Carpentras et la ligne de Toulon à Nice. Les fonds à consacrer aux travaux de ces diverses lignes s'élèvent, d'après le budget approuvé, pour 1860, par M. le ministre des travaux publics, à la somme de 46 millions.

La section de Moret à Nevers, dont l'ouverture est si importante pour le développement de notre trafic, figure dans cette somme pour plus de moitié.

Les commandes de matériel roulant afférent aux lignes du nouveau réseau, et spécialement à celle du Bourbonnais, entre pour six millions environ dans le budget de 1860.

Chapitre II.

SITUATION FINANCIÈRE.

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1859.

Ancien réseau.

Nous avons trouvé, pour les dépenses de toute nature, imputables sur l'ancien réseau, au 31 décembre 1859.	642,643,475 05
Les ressources réalisées par la Compagnie à la même époque, pour l'exécution des lignes de l'ancien réseau, s'élèvent, d'après l'état détaillé annexé au présent rapport (annexe n° 3), à la somme de	652,900,681 36
L'excédant des ressources sur les dépenses au 31 décembre 1859, est ainsi de	10,257,206 31

Nouveau réseau.

Pour les lignes dont se compose le nouveau réseau, la situation des dépenses et des ressources s'établit comme il suit :

Dépenses de toute nature, au 31 décembre 1859, ainsi qu'il a été dit plus haut,	372,108,097 55
Ressources réalisées à la même date suivant l'état détaillé (annexe n° 3),	372,432,070 51
Excédant des ressources sur les dépenses au 31 décembre 1859,	321,972 96

Indépendamment des obligations émises pour les besoins du nouveau réseau, nous avons négocié, en 1858 et 1859, 82,548 obligations pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, conformément à la convention faite avec cette Compagnie en 1857. Ces obligations ont produit en capital, 22,·56,592 05

Or, suivant le compte arrêté avec la Compagnie de Genève, les avances que nous lui avons faites jusqu'à ce jour se sont élevées, en 1858, à	11,950,248 64
Et en 1859, à	10,904,442 08
Total,	22,854,690 72

Ce chiffre concorde, à très-peu près, avec le produit des obligations que nous avons émises pour le compte de la Compagnie de Genève, et notre découvert, à la date du 31 décembre dernier, se réduisait à 98 fr. 67 c.

Nous avons encore à pourvoir, en 1860 et en 1861, aux besoins de la Compagnie de Genève, pour le complet achèvement de son entreprise. Ce n'est, en effet, qu'à la fin de 1861 que nous prendrons possession du réseau concédé à cette Compagnie.

Nous avions pensé que l'année 1860 serait celle dont les produits serviraient à établir les revenus respectifs de la ligne de Genève et de la nôtre, et à régler les conditions définitives de notre fusion. La Compagnie de Genève pensait, au contraire, que l'année 1861 devait être l'année-type de notre double exploitation. Nous avons dû soumettre cette difficulté à la Commission arbitrale instituée par l'article 12 du traité passé entre les deux Compagnies. Les arbitres, usant de leur droit d'amiables compositeurs, ont écarté comme année-type l'année 1861, ainsi que l'année 1860, et ils ont adopté une moyenne entre les résultats de ces deux exercices. Cette décision, qui concilie, par un sacrifice mutuel, les prétentions des deux Compagnies, a, pour toutes les deux, l'avantage d'élargir la base du calcul de leurs revenus respectifs, et de le mettre plus à l'abri des événements fortuits qui pourraient en altérer l'exactitude.

Ainsi que cela avait eu lieu en 1858, notre Compagnie a concouru de nouveau, en 1859, à la formation du syndicat chargé de centraliser l'émission des obligations, et de prévenir par là les effets d'une concurrence préjudiciable aux intérêts communs des Compagnies. Combinée avec le crédit de cent cinquante millions ouvert par la Banque de France, cette bonne entente des Compagnies leur a permis de choisir, pour leurs émissions collectives, les circonstances les moins défavorables. C'est ainsi qu'à partir du 1er juillet, et en moins de quatre mois, la Banque de France a pu écouler 881,·32 obligations représentant un capital de 250,323,128 fr. De plus, le prix moyen des ventes, qui avait été, en 1858, de 276 fr. 15 par obligation, s'est élevé, en 1859, à 286 fr. 60.

Un nouveau traité, conclu avec la Banque de France, assure aux Compagnies syndiquées, pour 1860, l'ouverture d'un crédit de cent millions ; seulement l'époque et le mode d'émission des obligations ne sont pas encore déterminés. Quelle que soit la résolution ultérieure prise à cet égard, soit que les Compagnies aient recours à une souscription publique, soit que la Banque de France continue à être chargée du placement des obligations, la faveur soutenue qui attire les capitaux vers les placements à intérêts fixes, et la solidité chaque jour mieux appréciée du crédit des Compagnies, nous permettent de compter sur une réalisation avantageuse.

Sur l'emprunt de 180 millions que vous avez autorisé dans votre dernière réunion, nous avons réalisé 37,894 000 fr. au moyen d'une émission de 132,312 obligations 3 0/0. Le crédit disponible est donc encore de 142,106,000 fr.

Voici le compte détaillé des obligations émises par notre Compagnie depuis sa constitution définitive en 1857 :

Obligations remises aux actionnaires du Grand-Central,	224,000
Obligations remises à la Compagnie d'Orléans, pour le rachat de la ligne de Nevers à Roanne,	64,228
Obligations négociées pour le compte de la Compagnie de Lyon à Genève,	82,548
Obligations émises en 1858 et 1859 par l'intermédiaire de la Banque de France,	361,536
Total des obligations émises au 31 décembre 1859,	732,312

Dont 600,000	obligations, crédit de 1857, et
132,312	imputables sur le crédit de 180 millions ouvert par l'assemblée générale de 1859.
732,312	Total comme ci-dessus.

Les émissions de 1860 seront imputables sur le même crédit.

Chapitre III.

EXPLOITATION.

Les produits bruts de l'exploitation de l'ancien réseau se sont élevés en 1859 à	105,988,383 07
Et, déduction faite de l'impôt du dixième et des subventions aux services extérieurs, à	99,122,628 50

Savoir :

Grande vitesse.		
Voyageurs,	39,343,191 71	
Excédant de bagages et chiens,	1,300,574 57	
Messagerie, finances, voitures, chevaux, etc.,	12,738,683 71	53,382,449 99
Petite vitesse.		
Marchandises et houilles,	50,937,691 34	
Voitures, chevaux et bestiaux,	973,608 86	
Magasinages,	325,491 21	52,236,791 41
Recettes diverses.		
Produits divers,	89,568 44	
Produits du domaine,	279,575 23	369,143 67
		105,988,383 07
En déduisant :		
Le montant de l'impôt du dixième,	5,716,828,22	
et les subventions aux services extérieurs s'élevant à	1,148,928 35	6,865,756 57
Il reste pour les recettes brutes effectuées,		99,122,628 50

En comparant ce relevé à celui contenu dans le rapport de l'année dernière, on remarque dans les recettes diverses l'absence de deux articles relatifs aux produits du factage et du camionnage et à ceux du chemin de Ceinture. Cela tient à ce que nous avons porté cette année dans nos comptes les recettes des services extérieurs, en déduction des dépenses de ces services. Quant aux recettes du chemin de Ceinture, qui n'ont réellement aucun rapport avec celles de notre exploitation, et qui représentent la rémunération du capital immobilisé dans ce chemin, elles ont été distraites des comptes d'exploitation, et portées, avec les intérêts des placements de fonds, en atténuation des charges des emprunts.

Le chiffre total des dépenses s'élève à		44,695,284 96
Savoir :		
Administration centrale et services généraux	2,332,765 37	
Exploitation	13,827,117 55	
Matériel et traction	15,260,306 [illegible]	
Surveillance et entretien de la ligne	6,403,279 30	
Dépenses d'ordre (impôts et subventions)	6,865,756 57	
		44,695,284 96
En déduisant les dépenses d'ordre comme ci-dessus		6,865,756 57
Il reste pour les dépenses effectives		37,829,528 39

Soit 38 fr. 16 0/0 des recettes brutes effectives.

Comme notre matériel a eu à faire l'année dernière un service forcé à cause de l'extrême activité que la guerre d'Italie a imprimée aux transports militaires, et comme, d'autre part, sur plusieurs sections de notre réseau les voies entraient dans la période des renouvellements, nous pensons qu'il est prudent de prélever sur les produits de 1859 une réserve particulière destinée à pourvoir aux réparations extraordinaires que pourront exiger le matériel et les voies en 1860. Cette réserve, dont nous croyons devoir fixer le chiffre à 870,000 fr., sera portée provisoirement au crédit d'un compte spécial, et il en sera fait usage dans la mesure des besoins exceptionnels que nous venons d'indiquer.

En résumé :

Les recettes se sont élevées à		99,122,628 50
Les dépenses à	37,829,528 39	
A quoi il faut ajouter pour la réserve spéciale dont nous venons de parler	870,000 00	38,699,528 39

Le produit net disponible est donc de 60,423,100 11
En 1858, le produit net avait été de 48,066,381 47

L'augmentation a été par conséquent, en 1859, de 12,356,718 64

Si on compare les produits bruts des deux exercices en ne comprenant dans les dépenses d'ordre, comme nous l'avons fait cette année, que l'impôt du dixième et les subventions aux services extérieurs, et en laissant de côté les produits du chemin de Ceinture, on trouve que l'augmentation des recettes brutes en 1859 a été de 19,722,959 01

Cette augmentation se répartit comme il suit entre les branches principales du trafic :

	Augmentation.	Diminution.
Voyageurs,	5,865,317 86	»
Bagages, messagerie et autres transports à grande vitesse,	5,326,191 08	»
Marchandises, houilles et autres transports à petite vitesse,	8,583,50 023	»
Produits divers,	»	52,050 16
	19,722,959 01	

Les transports de troupes occasionnés par la guerre d'Italie entrent naturellement pour une large part dans les augmentations que présentent les recettes de voyageurs. Mais si par suite de cette circonstance les produits des transports militaires effectués par tarifs très-réduits se sont trouvés considérablement augmentés, ceux des voyageurs civils ont, comme on devait s'y attendre, éprouvé une diminution qu'il faut attribuer principalement à l'interruption des voyages en Italie.

Les mêmes observations s'appliquent aux autres recettes de la grande vitesse.

Les relevés statistiques relatifs à cette partie du trafic ne présentent qu'un intérêt médiocre, par suite des circonstances exceptionnelles qui ont ainsi modifié, d'une manière radicale, les proportions relatives des diverses natures de transport, et il ne serait pas possible d'établir des rapprochements entre leurs résultats et ceux obtenus dans les exercices précédents.

Pour la petite vitesse, il n'en est pas de même, attendu que les transports de la guerre n'y jouent, dans tous les cas, qu'un rôle très-secondaire relativement au mouvement général.

Le tonnage transporté en 1859 s'est élevé à	3,936,000 t.
Il avait été en 1858 de	3,260,000
Augmentation en 1859,	676,000 t.
Soit 20 0/0.	

Le parcours moyen des expéditions a été le même que l'année dernière, soit 201 kilomètres.

Le tarif moyen par tonne et par kilomètre, qui était de 6 c. 69 en 1858, s'est abaissé à 6 c. 41 en 1859, ce qui représente une diminution de 4 0/0. Ce résultat tient à ce que les accroissements de tonnage de l'année dernière ont porté principalement sur les houilles et les vins, qui sont tarifés à des prix de beaucoup inférieurs à la moyenne.

La question des tarifs des chemins de fer a de nouveau préoccupé le public cette année ; seulement elle s'est déplacée.

Jusqu'à ces derniers temps, c'étaient les tarifs différentiels qu'on avait pris à partie. Nous vous avons entretenus, lors de votre précédente réunion, de l'agitation factice dont ces tarifs avaient été l'objet ou plutôt le prétexte. Des considérations que nous vous avons présentées à cet égard, et de celles qui ont été développées dans diverses publications où la question a été traitée à fond, il est résulté clairement que les réclamations contre les tarifs différentiels, dégagées des obscurités et des inexactitudes dont leurs auteurs les avaient compliquées à dessein, aboutissaient invariablement à cette conclusion : les tarifs des chemins de fer sont trop bas, et il y a lieu de les relever pour prévenir la ruine de la batellerie intérieure et pour assurer le maintien des industries intermédiaires de commission et d'entrepôt. Aujourd'hui c'est une thèse absolument contraire qui tend à prévaloir.

On s'élève contre le haut prix des transports et l'on prend texte de certaines réductions exceptionnelles, consenties dans des circonstances toutes particulières, pour conclure qu'il y a lieu d'apporter de nouvelles et de plus larges diminutions dans les tarifs. Ces fluctuations de l'opinion s'expliquent, jusqu'à un certain point, par la diversité des intérêts engagés dans la question. Jusqu'ici les anciennes industries de transport avaient seules dirigé ou inspiré la polémique, et, dès lors, le relèvement des tarifs devait être et était en effet le but plus ou moins avoué de leurs efforts. Aujourd'hui c'est au nom du public, des producteurs et des consommateurs que l'on demande, sans trop se préoccuper des moyens d'exécution, le bon marché des transports. Ce ne sont là, il est vrai, que des aspirations vagues et mal définies, le public ne se rendant pas un compte bien exact de ce qui a déjà été fait et de ce qu'il est encore possible de faire dans la voie des réductions. Mais, par cela même que la question est peu étudiée et peu comprise, elle donne lieu à des malentendus et à des illusions sur lesquels il est très-important d'éclairer l'opinion.

Nos tarifs sont très-mal connus, ce qui tient à leur complication, fâcheuse sans doute, mais inévitable.

Comment, en effet, serait-il possible de pourvoir, par des formules simples, à des besoins aussi variés et aussi complexes que ceux qui se produisent sur nos grands réseaux ? Personne n'admettra que les bases des prix soient les mêmes sur les sections parallèles à des voies navigables que sur celles où il n'existe aucune concurrence ; sur les lignes à grand trafic que sur les parcours où le transport des marchandises ne joue qu'un rôle secondaire. Ne pas tenir compte de ces circonstances, serait servir aussi mal les intérêts du public que les vôtres. Du reste, ces diversités locales que la formation des grands réseaux a accusées plus fortement, avaient toujours été prévues et jugées nécessaires. Ainsi lorsque les concessions des grandes lignes ont été discutées devant les pouvoirs publics, on a admis, suivant les conditions propres à chaque portion du réseau, des hypothèses très-différentes sur les perceptions, et on a tenu compte surtout des concurrences auxquelles certaines lignes seraient exposées, et, dans chaque cas, le concours de l'État a été réglé en conséquence. A une époque beaucoup plus rapprochée lorsque le gouvernement a jugé convenable de constituer les grands réseaux, les arrangements financiers entre l'État et les Compagnies intéressées ont été basés sur les revenus de ces dernières, et ces revenus eux-mêmes ont été calculés d'après les tarifs variés alors en cours de perception. Ainsi ce n'est pas d'aujourd'hui qu'il est reconnu et accepté que les tarifs des chemins de fer doivent être complexes comme les conditions topographiques et commerciales auxquelles ils s'appliquent.

Mais si, par suite de ces complications inévitables, il n'est pas possible de résumer l'ensemble de nos tarifs en quelques mots, il nous sera au moins très-facile de vous en faire apprécier les dispositions principales.

Et d'abord, permettez-nous d'aborder la discussion par son point de vue le plus général. En prenant nos transports de marchandises dans leur ensemble, on trouve que, pendant les cinq dernières années, les tarifs moyens perçus par tonne et par kilomètre ont été les suivants :

1855,	7.96.
1856,	6.88.
1857,	6.93.
1858,	6.69.
1859,	6.44.

Il y a loin de ces tarifs à ceux des cahiers des charges qui, vous le savez, sont de 16 c., 14 c. et 10 c., suivant les classes, et dont la moyenne, eu égard aux proportions relatives des diverses natures de marchandises, serait, dans l'application, de 12 centimes environ. Ainsi, en fait, l'usage que nous avons fait de la latitude qui nous était laissée par notre cahier des charges, s'est traduit par une réduction de 50 0/0 en moyenne sur les prix que nous aurions eu le droit de percevoir. Il est certain que nous ne pouvions agir autrement, sous peine de voir le trafic rester stationnaire ou nous échapper en grande partie. Mais, toujours est-il, et c'est là ce que nous tenions à constater, que les abaissements de tarifs s'imposent d'eux-mêmes et d'une manière irrésistible, tant qu'il y a des transports à développer.

A ce point de vue, l'intérêt des Compagnies s'identifie complétement avec celui du public, et c'est dans cette étroite solidarité qu'on trouve et qu'on trouvera toujours la garantie la mieux assurée d'une bonne exploitation des chemins de fer.

Il ne faut pas d'ailleurs se faire d'illusion : on demande de nouveaux abaissements et l'on en attend des résultats considérables pour le commerce et pour l'industrie. Mais quelque idée que l'on se fasse du prix de revient des transports sur les chemins de fer, on ne peut pas admettre que des tarifs qui dépassent à peine 6 centimes en moyenne laissent une marge bien étendue. Les abaissements que comportent les prix déjà si réduits ne sauraient donc être qu'insignifiants, et il n'y a pas l'élément d'une rénovation industrielle et commerciale.

On objectera peut-être que nous raisonnons sur des moyennes générales, lesquelles sont, sans doute, très-modérées, ce qui n'empêche pas que certains transports soient taxés à des prix relativement élevés et qui diffèrent peu, dans certains cas, des maxima des cahiers des charges. Pour les transports à petite distance, le fait est exact et, hâtons-nous de le dire, il ne constitue pas une exception spéciale à tel ou tel chemin de fer. Il se reproduit sur tous en France et à l'étranger avec les nuances que comporte la diversité des conditions locales, et cela, par cette raison bien simple que les transports à faible parcours coûtent proportionnellement beaucoup plus cher que ceux à grande distance. Sans vouloir entrer à cet égard dans des explications détaillées, ce qui nous entraînerait beaucoup trop loin, nous indiquerons en quelques mots les causes, faciles à apprécier du reste, de cette cherté comparative.

Les frais de gare comprenant le personnel dirigeant, ceux des bureaux et des manutentions, les machines et les chevaux employés aux manœuvres, l'entretien des bâtiments, le chauffage et l'éclairage, etc., restent les mêmes, quels que soient les trajets effectués par les marchandises ; ainsi, une tonne de marchandises, qu'elle ait à parcourir 30 kilomètres ou 300, coûte la même somme à enregistrer, à charger et à décharger ; elle entre aussi pour la même part ou peu s'en faut, dans les frais généraux du service commercial, dans les indemnités relatives aux erreurs, aux retards, aux pertes et aux avaries ; dans les subventions aux services extérieurs, etc. ; en un mot, dans presque toutes les dépenses de l'exploitation proprement dite. De même les charges résultant du capital immobilisé dans la construction des gares de marchandises pèsent d'une manière égale sur toutes les tonnes transportées, quel que soit leur parcours, puisque pour recevoir et manier une quantité donnée de marchandises, qu'elle vienne de près ou de loin, il faut le même espace de quais, de hangars, de cours, etc. D'un autre côté, quel que soit le trajet accompli par un wagon, il faut le même temps pour le manœuvrer, le décharger ou le recharger ; et comme l'expérience indique que la durée du séjour du matériel dans les gares est beaucoup plus grande que celle des trajets, il en résulte qu'au point de vue de l'emploi du matériel, les courts trajets sont beaucoup plus onéreux que les longs parcours. Enfin, pour les transports de cette catégorie, les frais de traction s'accroissent dans une proportion très-considérable. Cela tient à ce que, tandis que, avec des expéditions à grand parcours, on peut former des trains marchant constamment à pleine charge, les convois desservant les transports à petit parcours restent, au contraire, forcément incomplets pendant une partie plus ou moins longue de leur trajet, soit que, partis complets, ils disséminent leur chargement sur la route, soit qu'on ne les expédie qu'avec une partie de leur charge, afin d'y réserver la place pour les besoins du trafic intermédiaire.

Ces causes réunies aggravent considérablement, vous le voyez, les dépenses et les charges de toute nature des trajets à courte distance, et, en s'aidant de l'expérience journalière pour en apprécier les effets, on arrive à cette conclusion que, pour cette nature de transports, les tarifs maxima des cahiers des charges sont dans la plupart des cas à peine rémunérateurs.

Des abaissements de prix sur ces transports se résoudraient donc en général par des pertes réelles et, par

conséquent, si ces abaissements devaient augmenter les quantités transportées, il en résulterait pour les chemins de fer non pas une compensation, mais bien une aggravation de charges.

Mais, du reste, et c'est sur ce point surtout que nous tenons à insister, cette question qui a une grande importance pour nous en a réellement fort peu pour le public. Par cela même qu'il s'agit de petits parcours, la quotité des tarifs perçus n'a qu'une très-faible influence sur la valeur des objets transportés; et des réductions de taxes, dont les effets seraient très-sensibles pour les chemins de fer, ne procureraient pas en général des avantages appréciables aux consommateurs. Nous n'en voulons pas d'autre preuve que le développement si considérable des transports intermédiaires que nous avons signalé dans nos précédents rapports.

Maintenant, si, sortant des généralités de la question et toutes réserves faites quant au prix des transports à petite distance, nous entrons dans le détail des taxes appliquées aux marchandises et aux matières qui forment le principal aliment de notre trafic de petite vitesse, que verrons-nous?

En laissant de côté les marchandises de grande valeur et les objets de luxe pour lesquels les questions de tarifs sont tout à fait secondaires, et en ne tenant pas compte de quelques exceptions sans importance, on trouve que les marchandises proprement dites, telles que les denrées coloniales, les sucres raffinés, les cotons, les huiles, les savons, les cuirs, les vins en bouteilles, les fruits secs, les produits chimiques, industriels, etc., pour lesquelles les cahiers des charges indiquent des maxima de 16 à 14 c., sont transportées sur notre réseau à des prix qui varient entre 10 et 6 c., suivant les directions ou les distances. Ainsi, par exemple, tous les articles que nous venons d'énumérer, auxquels il convient d'ajouter tous ceux qui jouent un rôle de quelque importance dans le commerce d'importation, sont transportés de Marseille à Lyon et à Paris, à environ 6 à 7 c. par tonne et par kilomètre.

Pour les produits agricoles qui forment la base principale de l'alimentation publique et que les cahiers des charges taxent à 14 c., les réductions sont beaucoup plus considérables, ainsi que vous pouvez en juger par les indications suivantes :

Les céréales, les pommes de terre et les légumes secs, les farines et même les farineux alimentaires sont transportés à 5 c. sur les parcours de plus de 50 kilomètres.

Les vins de la Bourgogne dirigés vers Paris ou sur l'Alsace, sont taxés à 7 c. au delà de 100 kilomètres. Les prix s'abaissent même pour le parcours entier, à très-peu près, à 5 c. pour les expéditions du Mâconnais.

Les vins du Midi sont tarifés à 7 c. de 100 à 200 kilomètres, et à 5 au delà de 200 kilomètres.

En outre, pour tous les transports de vins, les frais de manutention sont compris dans les taxes kilométriques, ce qui représente une réduction fixe de 1 fr. 50 c. par tonne sur tous les parcours.

Nous vous avons déjà entretenus, l'année dernière, des effets qu'a produits l'application de ces tarifs. Les vins du Languedoc, qui autrefois ne trouvaient au dehors qu'un débouché très-restreint, étaient pour la plus grande partie distillés sur place. Les chemins de fer leur ont ouvert un marché nouveau et immense qui s'étend jusqu'au nord de l'Allemagne, et toute la production trouvant à s'écouler en nature, à des conditions très-avantageuses, la fabrication des esprits a presque complétement cessé.

Si nous passons maintenant aux fers et aux produits métallurgiques en général, nous trouverons que les réductions ont été au moins aussi larges.

En effet, pour ces articles tarifés par le cahier des charges à 14 c., le tarif appliqué est de 8 à 10 c. pour les petites distances, de 6 1/2 à 5 de 100 à 200 kilomètres, et il s'abaisse à peu près uniformément à 5 au delà de cette limite; parfois même il la franchit pour arriver à 4 1/2 c.

En outre, les produits destinés à l'exportation jouissent du bénéfice d'un tarif spécial, dont les prix sont établis à raison de 5 c. par tonne et par kilomètre pour les parcours de 100 à 300 kilomètres, et de 4 c. pour les distances plus grandes.

En ce qui concerne les matières premières et les matériaux, voici les conditions de prix auxquels les transports s'effectuent sur nos lignes :

La houille, les minerais de fer et la fonte brute sont tarifés au même taux. Les prix kilométriques ne dépassent pas en général 6 c. pour les distances de plus de 100 kilomètres, et ils s'abaissent même le plus ordinairement à 5 c. à partir de 100 kilomètres. Ils diminuent ensuite rapidement pour les grands parcours, de telle sorte que les houilles de Saint-Étienne, par exemple, sont taxées aux prix suivants pour les points extrêmes de notre réseau : Paris, 3 c. 5, Belfort, 3 c. 6, Marseille, 4 c. Un tarif commun concerté avec la Compagnie d'Orléans réduit ce prix jusqu'à 3 c. pour les envois dirigés vers Nantes. De plus, un tarif d'exportation assure des réductions exceptionnelles aux houilles dirigées sur les ports de la Méditerranée.

Indépendamment de ces réductions, la Compagnie exonère de frais de gare les expéditions de houilles, de minerais de fer et de fonte, et autorise les expéditeurs et destinataires à faire les manutentions à leurs frais. Ces concessions représentent au moins 1 fr. par tonne transportée.

Les pierres de taille, pierres à chaux et moellons ne paient, y compris les frais de manutention, que 4 c. au delà de 100 kilomètres, et 3 c. 1/2 au delà de 200.

Des conditions plus avantageuses encore sont faites aux expéditions de pierres à plâtre et de plâtre qui fournissent des chargements pour le retour du matériel.

Le tarif des bois à brûler et des charpentes s'abaisse aussi à 3 c. 1/2 pour les grands parcours.

Nous pourrions prolonger encore cette énumération; mais nous en avons dit assez, nous l'espérons, pour montrer à tous les yeux que la question des transports à bon marché est largement résolue par nos tarifs. Ce n'est pas à dire pour cela que nous nous croyions arrivés à la dernière limite qu'il nous soit possible d'atteindre sans nuire aux intérêts que représente notre Compagnie. Notre intention est certainement de continuer à faire tous nos efforts pour donner, par des transports à bon marché, la plus large satisfaction possible aux besoins nouveaux qui se produisent tous les jours. Seulement, nous ne pensons pas que ce but puisse être atteint par des mesures générales ou hâtives, qui ne profiteraient, dans la plupart des cas, qu'à des intérêts tout autres que ceux qu'il s'agit de favoriser. Nous sommes convaincus que pour réaliser les progrès les plus rapides et les plus efficaces, il y a lieu, au contraire, de procéder, comme nous l'avons fait jusqu'ici, par voie de mesures partielles et raisonnées, et nous ne doutons pas qu'une étude approfondie de la question ne fasse pénétrer notre conviction dans tous les esprits.

Il nous reste maintenant, pour terminer cette digression déjà bien longue, à traiter en quelques mots un point qui intéresse particulièrement les lignes houillères.

On a beaucoup dit dans ces derniers temps que les Compagnies des chemins de fer ne pourraient pas refuser à l'industrie métallurgique des réductions considérables dans le prix de transport des houilles, comme compensation aux efforts des diminutions apportées dans le taux des droits protecteurs. Le public s'en est ému en sens divers, et ces craintes assez vives ont été exprimées sur les conséquences de semblables réductions pour des lignes qui, comme les nôtres, trouvent dans les combustibles minéraux un des aliments principaux de leur trafic. Il nous sera heureusement très-facile de démontrer que ces appréhensions ne reposent sur aucun fondement sérieux.

On est autorisé d'abord à se demander pourquoi les actionnaires des chemins de fer seraient chargés d'indemniser, même en retour de compensations plus ou moins éventuelles, les établissements métallurgiques du préjudice encore incertain que pourra leur causer la réforme commerciale.

Il y a quelque chose de choquant pour le sentiment public qui nous dispense d'insister sur le côté moral de la question; mais nous n'en ferons pas argument pour éluder la discussion sur le terrain économique, et nous nous félicitons d'y trouver l'occasion d'expliquer une situation qui n'est mal appréciée que parce qu'elle est généralement mal connue.

On s'autorise, d'une part, des conditions nouvelles où va se trouver placée l'industrie métallurgique, pour réclamer un abaissement général du tarif des houilles; d'autre part, on s'inquiète de ces réductions au point de vue des intérêts si nombreux engagés dans les chemins de fer. C'est qu'on suppose apparemment que le transport des combustibles destinés à la métallurgie joue un rôle prédominant dans l'ensemble du trafic des houilles sur les chemins de fer. C'est là, au moins en ce qui concerne notre réseau, une erreur grave, et, pour le démontrer, il nous suffira d'indiquer en quelques chiffres comment les choses se passent, sous ce rapport, dans le bassin houiller le plus important de France, celui de Saint-Étienne et de Rive-de-Gier.

En 1859, les expéditions par chemins de fer des combustibles de ce bassin se sont élevées à plus de 1,250,000 tonnes. Sur ce tonnage, les consommations de la métallurgie ne figurent que pour un dixième, soit 120,000 tonnes, qui se répartissent comme il suit :

Établissements situés sur le bassin, entre Saint-Étienne et Lyon, 66,000 t.

Établissements éloignés (Franche-Comté, Creusot, Ardèche), 54,000 t.

Il n'y a pas lieu de s'occuper de cette dernière catégorie de transports, attendu qu'elle est taxée à des prix déjà très-réduits, et qui n'atteignent pas 5 c. par tonne et par kilomètre.

Restent les 66,000 tonnes consommées par les usines à fer situées entre Saint-Étienne et Lyon; elles ont effectué un parcours moyen de 19 kilomètres et donné, au tarif de 10 c., une recette brute de 129,500 fr.

Tel est, en définitive, le tribut que paie aux chemins de fer pour ses transports de combustibles, l'industrie métallurgique si considérable et si active des départements de la Loire et du Rhône.

Les choses étant ainsi, comment se pose la question des abaissements de tarifs? Les houilles qui parcourent le réseau de Rhône-et-Loire, dans un rayon de 60 kilomètres et au-dessous, sont soumises au tarif de 10 c. Ce tarif est-il exagéré? Nous répondons, sans hésiter, non. Ce tarif est, au contraire, à peine rémunérateur au point de vue du capital engagé sur un réseau qui, soit à raison du prix d'achat, soit à raison des dépenses de réfection, ne nous coûte pas moins de 1,250,000 fr. le kilomètre. C'est ici d'ailleurs que trouvent leur application les impossibilités d'abaissement que nous signalions tout à l'heure, et qui ne permettent pas de réduire au-dessous d'un certain taux assez élevé lui-même, les transports de petits parcours. A quels titres dès lors nous demanderait-on l'abaissement de ce tarif? Si cet abaissement est général, il s'appliquera non-seulement aux 66,000 tonnes de l'industrie métallurgique locale, mais encore aux 1,100,000 tonnes destinées à des industries qui ne sont point atteintes par la réforme douanière, et dont quelques-unes doivent au contraire tirer profit de cette réforme; si l'abaissement est spécial à l'industrie métallurgique, il lui procurera une économie de 65,000 fr. Dans le premier cas, la mesure serait injuste et ruineuse; dans le second, elle serait injuste et sans portée.

Tel est le dilemme qui se pose inévitablement lorsqu'il s'agit de porter le trouble dans notre trafic houiller; car ce qui précède ne s'applique pas seulement au bassin de Saint-Étienne, mais à tous les autres bassins desservis par notre réseau. Partout les combustibles destinés aux forges n'entrent que pour une part bien faible dans le tonnage et surtout dans les recettes du trafic, ce qui s'explique par ce fait bien naturel, que, sauf quelques exceptions, les usines métallurgiques se sont établies sur les exploitations houillères elles-mêmes, ou dans un rayon peu étendu de ces exploitations.

En abordant cette discussion, et en y insistant, peut-être au delà d'une juste mesure, nous avons cru répondre aux préoccupations du public, et surtout aux vôtres. Nos intérêts ont tout à gagner à ce que la lumière se fasse sur la manière dont les questions de transport sont envisagées et résolues par l'exploitation des grands réseaux et, à ce titre, nous ne saurions trop multiplier les notions vraies sur les résultats acquis et sur les tendances libérales de nos tarifs.

Chapitre IV.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1859.

Le produit net de l'exploitation s'est élevé, déduc-

tion faite de la réserve spéciale dont nous vous avons entretenu ci-dessus, à		60,423,100 11
Le solde du compte placements de fonds est de	1,074,372 51	
Et le produit du chemin de Ceinture	125,794 16	
		1,200,166 67
Ce qui donne pour total général des produits disponible de l'exercice		61,623,266 78
D'autre part les charges afférentes à l'exercice 1859, s'élèvent à la somme de	16,195,857 24	
Savoir :		
Intérêts des emprunts	14,527,761 23	
Amortissement des emprunts	1,292,752 06	
Impôt du timbre	375,343 95	
		16,195,857 24
La différence est de		45,427,409 54
A porter à la réserve statutaire 3 0/0 de cette somme		1,362,822 28
Reste disponible,		44,064,587 26
Solde de l'exercice précédent		114 37
Total à distribuer aux actions,		44,064,701 63

Cette somme représente à très-peu près 63 fr. 50 c. par action pour 693,000 actions émises, et nous vous proposons en conséquence de fixer à ce chiffre le dividende de 1859.

Il restera à reporter à l'exercice 1860 un reliquat de 59,201 fr. 63, indépendamment de la réserve spéciale de 870,000 fr., formée pour pourvoir aux réparations extraordinaires de la voie et du matériel dans le cours de cet exercice.

La comparaison entre les comptes de liquidation des deux années 1858 et 1859 peut se résumer en quelques chiffres de la manière suivante :

Les produits nets de l'exploitation ont présenté en 1855 une augmentation de		12,356,718 64
A quoi il faut ajouter les produits du chemin de Ceinture qui n'ont pas été compris cette année dans ceux de l'exploitation et qui l'étaient l'année dernière,		125,794 16
Augmentation totale,		12,482,512 80
Cette augmentation se trouve atténuée :		
Par la diminution des produits de placements de fonds, de	2,954,012 79	
Par l'augmentation proportionnelle du prélèvement, pour la réserve statutaire, de	307,870 85	
Par la différence entre les soldes portés à nouveau au compte bénéfices à l'ouverture de chacun des exercices, de	193,403 66	
		3,455,287 30
Ce qui réduit à		9,027,225 50
Par contre, il y a lieu d'y ajouter la diminution qu'ont éprouvée les charges, qui est de		733,861 76
L'augmentation du bénéfice net acquis aux actions est donc de		9,761,087 26
Cette augmentation représente pour 693,000 actions émises, 14 fr. par action, soit		9,702,000 »
Avec un reliquat de		59,087 26
En ajoutant à ce reliquat celui reporté de l'exercice 1858 à l'exercice 1859,		114 37
On trouve ci-dessus pour le solde à reporter en 1860,		59,201 63

Il convient de remarquer que la diminution qu'ont éprouvée les charges en 1859, n'est qu'apparente ; elle résulte de ce que nous avons compris cette année dans les dépenses de l'exploitation proprement dites, les frais généraux d'administration et l'allocation à la caisse des retraites qui jusqu'ici avaient figuré à tort dans les charges.

Si le dividende que nous venons de proposer est adopté par vous, le solde de ce dividende, qui est de 43 fr. 50, eu égard à l'à-compte de 20 fr. distribué en novembre dernier, sera payé à partir du 1er mai aux caisses de la Compagnie à Paris, à Lyon et à Marseille, et par toutes les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

à l'assemblée générale des actionnaires des chemins de fer du Dauphiné, du 25 avril 1860.

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée ordinaire et extraordinaire, aux termes des art. 31 et 34 de vos statuts, pour délibérer sur les comptes de l'exercice 1859, et pour autoriser un emprunt nécessaire à l'achèvement de votre réseau.

La première partie de ce rapport traitera les questions relatives aux travaux de construction, au service de l'exploitation, aux dépenses et aux recettes de l'exercice 1859. La seconde partie vous expliquera les motifs de l'emprunt proposé et les circonstances dans lesquelles il peut se réaliser. Nous aurons enfin à vous proposer l'application des dispositions statutaires concernant le Conseil d'administration.

PREMIÈRE PARTIE.

TRAVAUX EXÉCUTÉS EN 1859.

Les travaux exécutés en 1859 sont de peu d'importance ; ils ont consisté dans l'achèvement de la ligne de Lyon à Bourgoin et de celle de Saint-Rambert à Grenoble. Dans la première, nous n'avons à signaler que des travaux insignifiants pour l'établissement d'une station provisoire que réclamaient les populations comprises entre les stations de Saint-Priest et d'Heyrieux.

Nous avons pourvu toutes les autres stations des moyens d'exploitation que la circulation des voyageurs et des marchandises pouvait nécessiter.

Dans la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, nous avions à terminer la gare de cette dernière ville, dont le service se faisait dans des bâtiments provisoires construits en bois ; aujourd'hui les travaux de cette gare sont presque entièrement achevés ; le bâtiment des voyageurs, construit en pierre, est livré à l'exploitation depuis le 1er janvier ; les halles de marchandises, celle du départ et celle de l'arrivée, sont également ouvertes au trafic et présentent des dispositions si utilement combinées, que les transports militaires nécessités par la guerre d'Italie ont pu être opérés, dans ces gares, avec toute la promptitude que le gouvernement avait désirée. Il ne reste plus que quelques travaux à faire à la remise des locomotives, à celle des wagons et au petit atelier de la traction.

L'exécution de cette partie des travaux de la ligne de Saint-Rambert, confiée exclusivement aux agents de notre Compagnie, sera complétement terminée avant que l'entrepreneur n'ait mis la dernière main aux travaux du reste de la ligne qu'il nous avait livrés inachevés.

Les travaux de la section à construire entre Bourgoin et la ligne de Grenoble ne sont pas encore commencés, l'approbation du tracé de cette section étant encore soumise à la décision du conseil d'Etat ; mais toutes les mesures préparatoires ont été prises par la Compagnie pour ne pas en différer l'exécution. Les plans sont achevés, les devis sont préparés, les cahiers des charges devant servir à la soumission des entrepreneurs sont rédigés, et l'adjudication pourra avoir lieu aussitôt que le décret d'autorisation aura été rendu ; nous avons même pris d'avance quelques mesures pour hâter la cession des terrains et prévenir les retards que nécessite ordinairement cette opération.

Il serait très-important pour le trafic de notre Compagnie que la première partie de cette section nouvelle, qui s'étend de Bourgoin à la Tour-du-Pin, fût exécutée avant la fin de l'année ; mais ce but ne peut être atteint que si le décret d'autorisation est prochainement rendu. Nous ne négligeons rien pour obtenir cette décision depuis si longtemps sollicitée par nous.

Il serait difficile d'établir aujourd'hui d'une manière précise le chiffre des dépenses d'établissement de cette section, ce chiffre ne pouvant résulter que du taux des adjudications, qui ne sont pas encore faites. Tout ce que nous pouvons affirmer dès à présent, c'est que nous sommes résolus à apporter la plus grande économie dans les travaux, tout en accomplissant les conditions que nous impose le cahier des charges.

Les travaux à exécuter et les terrains à acquérir dans le cours de cette année sont évalués à environ 6 millions, et comprendront, non-seulement la section que nous espérons terminer, mais encore la mise en œuvre des travaux d'art les plus importants de la partie comprise entre Bourgoin et la ligne de Grenoble.

II.

EXPLOITATION.

§ 2.

Nous avons peu de changements à signaler cette année dans notre exploitation. Sous le rapport de l'étendue kilométrique, elle est restée ce qu'elle était pendant le second semestre du dernier exercice. Il n'a pas dépendu de nous, ainsi que nous venons de le rappeler, de hâter l'approbation du tracé qui pouvait nous permettre de compléter notre exploitation, et de réaliser plus promptement la fusion. Des exigences dont on a peu d'exemples dans l'histoire des chemins de fer, ont trompé nos légitimes espérances et prolongé d'une année notre exploitation partielle, dont les résultats, malgré un développement continu, ne peuvent jamais se trouver en rapport avec des frais généraux et des dépenses d'établissement qui embrassent tout le réseau.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons, sans nous abandonner à une confiance trop exagérée, nous féliciter du progrès de nos recettes pendant le dernier exercice. Nous avons, en effet, obtenu une augmentation kilométrique de 25,79 0/0 sur l'année précédente.

Si on calcule la part qu'ont pu avoir dans cette augmentation les transports de la guerre, c'est-à-dire la part qu'il serait sage de retrancher de nos futures prévisions, on trouve que le mouvement régulier de la circulation se réduirait pour l'exercice 1859 à une progression de 22,46 0/0 ; mais, d'un autre côté, il y a lieu de considérer que les inondations de l'Isère et la stagnation générale des affaires industrielles sont venues interrompre le cours normal de la circulation ; que, d'ailleurs, les transports extraordinaires résultant de la guerre d'Italie ont été payés au quart du tarif seulement, tandis que nous avons perdu, par suite de la mise en réquisition du chemin de fer de la Méditerranée, des transports assez importants qui auraient été payés au tarif plein, et que ces circonstances défavorables sont venues atténuer extraordinairement nos recettes, et compenser la part que nous devions faire aux circonstances favorables. Nous croyons donc rester dans la mesure d'une appréciation exacte en évaluant cette année l'augmentation kilométrique à 23 0/0 en chiffre rond.

L'exploitation de l'année courante a débuté sous des auspices moins favorables ; le premier trimestre a présenté une augmentation kilométrique moyenne de 10,61 0/0 seulement sur l'année 1859 déjà accrue de 23 0/0 sur l'année 1858, ainsi que vous avez pu le constater dans les publications hebdomadaires ; nous vous engageons toutefois à ne pas vous arrêter à des

comparaisons de résultats partiels qui tiennent souvent à des circonstances passagères. On remarque en effet que les dernières réductions ont été motivées par l'intensité de la mauvaise saison et par l'incertitude qui a plané sur le sort de la Savoie. Les provenances de ce pays sont restées stationnaires en attendant la suppression des lignes des douanes. Il y a lieu d'espérer que cette suppression ne sera pas longtemps différée, et qu'elle rétablira et développera l'activité du trafic de la Savoie.

Si nous considérons les résultats généraux de l'exploitation du dernier exercice, nous trouvons qu'il se présente comme il suit :

Recettes brutes des deux lignes (impôts déduits),	fr.	2,495,586 99
Les dépenses ayant été de		1,903,940 85
Le produit net est de	fr.	591,646 14

Si on voulait comparer ces résultats à ceux de l'exercice 1858, il conviendrait de ne pas tenir compte du premier semestre, pendant lequel la section de Bourgoin n'a pas été ouverte, et de comparer seulement les seconds semestres de 1859 et de 1858, et on trouverait à l'avantage du deuxième semestre de 1859 une augmentation de 22,43 0/0 qui, à peu de chose près, s'accorde avec l'augmentation kilométrique constatée plus haut.

Nous n'avons pas la prétention de réaliser une progression annuelle constante de 23 0/0 dans nos recettes kilométriques jusqu'à l'époque de la fusion. Mais nous devons vous faire observer que cette progression a été réalisée en 1859 malgré la lacune qui sépare la ligne de Lyon à Bourgoin de celle de Grenoble.

Nous ne pouvons vous parler d'exploitation sans aborder la question des tarifs des chemins de fer qui a été mise à l'ordre du jour, par les résolutions récentes adoptées en vue de développer l'activité industrielle et commerciale du pays.

Le rôle de notre Compagnie dans ce grand mouvement d'affaires, est relativement peu important. Cependant il nous paraît nécessaire de dire ici quelques mots de l'application que nous avons faite de nos tarifs, pour développer le commerce et l'industrie des contrées que nos lignes sont appelées à desservir.

Il y a entre les Compagnies de chemins de fer et l'industrie nationale, une solidarité que les industries particulières n'ont pas toujours comprise, mais que les Compagnies n'ont jamais perdue de vue. Il est évident que la prospérité d'une voie de fer est étroitement liée à celle de la contrée qu'elle parcourt et à celle des industries dont elle peut répandre les produits.

Cette conviction n'a pas cessé de présider aux mesures que nous avons prises successivement depuis l'origine de notre exploitation. C'est ainsi que nous nous sommes appliqués à accorder des abaissements de tarifs aux industries du Dauphiné qui nous ont paru susceptibles de développement, afin d'étendre le plus loin possible l'écoulement de leurs produits, que la difficulté et le haut prix des transports avait retenus jusqu'ici dans une zone très-limitée.

Notre attention a été appelée particulièrement sur les plâtres, les ciments et les chaux qui sont d'une qualité très-supérieure dans le Dauphiné, et qui, à égalité de prix, doivent être préférés sur tous les marchés où ils se présentent en concurrence avec des produits similaires.

Ces efforts constants et multipliés de notre part ne peuvent se traduire, dès à présent, en augmentations de recette; car, dans une première période d'abaissement de tarifs l'augmentation du tonnage compense à peine la réduction des prix de transports. Mais il y a lieu d'espérer que le tonnage ira toujours croissant et viendra offrir une large compensation à nos premiers sacrifices.

Les papeteries de l'Isère sont en pleine prospérité, et le traité commercial avec l'Angleterre va augmenter encore leur activité. Le développement de la production du ciment est à son début, mais nous nous efforçons de lui ouvrir des débouchés nouveaux dans le département de la Loire, et même sur des points plus éloignés.

Le mouvement des métaux, des pierres et des bois s'est ralenti sous l'influence de la stagnation générale des affaires, mais le traité de commerce doit leur donner une activité nouvelle, et les constructions d'édifices publics qui se préparent à Grenoble promettent un développement notable aux transports des matériaux de Pierrelatte, qui reviennent à un prix inférieur à celui des matériaux de la localité.

Déjà nous avons obtenu :

Sur le ciment une augmentation de tonnage de	10 0/0
Sur le papier de	23 0/0
Sur les chiffons,	24 0/0
Sur les plâtres,	25 0/0
Sur les chaux,	40 0/0
Sur les terres réfractaires,	32 0/0

Parmi ces augmentations, les unes représentent les conquêtes sur le roulage, les autres les accroissements de produit dus principalement à l'établissement de la voie ferrée.

Nous devons d'ailleurs vous faire observer que nos lignes, jusqu'à présent, n'ont pu avoir une existence indépendante en ce qui concerne la tarification des transports. Grenoble étant séparé de son point d'attraction principale, c'est-à-dire de Lyon, soit par une solution de continuité de la voie ferrée, soit par un prolongement dépendant d'une autre ligne, nous n'avons jamais pu établir un tarif sans nous concerter avec les Compagnies voisines, dont les intérêts ne commandaient pas toujours l'adoption des mesures que nous aurions désiré faire prévaloir.

Le jour où Grenoble sera relié directement avec Lyon par Bourgoin, ce jour-là seulement notre Compagnie pourra régler ses tarifs conformément à ses véritables intérêts, et servir en même temps, avec une entière liberté, ceux du département de l'Isère et des départements voisins.

L'importance de notre liberté d'action à cet égard ressort de la proportion entre notre trafic local et notre trafic général pour la petite vitesse. Le premier ne représente, en effet que 15,05 0/0 du mouvement total; le reste se répartit de la manière suivante : 29,80 0/0 avec Lyon et le Nord, 1,65 0/0 avec Vienne et les gares environnantes, 25,15 0/0 avec la Loire, 28,35 0/0 avec la Méditerranée, au sud de Saint-Rambert. On voit par là que l'industrie de l'Isère a déjà rendu une partie de la France tributaire de ses produits; nous ne négligerons rien pour favoriser les développements dont ils sont susceptibles et généraliser l'emploi des papiers de Rives, des tissus de Vizille, des gants de Grenoble, des ciments et des plâtres dont les carrières sont inépuisables aux environs de cette ville, afin d'assurer aux populations du Dauphiné une plus grande prospérité, et à notre trafic une moisson plus abondante.

§ III.

COMPTES DE L'ÉTABLISSEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1859.

Les dépenses de toute nature faites et soldées au 31 décembre 1858, s'élevaient à 42,178,644 fr. 20 c., suivant le compte que nous avons soumis à votre dernière assemblée générale.

Les comptes que nous vous soumettons aujourd'hui s'élèvent à la somme de 5,576,683 fr. 66 c., et comprennent les dépenses de toute nature effectuées du 31 décembre 1858 au 31 décembre 1859. Le détail de ces dépenses a été soumis à l'examen de votre Commission des comptes, qui vous présentera son rapport particulier. Nous devons, en attendant, vous donner quelques explications sur les dépenses.

Le chapitre Ier s'élevant à la somme de 43,170,644 fr. 23 c., comprend les dépenses antérieures à l'exercice courant.

Le chapitre II, s'élevant à la somme de 241,405 fr. 02 c., comprend les dépenses de l'administration centrale qui sont en général fixes et périodiques; une augmentation y figure cette année, c'est celle que nécessitait la translation à Paris de la direction des travaux et de l'exploitation. Cette mesure a été prise pour donner à la direction supérieure du Conseil d'administration une action plus prompte et plus immédiate.

Le chapitre III rend compte du service du capital, y compris les commissions de banque, et, déduction faite des produits de l'exploitation pendant le dernier exercice, il s'élève à 1,384,572 fr. 74 c.

Le chapitre IV donne le chiffre de 1,660,821 fr. 31 c., montant des dépenses effectuées sur la ligne de Saint-Rambert. Ces dépenses auraient pu être considérées comme le solde de cette section, si nous n'avions pas subi le sort commun de toutes les Compagnies, c'est-à-dire, si notre entrepreneur n'avait pas élevé des prétentions exagérées, dont nous poursuivons judiciairement le règlement.

Les dépenses du chapitre V, relatives à la ligne de Bourgoin, ont eu pour objet le parachèvement de cette section qui est aujourd'hui complet; ces dépenses s'élèvent à 894,911 fr. 25 c.

Le chapitre VI se rapporte au matériel fixe et roulant ainsi qu'aux frais de mise en exploitation, dont les dépenses s'élèvent, pour 1859, à 1,394,973 fr. 34 c.

Le chapitre VII présente l'ensemble des ressources restant disponibles dans la caisse de la Compagnie au 31 décembre sur les recettes antérieures, soit 6,022,840 fr. 20 c. Il y a lieu de faire observer qu'il faut retrancher de cette somme de

	6,022,840 20
Celle de	1,201,408 43
due pour arrérages d'intérêts, ce qui réduit la somme disponible à	4,821,431 77

Passant au chapitre des recettes générales de la Compagnie, vous trouverez qu'elles s'élevaient ensemble au 31 décembre 1859 à 52,568,759 fr. 69 c., et se composaient du produit de :

1° 35,000 actions libérées de 500 fr.	17,500,000
2° De 108 obligations émises d'après vos autorisations précédentes et ayant produit	38,068,759 69
3° Enfin, de la subvention de l'Etat, soit	7,000,000 »
Total égal,	52 568,759 69

Si nous retranchons de ces recettes la subvention de l'Etat de 7 millions, nous trouvons que le passif de la Compagnie, au 31 décembre 1859, s'élevait à 45,568,759 fr. 69 c., sur lesquels le reliquat disponible à la fin de l'exercice était d'environ 4,800,000 fr., ainsi que nous venons de le rappeler. Cette somme serait insuffisante pour couvrir les dépenses de tout nature imputables à l'exercice courant, que nous évaluons à environ 10 millions, y compris les 6 millions prévus pour les travaux. Nous sommes donc amenés à vous demander l'autorisation de faire une nouvelle émission d'obligations dont nous allons vous indiquer le mode et l'importance.

DEUXIÈME PARTIE.

§ 1.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS.

Vous savez que depuis deux ans les Compagnies se sont réunies en syndicat, pour effectuer ces émissions sans se faire concurrence, et sans nuire, par conséquent, à un bon placement de ces valeurs; les opérations faites en 1858 et 1859 ont pleinement justifié cette association, et le cours des obligations placées avec le concours de la Banque, soit par voie de souscription générale, soit par voie de souscriptions particulières, s'est relevé successivement depuis deux ans, du taux de 260 fr. à celui de 300 fr. Le syndicat dont nous n'avons cessé de faire partie vient d'obtenir cette année de la Banque de France un nouveau concours, à des conditions qui doivent encore relever le cours des obligations, si des circonstances générales ne viennent pas apporter un trouble inattendu dans nos opérations. La Banque de France accorde, en effet, aux Compagnies syndiquées, un crédit de 100,000,000 fr. qui est destiné à pourvoir à leurs dépenses les plus urgentes, et qui leur permettra de choisir le moment le plus favorable à l'émission de leurs obligations.

C'est dans ces circonstances que nous venons vous demander une autorisation d'émettre des obligations nouvelles jusqu'à concurrence de 40,000, représentant, au cours actuel des obligations, environ 12 millions de francs. Les dépenses de l'exercice courant, ainsi que nous l'avons expliqué, sont loin de nécessiter l'emploi de cette somme; en vous demandant une autorisation d'emprunter jusqu'à concurrence de 12 millions, nous faisons entrer d'avance dans nos prévisions, non-seulement l'émission indispensable

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ

COMPTE GÉNÉRAL DE L'ÉTABLISSEMENT JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1859.

DÉPENSES.

CHAPITRE PREMIER.

Exercices antérieurs.

Total des dépenses de l'établissement, depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1858.			42,170,644 26

CHAPITRE II.

Administration centrale.

Personnel, jetons de présence, loyer, assurances.	140,409 84		
Timbre, enregistrement, publicité, création des actions et obligations, frais de voyages, etc....	74,791 08		
Installation de la direction à Paris, depuis le mois d'août 1859 ; dépenses en personnel, frais de bureau, mobilier, déplacements.	26,204 10	241,405 02	

CHAPITRE III.

Service du capital.

Intérêts sur les actions et obligations ; intérêts et commissions de banque (déduction faite des intérêts produits par le capital et des produits nets de l'exploitation).		1,369,056 07	

CHAPITRE IV.

Ligne de Saint-Rambert à Grenoble.

Dépenses d'établissement de la fin de 1858, et de 1859. Personnel, acquisitions de terrains, travaux, ballastage, matériaux et pose de la voie, constructions accessoires, etc.		1,675,737 38	

CHAPITRE V.

Ligne de Lyon à Bourgoin.

Dépenses d'établissement. Personnel et dépenses diverses, acquisitions de terrains, travaux, ballastage, matériaux et pose de la voie, constructions accessoires, etc.		894,911 25	

CHAPITRE VI.

Matériel de l'exploitation.

Matériel fixe et matériel roulant, dépenses d'installation et de mise en exploitation.		1,396,973 34	5,576,683 66
TOTAL des dépenses d'établissement au 31 décembre 1859.			47,747,327 92

CHAPITRE VII.

Comptes débiteurs.

Société générale de Crédit Mobilier		3,934,222 77	
Valeurs en caisse et en portefeuille, crédits ouverts pour l'exécution des travaux et débiteurs divers.		2,088,617 43	6,022,840 20
			53,770,168 12

RECETTES.

35,000	actions libérées de 500 fr.		17,500,000 »
23,791	obligations (1re émission par la Banque de France)	net.	6,976,160 05
22,200	d° (2e d° d°)	d°.	6,092,590 64
60,000	d° livrées à la Société générale de crédit mobilier	d°.	15,000,000 »
	Subvention de l'État		7,800,000 »
	TOTAL AU 31 décembre 1859.		52,568,759 69
	Arrérages dus sur les actions et obligations et comptes divers		1,201,408 43
	Total égal aux dépenses		53,770,168 12

pour solder les dépenses de l'exercice 1860, mais encore l'émission qui pourra être nécessaire l'année prochaine, pour couvrir les dépenses de l'exercice 1861. En autorisant, dès à présent, cette émission éventuelle, vous nous permettrez de participer aux opérations du syndicat, dans le courant de l'année prochaine, sans qu'il soit nécessaire de vous réunir en assemblée générale extraordinaire. Il nous serait difficile de dire aujourd'hui d'une manière positive si cette somme de 12 millions sera suffisante pour amener à fin notre entreprise ; c'est le développement de notre exploitation et de nos recettes qui pourra seul répondre à cette question. Nous ne croyons pas cependant augurer trop favorablement de ce développement en vous exprimant ici l'espoir qu'il nous dispensera de demander de nouvelles ouvertures de crédit.

Les émissions précédentes ayant atteint le chiffre de 108,000 titres d'obligations, l'émission de 40,000 titres nouveaux porterait l'ensemble des obligations émises par la Compagnie au chiffre total de 148,000 obligations. Après de longues et difficiles transformations, la Compagnie est enfin parvenue à une situation définitive et normale qui a fixé son capital actions, et permet à son capital obligations de s'étendre dans la mesure nécessaire pour mener à bonne fin l'entreprise commencée. C'est donc avec confiance que nous soumettons cette mesure à votre approbation.

Nous ne terminerons pas cet exposé sans insister sur les trois grands faits qui se sont produits depuis votre dernière assemblée générale, et que nous devons vous signaler au point de vue économique et commercial, afin que vous puissiez en apprécier les conséquences pour l'avenir de votre Société. La Lombardie et les provinces de l'Italie centrale ont été annexées au Piémont, et les barrières de douanes qui séparaient les six États, entre lesquels étaient divisées ces anciennes provinces, ont disparu ; la Savoie redevient française, et les lignes de douanes qui nous séparaient des départements dont étaient formés cette ancienne province et le comté de Nice, vont être reportées au sommet des Alpes ; enfin, un traité de commerce a été conclu avec la première nation commerçante et industrielle du monde, et, en exécution du programme de l'Empereur, une loi a été soumise au Corps législatif, pour affranchir de tous droits d'entrée les matières premières nécessaires à l'industrie.

A quelque point de vue qu'on se place, on ne peut méconnaître que ce sont de grands événements qui doivent avoir une influence considérable sur le mouvement commercial et industriel de notre pays. Pour l'entreprise des chemins de fer du Dauphiné, l'intérêt spécial et direct est évident, incontestable. La plus riche industrie de la France, celle de Lyon, tire principalement ses matières premières de l'Italie du nord et de l'Italie centrale, et ce grand centre de production n'a plus, comme il y a trente ans, ses métiers exclusivement concentrés dans la ville et dans ses faubourgs ; cette industrie, après s'être successivement développée dans les départements formés de l'ancien Dauphiné, ira bientôt apporter aux populations sobres et laborieuses de la Savoie les nouvelles commandes que l'application du traité de commerce avec l'Angleterre va inévitablement provoquer.

Vous voyez, Messieurs, combien ces faits s'enchaînent et combien ils doivent tous concourir à développer les échanges entre ces diverses contrées, et, par suite, accroître dans de grandes proportions le trafic de vos lignes.

Ces circonstances sont d'autant plus favorables pour votre Compagnie que les progrès de circulation que nous devons raisonnablement en attendre pourront se développer avant l'époque fixée pour l'incorporation de votre réseau dans celui de Lyon-Méditerranée, et que nous serons appelés à jouir de la capitalisation des revenus que ces grandes mesures nous auront procurés.

Vous savez en effet, Messieurs, qu'aux termes du traité du 22 juillet 1858, notre Compagnie doit être fusionnée en 1864 avec celle de Lyon-Méditerranée, sur la base des produits respectifs des deux réseaux réalisés dans l'exercice 1863. Les recettes brutes des lignes du Dauphiné, pendant cette année-type, devront être augmentées de 36 0/0, et de ce produit brut, ainsi majoré, il sera déduit un *quantum* fixe

de 40 0/0 pour les frais d'exploitation, et c'est le produit net résultant de cette opération qui servira de terme de comparaison avec les produits nets effectifs des lignes de Lyon-Méditerranée pendant le même exercice.

De sorte que pour se rendre compte de la situation de la Compagnie du Dauphiné et de la valeur pour laquelle les actions seront admises dans la fusion, dont les bases sont ainsi irrévocablement fixées, il ne faut pas se préoccuper des dépenses de l'exploitation, puisqu'elles sont arrêtées à un chiffre invariable de 40 0/0 du produit brut, quel que soit le montant réel de ces dépenses; il suffit de chercher à supputer le chiffre des recettes brutes de l'année-type, et de répartir le produit qui en résultera entre les obligations et les actions qu'il aura été nécessaire de créer pour l'établissement du réseau.

Nous ne vous présenterons pas ici des calculs ayant pour objet de déterminer la valeur éventuelle de nos actions à l'époque fixée pour la fusion de notre Compagnie avec celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Toutefois, si les prévisions de dépenses indiquées dans le cours de ce rapport ne sont pas sensiblement dépassées, comme nous en avons la conviction, les augmentations de recette kilométrique dont nous pouvons espérer la réalisation, dans une période de quatre années, nous assureront un résultat très-satisfaisant.

§ 2.

STATUTS.

Les modifications statutaires que nous avons réclamées, d'après votre autorisation, ont été approuvées par l'administration supérieure, de telle sorte que les bases sur lesquelles repose notre Société anonyme se trouvent définitivement arrêtées dans tous leurs détails. Nous devons aujourd'hui même vous appeler à faire l'application de celle de ces clauses qui concerne le renouvellement du Conseil d'administration.

L'article 21 dispose que le Conseil primitivement désigné ne sera soumis à aucun renouvellement et restera en fonctions jusqu'à l'assemblée générale de 1860, mais qu'à cette époque il devra être renouvelé, conformément à l'article 19. Il résulte de cet article, que les administrateurs sont nommés pour six ans et que le renouvellement s'opère dans la proportion de deux administrateurs pour la première année et de trois administrateurs pour les cinq autres années, suivant l'ordre fixé par le tirage au sort.

Ce tirage a eu lieu et a désigné deux administrateurs que vous devez remplacer et qui sont rééligibles, aux termes des statuts.

Nous devons aussi vous informer que trois administrateurs ont offert leur démission, et que cette démission a été acceptée par le Conseil. Le nombre des administrateurs, qui était de dix-sept, se trouve ainsi réduit à quatorze, et nous pourrions, aux termes des statuts, vous proposer de pourvoir à leur remplacement.

Toutefois, considérant, d'une part, que nous approchons du terme fixé pour la dissolution de notre Compagnie; d'autre part, que les statuts ne se sont préoccupés de remplacer les administrateurs cessant, pour une cause quelconque, de faire partie du Conseil, que lorsque le nombre en descend au-dessous de dix, nous croyons devoir nous abstenir de vous inviter à remplacer les administrateurs démissionnaires. Nous vous proposerons seulement de réduire l'allocation fixée pour les jetons de présence dans la proportion de la réduction du nombre des administrateurs.

CHEMIN DE FER DE BESSÈGES A ALAIS.

Assemblée générale ordinaire du 31 mars 1860.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Le Conseil d'administration vient, de même que les années précédentes, vous rendre compte des résultats de l'exploitation du chemin de fer de Bessèges à Alais pendant l'exercice 1859.

Comme vous le verrez par les tableaux que le Conseil a fait dresser, les recettes de l'année 1859 ont été de beaucoup supérieures aux produits de l'exercice précédent, sans cependant répondre à notre attente.

En effet, dans le rapport présenté à l'assemblée générale l'an dernier, nous constations, pour le premier trimestre, une augmentation approximative de 100,000 fr. sur le trimestre correspondant de 1858; nous étions donc fondés à espérer que chacun des trois autres trimestres donnerait la même augmentation, ce qui aurait permis de distribuer aux actions, en intérêts et dividende, une somme d'environ 30 fr. Il n'en a malheureusement pas été ainsi; au lieu de 300,000 tonnes de houilles, fers et fontes nécessaires pour arriver à ce résultat, notre chemin n'en a transporté que 242,945 tonnes, soit un déficit de 58,055 tonnes, qui auraient produit une recette brute d'environ 230,000 fr.

Pour nous rendre un compte exact des causes d'augmentation ou de diminution des produits de l'exercice 1859, il a fallu décomposer les diverses natures de transports qui consistent:

1° En houilles, fers et fontes provenant des Sociétés de Robiac et Bességes, de Terrenoire, d'Alais et de Bannes et Gagnières;

2° En marchandises et voyageurs.

1° *Houilles, fers et fontes.*

Sur la somme totale des houilles, fers et fontes, la Compagnie de Robiac et Bességes a fourni,	153,307 tonnes.
Elle avait fourni en 1858,	122,521 —
Augmentation,	30,786 tonnes.
La Compagnie de Terrenoire a fourni	43,428 tonnes.
Elle avait fourni en 1858,	30,147 —
Augmentation,	13,281 tonnes.
La Compagnie des fonderies et forges d'Alais, pour la houillère de Trélys, a fourni	42,992 tonnes.
Elle avait fourni en 1858,	31,035 —
Augmentation,	11,957 tonnes.
Bannes et Gagnières ont fourni	2,218 tonnes.
En 1858,	4,166 —
Diminution,	1,948 tonnes.

En résumé, l'augmentation a été:

1° Pour la Compagnie de Robiac, de	30,786 tonnes.
2° Pour la Compagnie de Terrenoire, de	13,281 —
3° Pour la Compagnie d'Alais, (houillère de Trélys), de	11,957 —
Total,	56,024 tonnes.
Déduction faite de la diminution de Bannes et de Gagnières, de	1 948 tonnes.
Il reste en définitive une augmentation de	55,076 tonnes.

La diminution de Bannes et Gagnières est trop peu importante pour nous donner des inquiétudes; il est à présumer qu'elle sera promptement effacée, l'une des houillères situées dans la vallée de Gagnières se mettant en mesure de commencer une exploitation pour laquelle elle fait de grandes dépenses.

Quant aux autres Sociétés, nous nous sommes assurés qu'elles sont loin d'avoir atteint la limite de leur production.

Ainsi, la houillère de Robiac et Bességes augmentera en 1860 son exploitation, sans que cependant on puisse en préciser le chiffre.

Les forges et la houillère de Lalle sont en mesure de livrer 68,000 tonnes de produits divers.

Pour la houillère de Trélys, appartenant à la Compagnie des fonderies et forges d'Alais, nonobstant les chiffres cités plus haut, l'augmentation a été insignifiante, attendu que l'embranchement qui dessert cette houillère n'a été ouvert que vers le milieu du mois de mars 1858, et que, par conséquent, les produits de l'exercice 1858 sont le résultat de l'exploitation de moins de dix mois, tandis que les produits de l'exercice 1859 sont le résultat de l'année entière.

Au surplus, cette concession, qui n'a fourni en 1859 que 42,992 tonnes, est cependant en mesure d'en livrer dès à présent 150,000.

Vous vous étonnerez sans doute, et avec raison, qu'une houillère aussi riche ne livre au commerce que 4,000 tonnes environ, alors surtout qu'elle appartient à une Compagnie dirigée par des personnages aussi habiles, aussi importants que MM. les administrateurs des fonderies et forges d'Alais. Nous avons partagé votre étonnement et nous avons, dès lors, tâché de découvrir les causes d'un résultat plus préjudiciable encore aux actionnaires de la Compagnie des fonderies et forges d'Alais qu'à notre Société.

Par la destination donnée aux houilles provenant de la concession de Trélys, nous avons vu qu'elles étaient adressées soit à l'usine d'Alais, soit aux agents d'une concession houillère très-puissante du même arrondissement. Nous avons pris les renseignements les plus circonstanciés et les plus précis, et il nous a été démontré que la Compagnie d'Alais s'était interdit de vendre elle-même les charbons de Trélys en accordant ce droit à la Société destinataire des charbons expédiés de cette houillère. Nous avons fait auprès de MM. les directeurs des fonderies et forges d'Alais, pour obtenir la résiliation d'un traité qui nous cause un dommage si considérable, des efforts et des démarches qui n'ont pas encore abouti, et nous avons lieu d'espérer que nous trouverons de puissants auxiliaires parmi les actionnaires des fonderies et forges d'Alais, et même dans les administrateurs de cette Compagnie.

Au surplus, les conditions de ce traité sont tellement notoires dans la localité, qu'il est presque impossible que l'administration supérieure n'en soit pas informée à une époque où le gouvernement s'occupe sans relâche et avec une vive sollicitude à trouver les moyens de réduire le prix de toutes les matières premières et surtout du combustible.

Vous pouvez être assurés qu'aucune démarche, aucune diligence ne seront négligées pour obtenir un si précieux résultat.

En résumé, si ce traité n'avait pas existé, les transports en houilles, fers et fontes, qui en 1859 n'ont été que d'environ 250,000 tonnes, se seraient facilement élevés à plus de 300,000 tonnes, et nos recettes brutes n'auraient pas été au-dessous de quatorze à quinze cent mille francs, donnant un revenu de 6 à 7 0/0 par action.

En toute hypothèse, la production normale des usines et des houillères qui alimentent notre chemin devrait être au minimum, savoir:

Pour la houillère de Robiac,	170,000 tonnes.
Houillère de Trélys,	120,000 —
Houillère et forges de Lalle,	60,000 —
Total,	350,000 tonnes.

S'il est facile, comme nous l'avons démontré, de produire une telle quantité de charbon, ne pourra-t-on pas objecter la difficulté du placement?

A ce sujet, nous ferons observer que les demandes de charbon en roche n'ont jamais pu être satisfaites, à tel point que, les charbons du Midi ne suffisant pas à la consommation, le commerce et l'industrie se sont trouvés dans la nécessité de recourir aux charbons anglais, dont il était consommé des quantités considérables à Marseille, à Toulon et sur notre littoral. Il y a peu de temps encore l'importation des charbons anglais s'élevait chaque année à 120,000 tonnes. Depuis l'ouverture de notre chemin, ce chiffre a baissé sensiblement; cependant, pour l'année 1859, il a été encore de 80,000 tonnes, bien que le prix soit toujours supérieur à celui des houilles fran-

çaises. La concurrence faite aux charbons anglais a été telle que, pour maintenir leur vente, les prix ont dû être réduits, en moyenne, de 50 à 35 fr.

S'il est toujours facile de placer les charbons en roche, les charbons menus sont au contraire un des plus grands obstacles au développement des exploitations. Les houillères seraient bientôt encombrées par les menus, si l'on ne trouvait pas le moyen de les transformer en briquettes ou agglomérés. Aussi ces Sociétés houillères s'occupent avec activité d'organiser des moyens de transformation. Les briquettes ou agglomérés, fabriqués avec des charbons préalablement lavés et criblés, sont de meilleure qualité, et par suite d'une vente plus facile, que les charbons en roche, bien qu'étant généralement d'un prix plus élevé.

Si, comme on nous en donne l'assurance, la fabrication doit commencer dans un bref délai, il est à présumer que les charbons anglais seraient entièrement remplacés par les houilles françaises, ce qui assurerait le placement de 80,000 tonnes de plus provenant du bassin d'Alais.

Depuis l'an dernier, la Compagnie de la Méditerranée, dans le but d'augmenter son trafic, a diminué, pour le port de Marseille, le prix de transport des charbons destinés à la navigation et à l'exportation. Cette faveur n'avait pas été accordée aux ports de Toulon et de Cette; nous avons été informés récemment que le port de Cette était sur le point de jouir de l'avantage réservé jusqu'à présent au seul port de Marseille.

Il est un dernier point que les circonstances présentes ne pouvaient nous permettre de passer sous silence : nous voulons parler de la situation toute nouvelle que fait aux industries des charbons et des fers le traité récemment conclu avec l'Angleterre. En ce qui concerne les houilles, le prix protecteur pour le littoral de la Méditerranée n'a pas changé; nous n'avons donc rien à craindre à cet égard. Quant aux fers et fontes, malgré la réduction des droits d'entrée de 120 à 70 fr. par tonne, les usines de Bességes et d'Alais sont dans des conditions de fabrication si favorables, qu'elles n'ont à craindre de la concurrence des fers qu'une réduction de leurs bénéfices. On en a vu la preuve, il y a peu de temps, lorsque plusieurs Sociétés métallurgiques ont soumissionné les fournitures de rails, coussinets, etc., des chemins de fer romains, à des prix inférieurs à ceux qui étaient demandés par les sociétés anglaises.

Il manque à nos usines des commandes; vous savez que depuis près de trois ans toutes les industries ont plus ou moins souffert de la stagnation des affaires. Les grandes Compagnies de chemins de fer ont ralenti, sinon arrêté, leurs travaux, et des constructions nouvelles n'ayant pas été entreprises, les usines métallurgiques se sont trouvées privées d'écoulement.

Malheureusement la transition de l'ancien au nouvel ordre de choses n'a fait qu'aggraver la fâcheuse position dans laquelle elles se trouvent depuis si longtemps.

Pour faire entrevoir l'avenir de notre chemin de fer, avenir prochain selon nous, nous allons vous exposer une série de faits d'une appréciation facile.

Nous devons vous parler d'abord de trois lignes de chemins de fer dont il est question en ce moment et qui se rattacheraient au nôtre. L'une est déjà décrétée, les deux autres sont vivement sollicitées par un département et des compagnies considérables.

L'exécution prompte d'une des trois suffirait pour assurer immédiatement la prospérité de notre chemin.

La première de ces lignes est la concession éventuelle de Brioude à Alais, donnée à la Compagnie de la Méditerranée.

La deuxième, en projet, et dont l'étude a été ordonnée par l'administration, partirait du Puy (Haute-Loire), passerait par Privas et Aubenas, et devrait se relier à notre réseau.

La troisième, en projet aussi, est demandée par des Compagnies métallurgiques, celle de Terrenoire entre autres, et proposée par MM. les ingénieurs de l'Etat.

Il est aussi question de relier par un embranchement industriel les mines de Saint-Jean de Valérisole, propriété de la Société de la Grand'-Combe, à la station de Saint-Julien; ces mines sont depuis nombre d'années en exploitation.

Passant à d'autres voies de communication qui, bien que moins importantes, ne doivent pas moins avoir pour effet d'augmenter le nombre des voyageurs et la quantité des marchandises, nous devons vous signaler :

1° La route départementale du Gard n° 21, entre Bességes et Villefort; cette route, en pleine voie d'exécution, reçoit depuis nombre d'années des sommes considérables. On espère qu'elle pourra être ouverte dans le courant de l'année 1861;

2° Un chemin vicinal de grande communication du département du Gard n° 17, de Genolhac à Bességes.

Le conseil général du Gard a affecté l'an dernier 120,000 fr. pour la construction de ce chemin. Une allocation bien moins forte suffira pour que les travaux soient terminés dans le cours de la présente année.

Enfin, pour un avenir plus éloigné mais non moins certain, des travaux exécutés à Montalet et aux Avelas préparent de nouveaux transports.

A Montalet, sur la ligne du chemin de fer entre Saint-Ambroix et Bességes, on a traversé par un sondage plusieurs couches de houilles. Ces découvertes justifient pleinement les prévisions et les calculs des ingénieurs qui considèrent que toute la contrée, à l'est du chemin de fer, renferme de nombreuses et puissantes couches de charbons.

Une Société distincte de celle du sondage de Montalet, confiante dans ces prévisions, s'est formée et creuse sans hésiter un puits de grande dimension aux Avelas, sur la route impériale n° 104, à égale distance de Saint-Ambroix et des Vans.

Avec de tels éléments, avec la perspective assurée de nouvelles voies ferrées devant se relier à la nôtre, en présence des promptes améliorations des voies de terre attirant les populations vers Bességes, peut-on concevoir de sérieuses inquiétudes?

MARCHANDISES ET VOYAGEURS.

Nous venons de vous exposer, comme complément des résultats obtenus sur le transport des houilles, cokes, fers et fontes, les faits sur lesquels nous basons nos espérances pour l'avenir, il nous reste à vous entretenir des marchandises diverses et des voyageurs qui ont parcouru notre ligne.

D'abord les marchandises diverses :

Elles ont produit, pendant l'année 1859, une somme de,	146,812 fr.
Soit, à peu de chose près, le même chiffre qu'en 1858, qui avait atteint,	145,582 fr.

Si les recettes sur les marchandises diverses n'ont donné en 1859 qu'une augmentation insignifiante, nous ne pouvons attribuer ce résultat qu'au manque complet de récoltes qui, cette année-ci encore, a écrasé les départements séricicoles desservis par notre chemin, et qui a complétement arrêté l'essor des transactions commerciales.

De plus, malgré nos vives instances, nous n'avons pu obtenir, qu'à partir du mois de mars de cette année, de la Compagnie exploitante, un service de camionnage régulier à la gare de Bességes, en sorte qu'une notable quantité de marchandises, prenant par préférence la voie de terre, il en résultait pour notre chemin de fer une perte assez considérable.

Enfin, quelques modifications de tarifs appliquées depuis peu nous ont assuré pour l'année 1860 certains transports importants qui nous échappaient, et sur lesquels nous pouvons compter dorénavant.

Les voyageurs qui avaient produit en 1858,	132,200 fr.
n'ont donné en 1859 que,	119,068
Soit de diminution,	13,132 fr.

Cette diminution est facile à expliquer : elle a pour cause les faits articulés plus haut du manque de récoltes et de la stagnation des affaires qui en a été la conséquence; la gêne des habitants augmente en raison de la prolongation de cet état de choses qui dure depuis cinq ans. Le département de l'Ardèche, qui est appelé à fournir le plus grand nombre de voyageurs à notre ligne, n'en a donné qu'un nombre très-restreint, et il est rationnel d'espérer qu'une seule année de récoltes satisfaisantes verrait augmenter sensiblement cette branche de notre revenu.

Une mesure toute récente provoquée par votre Conseil, d'après les vives réclamations de presque tous les maires des communes desservies par notre chemin, est de nature à favoriser l'accroissement du nombre des voyageurs. Les heures de départ des trains partant d'Alais et de Bességes viennent d'être changées pour le service d'été, et d'être mises plus en rapport avec les besoins des localités desservies. Nous avons tout lieu d'attendre de bons résultats de ces modifications.

Aux diverses causes qui ont eu une fâcheuse influence sur les produits du chemin et que nous venons d'énumérer, nous devons ajouter les pertes survenues par suite de circonstances qui, nous avons lieu de le croire, ne se reproduiront pas.

Le départ de l'armée pour l'Italie, et le retour accéléré d'une partie de cette armée pour la fête du 15 août, ont motivé l'interdiction absolue, sur la rive gauche du Rhône, notre plus important débouché, de tout transport pendant plus de trois semaines.

Une inondation extraordinaire survenue le 14 octobre dernier a enlevé une partie du pont de Lalle, et par suite a interrompu les transports de cette concession pendant dix à douze jours.

Enfin le manque de wagons s'est fait sentir à diverses reprises dans les mois de novembre et de décembre.

SITUATION FINANCIÈRE.

Voici, Messieurs, le résultat des comptes de l'exploitation :

Les recettes se sont élevées au chiffre de		1,115,426 85
A déduire l'impôt du dixième		15,638 05
Reste à répartir entre la Compagnie exploitante et la nôtre		1,099,788 80
A ce produit il faut ajouter :		
1° Le complément des frais d'exploitation de l'embranchement de Trélys qui monte à		14,865 55
2° La garantie d'intérêt à 7 0/0 sur le montant de cet embranchement,		49,000 »
3° Les recettes accessoires de l'exploitation,		351 80
4° Enfin le produit des placements de fonds,		33,032 55
Total de la recette brute,		1,197,038 70
D'où nous avons à déduire :		
1° Les frais d'exploitation, l'entretien du matériel et le loyer de la gare d'Alais,	606,730 31	
2° L'intérêt des emprunts (*Obligations*),	330,130 »	
3° Somme annuelle pour l'amortissement des obligations,	19,808 14	
4° Somme annuelle pour l'amortissement des actions,	6,000 »	
5° Frais généraux de la Société,	49,120 11	
Total,	1,012,868 56	ci 1,012,868 56
Reste net à distribuer aux actions,		184,170 14

Quoique cette somme de 184,170 fr. 14 c. ne soit pas suffisante pour servir un intérêt de 4 0/0 aux actions, il n'en est pas moins opportun de faire ressortir dans quelle proportion elle dépasse les bénéfices de l'année 1858.

A cet effet nous allons déduire des revenus de 1858 toutes les recettes autres que celles du trafic appartenant à l'exercice même.

En 1858 nous avions ajouté aux recettes du trafic ordinaire :

1° Une somme de montant des produits de l'exploitation du mois de décembre 1857. 31,554 21

2° Une somme de montant du produit net de l'exploitation provisoire qui a eu lieu à l'ouverture de la ligne. 54,272 93

Total, 85,827 14

Déduction faite de ces 85,827 fr. 14 c., les produits nets de l'exploitation pendant l'exercice 1858 ont été de 48,616 60
soit environ 4 fr. par action.

Si l'on déduit des bénéfices de l'exercice 1859 la somme de 33,032 fr. 55 c., montant des placements de fonds, il reste un excédant de 151,137 59
soit 20 fr. 50 c. par action.

Cette somme de 151,137 fr. 59 c. présente sur les bénéfices de l'année 1858 (48,616 fr. 60 c.) une augmentation de 102,520 99

Soit 8 fr. 50 c. par action ou 200 0/0 de plus qu'en 1858.

Comparé aux autres lignes, le chemin de Bességes a eu, par ce fait, un accroissement de revenu rarement atteint par les grands réseaux à la deuxième année de leur exploitation.

Ces considérations, qui constatent la vitalité de notre entreprise, sont d'une progression rassurante, surtout en face des difficultés sans nombre que nous avons rencontrées jusqu'à ce jour, et dont les principales vous ont été développées dans la première partie de ce rapport.

Notre exploitation nous revient, en 1859, à 51 fr. 40 c. 0/0 du revenu brut, et le chiffre net de 184,170 fr. 14 c. nous donne 15 fr. 35 c. par action, soit un peu plus de 3 0/0 du capital social.

Le Conseil a pensé que, sur la partie du fonds social non employée, et qui est disponible, il serait possible, sans nuire à nos services, de distraire la somme nécessaire pour compléter le paiement de 20 fr. par actions, soit 4 fr. 65 c. en sus du produit réel, ce qui, pour les 12 000 actions, formerait un prélèvement total de 55,829 fr. 86 c.

Mais, comme il s'agit d'une somme qui ne fait pas partie des bénéfices de l'exploitation, le Conseil, pénétré de respect pour ses statuts, qui ne lui permettent de pourvoir au paiement des intérêts des actions avec le capital social que pendant la durée des travaux qu'on doit considérer aujourd'hui comme terminés, ne peut que vous soumettre une proposition qu'il dépendra de l'assemblée générale des actionnaires d'adopter ou de rejeter, et qui, si elle est adoptée par vous, constituera une véritable restitution partielle du reliquat du fonds social, reliquat dont l'importance dépasse nos besoins prévus. Vous allez donc être appelés à prendre une décision sur ce point.

L'assemblée générale de l'année dernière avait nommé une commission formée de MM. Pérodeaud, Trudon et Martin, à l'effet de :

« Vérifier les comptes de l'exercice courant, et de » présenter son rapport à l'assemblée générale an- » nuelle de 1860. »

Des trois membres de cette commission, le second, l'honorable M. Trudon, est décédé ; M. Martin a donné sa démission. Restait M. Pérodeaud, qui a bien voulu se rendre avec empressement à l'invitation qui lui avait été faite par votre Conseil d'administration. Se trouvant seul, M. Pérodeaud nous a déclaré qu'il ne croyait pas devoir remplir le mandat qui avait été confié à la commission, et qu'il laissait entière la question de vérification des comptes.

Nous vous proposons, Messieurs, de nommer une nouvelle commission composée de trois membres, qui aura à vous soumettre l'année prochaine un rapport analogue à celui que vous aviez demandé pour cette année.

Vous vous rappelez sans doute, Messieurs, que dans sa lettre du 7 janvier dernier, adressée au ministre d'État, l'Empereur insistait sur la nécessité d'abaisser les tarifs des chemins de fer, afin d'amener les matières premières aux plus bas prix possibles sur les lieux de consommation.

S'il était pris une mesure générale dans ce but, notre chemin, dont les transports se composent presque entièrement de houilles et cokes, aurait à souffrir plus que tout autre.

Peut-être a-t-on conçu des inquiétudes à ce sujet? Hâtons-nous de les faire disparaître. En effet, bien qu'on puisse s'attendre à ce qu'une demande soit faite par l'administration, nous sommes parfaitement en mesure de conserver notre position intacte. S'il convient aux actionnaires de consentir à la modifier, ils pourront obtenir une ample compensation des avantages dont ils feraient l'abandon.

Ce qui fait notre force dans la circonstance, c'est que, entre toutes les Compagnies de chemins de fer, la nôtre seule n'a obtenu du gouvernement ni garantie d'intérêt, ni subvention, ni faveur d'aucune sorte.

Dès lors, si le sacrifice d'une partie de nos revenus nous était demandé par l'État, pourrait-il se refuser à nous accorder enfin quelques-uns des avantages dont il a été si généreux envers les autres Compagnies ?

Quoi qu'il puisse advenir, si l'existence actuelle de notre chemin n'est nullement atteinte, nos efforts incessants tendront à en faire augmenter le produit, à assurer sa prospérité.

Si, au contraire, des propositions de fusion étaient faites, les actionnaires qui, seuls, ont droit de trancher cette grande question, trouveraient en nous le dévouement le plus absolu pour préparer les voies à une solution satisfaisante.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

L'assemblée générale :

1° Approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1859 ;

2° Décide le prélèvement de la somme de 55,829 fr. 86 c. sur le reste disponible du fonds social, pour compléter l'intérêt de 4 0/0 à servir aux actions en 1860 ;

3° Nomme M. Bouchet, ancien directeur de fonderies, et M. Bétouille, avocat, membres du Conseil d'administration, en remplacement de MM. Terret et Parran, démissionnaires ;

4° Nomme une commission de trois membres, composée de

MM. Doyat, inspecteur général des ponts et chaussées ;
Brocard, banquier ;
Leligois, ancien comptable de la liste civile,

A l'effet de vérifier les comptes et de présenter un rapport à la prochaine assemblée générale.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale du 18 avril 1860.

COMPTE RENDU

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par M. L. FRÉMY, conseiller d'État en service extraordinaire, gouverneur,

Et Rapport de MM. les censeurs.

EXERCICE 1859.

Messieurs les actionnaires,

Vous avez remarqué, dans le compte rendu qui vous a été présenté l'année dernière, les résultats obtenus par votre Société pendant l'exercice 1858.

Deux points surtout ont attiré votre attention : les conditions meilleures auxquelles nous avions pu faire nos prêts, et, comme conséquence, l'accroissement du chiffre de nos opérations.

L'exercice 1859, dont nous allons mettre l'exposé sous vos yeux, vous offrira des résultats non moins satisfaisants.

Notre crédit s'est encore étendu et affermi, et, bien que cet exercice n'ait été signalé par aucune de ces grandes affaires dont nous avons eu l'occasion de vous parler à votre avant-dernière assemblée, vous remarquerez dans les principales branches de nos opérations une notable augmentation.

Ainsi, le nombre des prêts, qui en 1858 n'avait été que de 227, a été de 358 pendant l'année 1859.

Le montant des prêts à court terme a atteint le chiffre de 7,831,000 fr.

La moyenne des sommes déposées en vertu de l'article 2 des statuts qui avait été, en
1858, de 53,838,128 fr. 57 c.
a été, en 1859, de 67,035,247 31

Les avances sur obligations foncières, peu importantes encore, eu égard au chiffre des émissions, ont pris plus de développement ; et enfin, le mouvement général de notre caisse qui, en 1858, n'avait pas dépassé 482 millions, s'est élevé, en 1859, au chiffre de 1 *milliard* 197 *millions.*

Un pareil succès obtenu pendant une année de vicissitudes politiques, est remarquable à plus d'un titre. Il témoigne des relations étendues que notre institution s'est créées, de l'importance des intérêts qu'elle s'est rattachés et de la confiance qu'elle leur inspire.

Si la nature de ses opérations offre toujours des difficultés qu'il lui importe de vaincre, elle n'est plus au temps où il lui fallait, à chaque pas, se défendre contre d'injustes préventions.

On ne conteste plus les avantages des engagements à long terme depuis la réduction à 1/2 0/0 de l'indemnité due pour les remboursements anticipés, et on comprend mieux la combinaison des prêts en obligations foncières, maintenant que le taux des annuités a baissé par suite de l'élévation du cours de ces valeurs.

Cette situation justifie l'excellente tenue de vos actions sur le marché ; mais si elle n'est pas indifférente pour vos bénéfices, elle ne l'est pas non plus pour les intérêts des emprunteurs si intimement liés aux vôtres. En élargissant la base de votre crédit, elle vous met en mesure de multiplier vos services.

Nous entrons dans le détail de nos opérations.

DES PRÊTS.

Les prêts réalisés dans l'année 1859 ont atteint le chiffre de fr. 34,217,300 »

Savoir :

343 prêts à long terme,		26,386,300 »
15 prêts à court terme,		7,831,000 »
358	Total égal,	34,217,300 »

§ 1er. — PRÊTS A LONG TERME.

Les prêts à long terme ont été réalisés, savoir :

277 prêts pour en obligations 4 0/0 avec lots.	fr. 20,294,300 »
66 prêts pour en obligations 5 0/0.	6,092,000 »
343 prêts pour	26,386,300 »

Ces prêts se répartissent ainsi :

1° Pour le département de la Seine :		
233 prêts	20,415,400 »	
2° Pour les autres départements,		
110 prêts	5,970,900 »	26,386,300 »

En 1858, le nombre des prêts avait été de 227 seulement pour une somme de 30,041,200 »

Augmentation du nombre de prêts en 1859, 116

Diminution de la somme prêtée, 3,654,900 »

Mais si l'on déduit du montant des prêts réalisés en 1858, le prêt exceptionnel de 11 millions accordé à un seul emprunteur : la *Compagnie immobilière de Paris*, on trouve que la somme prêtée en 1859 a aussi dépassé de 7,342,100 fr. celle prêtée en 1858.

Le nombre des prêts à long terme réalisés depuis

la fondation de votre Société était, au 31 décembre 1859, de 2,075, pour une somme de fr. 139,923,630 »

Sur cette somme, la Société a recouvré :

Par l'amortissement semestriel,	3,504,951 79	
Par les remboursements anticipés,	9,130,711 26	12,635,663 05

Le nombre des prêts accordés en 1859 dans les départements a été encore inférieur à celui des prêts accordés à Paris. On en fait souvent un reproche à votre Société, comme s'il dépendait d'elle qu'il en fût autrement. Mais ce reproche n'est pas mérité. Si vos prêts sont plus nombreux dans le département de la Seine, c'est que les demandes qu'il vous adresse sont plus nombreuses. L'habitude et la science des affaires, en effet, y est plus répandue ; les propriétaires sont toujours plus au courant des perfectionnements du crédit, et disposés à en profiter. Ce n'est pas pour votre Société seulement que ce fait s'est présenté : il en a été de même pour toutes les institutions et pour la Banque de France elle-même.

Au reste, le nombre des prêts consentis dans les départements a été, cette année, beaucoup plus considérable que les années précédentes, et l'état actuel de nos relations nous fait espérer qu'il le deviendra encore davantage.

ANNUITÉS DES PRÊTS.

Annuités recouvrées.

Pendant l'exercice 1859, la Société avait à recouvrer pour semestres d'annuités	Fr.	6,336,806 64
Elle a reçu		6,209,603 24
Restes à recouvrer,		127,193 40

Annuités en retard.

Au 31 décembre 1859, le chiffre des annuités en retard était de	fr.	151,609 60
Dont, pour les exercices précédents,		24,416 20
Et pour l'exercice 1859,		127,193 40
Total égal,		151,609 60
Cette somme de		151,609 60
par suite de divers paiements, se trouve réduite aujourd'hui à		101,760 90

Annuités payées par avance.

Les annuités payées par avance au 1er janvier 1860 (l'échéance n'est fixée qu'au 31 du même mois) s'élevaient au chiffre de	fr.	206,410 80
En dehors de cette somme, votre Société a reçu pour le semestre échéant le 31 juillet prochain,		64,129 55
Ce qui porte à		270,540 35

le montant des annuités ainsi payées par avance.

§ 2. — PRÊTS A COURT TERME.

Les prêts à court terme, au 31 décembre dernier, étaient au nombre de 16, pour une somme de francs 7,911,000.

Tous ces prêts, à l'exception d'un seul qui s'élève à 300,000 fr., ont été réalisés pendant l'année 1859.

Vous voyez que ce genre d'opérations a pris dès la première année certaine importance. Nous avons pu ainsi contribuer efficacement à la mise en valeur de terrains sans produit, et en même temps que nous trouvions un emploi utile de votre capital social, nous nous préparions pour l'avenir des prêts à long terme.

Il y a déjà, en effet, un de ces prêts à court terme qui, l'échéance venue, a été converti en un prêt à long terme.

PRÊTS POUR TRAVAUX DE DRAINAGE.

Au 31 décembre dernier, il vous a été transmis 45 demandes pour travaux de drainage, formant ensemble une somme de 406,099 fr. 17 c.

Sur ces demandes,

2 avaient été réalisées pour une somme de	fr.	36,000 »
20 autorisées par votre Conseil, pour une somme de		178,299 17
5 rejetées,		24,400 »
2 retirées,		30,000 »
16 restaient à l'étude,		140,000 »
45 Total égal,		406,099 17

Les prêts sur travaux de drainage n'ont pas pris le développement sur lequel on avait cru pouvoir compter.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS.

Le nombre des titres émis pendant l'année 1859 est de 41,020, pour une somme de 24,365,400 francs.

Savoir :

Obligations 3 et 4 0/0 (emprunt de 200 millions),	19,854 tit.	pour une somme de	13,782,400
Obligations 5 0/0,	21,166 —	—	10,583,000
Total,	41,020		24,365,400

Le montant des obligations figurant, au 31 décembre, au passif, s'élève à	fr.	129,665,400 »
Si l'on déduit les titres en dépôt chez les correspondants, pour une somme de		184,000 »
Reste pour la circulation, au 31 décembre 1859,		129,480,600 »

Les titres en circulation se classent ainsi :

Oblig. 3 et 4 0/0,	370,820 titres	pour fr.	97,097,400
Obligations 5 0/0,	65,136	—	32,568,000
	435,956	Tot. au 31 déc.	129,665,400

Si nous comparons le chiffre des prêts à long terme et à court terme, soit,	fr.	134,241,966 95
au chiffre des obligations en circulation, déduction faite des titres en dépôt chez les correspondants, et des titres libérés partiellement, soit,		128,216,800 »
nous trouvons que le montant des prêts, au 31 décembre, excédait le montant des obligations en circulation de		6,025,166 95

Si nous faisons le même rapprochement, en distinguant d'après le taux de l'intérêt, on trouve :

Prêts à l'intérêt de 5 0/0, pour une somme de	33,384,067 68
Obligations à l'intérêt de 5 0/0, pour une somme de	32,480,000 »
Excédant des prêts,	904,067 68

à l'intérêt de 5 0/0 sur les obligations au même intérêt.

Le reste des prêts est représenté par des obligations appartenant à l'emprunt de 200 millions, à un intérêt inférieur ou égal à 4.34 0/0.

Le chiffre de nos obligations en circulation, en 1859, s'est développé parallèlement au chiffre de nos prêts ; ainsi le commande la marche normale de votre institution.

Quant aux cours, après avoir subi pendant la guerre une baisse inévitable, moindre cependant que celle des autres valeurs, ils n'ont pas tardé à se relever, et ils n'ont pas été moins fermes en 1859 qu'en 1858.

Voici le tableau du cours moyen de nos valeurs pendant les mois de décembre 1857, 1858, 1859 :

	4 0/0		3 0/0	
Années.	500	100	500	100
1857........	426.11	91.08	402.21	79.56
1858........	474.90	93.63	446.15	87.38
1859........	474.19	97.22	451.46	90.51

DÉPOTS DE FONDS.

Au 31 décembre 1859, le solde de nos dépôts de fonds était de

fonds était de	fr.	55,758,459 65
dont en compte courant,		54,683,059 65
en bons de baisse,		1,075,400 »
Total égal,		55,758,459 65

Le solde maximum, pendant l'année 1859, a été de 88,143,723 fr. 02 c.

Le solde minimum, de 40,547,132 fr. 95 c.

Le nombre des titulaires de compte, au 31 décembre, était de 4,229.

Nous vous avons fait remarquer, l'année dernière, l'importance de ce service. La modification que nous vous proposions d'introduire dans vos statuts, et qui devait nous donner plus de latitude pour l'emploi des fonds déposés, a été approuvée par le gouvernement, et nous en avons déjà recueilli les bons effets ; nous y reviendrons tout à l'heure.

AVANCES SUR TITRES.

1° AVANCES SUR OBLIGATIONS FONCIÈRES.

Le montant des avances sur obligations foncières, pendant l'année 1859, a été de 10,210,283 fr. 39.

Le solde de ces avances, au 31 décembre, était de	5,084,165 61
Il n'était, au 31 décembre 1858, que de	2,053,816 93
Augmentation, au 31 décembre 1859,	3,030,348 68

Le montant de ces avances, consenties par la Banque de France pendant la même année, a été de 5,046,800 fr.

Le solde, en décembre 1859, était de 1,044,000 fr.

2° AVANCES SUR VALEURS DIVERSES.

Pendant l'année 1859, le montant des avances sur obligations de chemins de fer a été de	10,087,823 95
Sur valeurs diverses, de	239,882 30
Total,	10,327,706 25

Le solde de ces avances, au 31 décembre 1859, n'était que de 214,882 fr. 30.

C'est, vous le savez, la première année que nous sommes autorisés à faire les opérations de ce genre.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES DE L'ANNÉE 1859

Les produits bruts de l'exercice 1859 se sont élevés à	8,926,884 29
Les dépenses se montent à	6,205,467 43
Reste net,	2,721,416 86
Il a été distribué aux actionnaires 5 0/0 d'intérêts provisoires, ci	748,237 50
Reste,	1,973,179 36

que nous vous proposons d'employer de la manière suivante :

1° Au fonds de la réserve statutaire, 20 0/0, maximum autorisé par les statuts, à 394,635 86

2° A la liquidation de toutes les créances litigieuses des exercices antérieurs, 80,000 »

Ces créances s'élèvent à la somme de 128,049 fr., sur laquelle nous avons la certitude de recouvrer au moins 35 0/0. En affectant à cette liquidation une somme de 80,000 fr., nous aurions pourvu à toutes les éventualités et couvert à l'avance le déficit qui pourrait survenir.

3° Au paiement d'un dividende de 12 fr. 50, qui formerait, avec les 12 fr. 50 déjà payés, un revenu de 25 fr., représentant 10 0/0 sur les 250 fr. versés par action, ci 749,087 50

Quant aux 748,856 fr. qui constituent le reliquat et qui représentent encore 5 0/0 sur le capital versé, nous l'emploierions à dégager la partie de votre capital social immobilisée dans les hôtels de la Compagnie.

Vous savez, Messieurs, que votre capital social est à la fois un fonds de garantie et un moyen de faire

face aux besoins imprévus, et que, dès lors, il doit toujours être liquide et disponible à tout instant.

Ce capital, qui s'élève à 15 millions, se compose actuellement de 12,428,509 fr. 58 en numéraire ou en valeurs réalisables pour ainsi dire à vue, et de 2,571,490 fr. 42 en immeubles. Ces immeubles représentent assurément une valeur au moins égale à leur prix d'acquisition et d'appropriation ; mais on ne peut se dissimuler que, par suite de cet emploi, la Société n'a plus en caisse la totalité de son fonds social, et qu'elle ne pourrait plus en disposer suivant ses besoins. Cette situation, sans être irrégulière, n'est peut-être pas tout à fait en rapport avec la scrupuleuse exactitude et la rigoureuse prévoyance qui caractérisent tous les actes de votre administration. Aussi, en vous proposant une mesure qui aurait pour effet de rendre à votre capital sa disponibilité, nous ne faisons que suivre la voie dans laquelle nous marchons depuis notre origine et nous conformer aux précédents que vous avez admis.

En effet, ne vous voit-on pas chaque année, guidés par cet esprit de prudente économie, porter à votre réserve statutaire le maximum autorisé par vos statuts ? N'avez-vous pas, en outre, dès l'origine de votre établissement, créé un fonds de prévoyance et de provision auquel chaque exercice a fourni sa contribution? En 1858, après avoir limité le dividende à 9 0/0 du capital émis, n'avez-vous pas doté ce fonds de prévoyance de la somme considérable de 649,686 fr., et plus récemment encore, lorsque vous vous décidiez à étendre votre action sur le territoire de l'Algérie, n'avez-vous pas voulu que la plus grande partie des bénéfices provenant de ces opérations fussent consacrés à devancer l'amortissement normal des obligations émises pour la réalisation de ces prêts.

En pratiquant, comme vous l'avez fait jusqu'à ce jour, ce système de prudence et d'épargne, vous n'avez pas eu pour but simplement d'accumuler des capitaux afin d'assurer à l'avenir des avantages dont vous auriez pu aujourd'hui vous attribuer la jouissance ; vous avez bien compris que vous travailliez aussi à la prospérité du présent, et que vous accéléricz le développement de vos opérations.

Il ne vous a pas échappé, en effet, que votre force étant dans votre crédit, plus vous gagneriez rapidement la confiance du public, et plus promptement aussi vous atteindrez les jours de prospérité, et que le moyen le plus sûr de gagner cette confiance, d'obtenir ce crédit, c'est de vous montrer avant tout jaloux de fonder un établissement sérieux, durable, entouré de garanties et de précautions, qui lui permettent de répondre à toutes les éventualités, et de traverser sans inquiétudes, même les circonstances contre lesquelles la plus stricte prudence pourrait se dispenser de se mettre en garde.

Jusqu'ici le paiement des dividendes de vos actions a eu lieu trois fois par an ; conformément à l'article 89 des statuts, un premier dividende provisoire est distribué le 1er juillet de chaque année, un deuxième le 1er janvier de l'année courante, et le dividende complémentaire après votre assemblée générale, le 1er mai. Ce mode de paiement a l'inconvénient de vous causer des déplacements et en même temps de multiplier nos écritures et nos frais. En conséquence, votre Conseil a été d'avis qu'à l'avenir le paiement des dividendes n'eût plus lieu que deux fois par an : un dividende provisoire unique de 5 0/0 sur la somme versée, soit 12 fr. 50 par action, serait payé à la fin de l'exercice, et le dividende complémentaire serait payé le 1er juillet suivant, deux mois environ après votre assemblée. C'est, sauf les époques, le système adopté par la Banque de France.

Toutefois, pour ne porter atteinte à aucune convenance, la mesure dont nous parlons ne recevrait son exécution qu'à partir de l'année prochaine. Ainsi, vous allez toucher le 1er mai le dividende complémentaire pour l'exercice 1859, le 1er juillet, comme par le passé, vous toucherez un premier dividende provisoire pour 1860, et un second le 1er janvier 1861 ; mais vous ne toucheriez le dividende complémentaire pour 1860 que le 1er juillet 1861.

Nous allons vous entretenir maintenant de diverses questions sur la plupart desquelles nous avons déjà appelé votre attention l'année dernière.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

Vous nous avez conféré les pouvoirs nécessaires pour introduire dans vos statuts, de concert avec le gouvernement, différentes modifications dont l'expérience vous avait démontré l'utilité.

Nous demandions qu'il nous fût permis :

1° D'étendre le bénéfice de l'amortissement aux prêts dont la durée est inférieure à dix années ;

2° D'employer, dans de certaines limites, à une autre destination que celle fixée par l'article 2 de vos anciens statuts, les capitaux que vous êtes autorisés à recevoir en dépôt ;

3° De prêter plus d'un million à un même emprunteur.

En ce qui concerne la première proposition, l'article 1er de vos nouveaux statuts s'exprime ainsi :

« La Société......... a pour objet de prêter sur » hypothèque aux propriétaires d'immeubles des sommes remboursables soit à long terme par annuités, » soit à court terme avec ou sans amortissement. »

La deuxième se trouve dans l'article 2, § 2, qui est ainsi conçu :

« Ces capitaux (les capitaux reçus en dépôt) pourront être employés jusqu'à concurrence de la moitié de leur montant et pour un terme qui n'excédera pas 90 jours, soit à faire, suivant des conditions délibérées en Conseil d'administration, des avances sur les obligations émises par la Société, » ou *tous autres titres qui seraient reçus à la Banque de France, comme garanties d'avances,* » *soit en achats de bons du Trésor.* »

Enfin, la troisième a été consacrée par la suppression pure et simple de l'article 57 des anciens statuts qui fixait à un million le maximum du prêt consenti à un même emprunteur.

Ces modifications auront une très-grande influence sur votre situation ; l'exercice 1859 en a déjà recueilli quelques avantages, et elles produiront dans l'avenir, nous n'en doutons pas, les heureux résultats que nous en attendons.

PRÊTS AUX DÉPARTEMENTS, AUX COMMUNES, AUX ASSOCIATIONS SYNDICALES.

Conformément à votre délibération du 27 avril 1859, nous avons sollicité l'autorisation de prêter, même sans affectation hypothécaire, des sommes remboursables, soit à long terme, soit à court terme, aux départements, aux communes et aux associations syndicales. Notre demande a été favorablement accueillie par le gouvernement, et nous pourrions aujourd'hui même vous annoncer la conclusion de cette affaire, si, pour accomplir l'une des conditions essentielles de votre acquiescement, il n'était pas nécessaire de recourir à l'autorité législative.

Vous avez pensé avec nous que nos obligations, spécialement affectées à la réalisation des prêts hypothécaires, ne devaient pas être employées à la réalisation des prêts départementaux et communaux, et vous avez décidé en conséquence qu'il y aurait lieu de créer pour cette nouvelle catégorie d'opérations des titres spéciaux et distincts qui ne seraient pas confondus avec nos lettres de gage.

Cette résolution ne nous a pas été inspirée par la crainte de diminuer la garantie sur laquelle reposent actuellement nos obligations foncières. Le gage départemental et communal vous paraît au contraire, comme à nous, présenter la sécurité la plus complète ; mais vous avez voulu, en établissant cette distinction, conserver intact le placement hypothécaire pur et simple qui est entré si profondément dans les habitudes de la France et qui, jusqu'ici, a été si recherché par les capitaux des départements.

Or, pour que cette distinction soit réelle et efficace, il ne suffit pas de l'introduire dans la forme et dans la dénomination des titres, il faut encore qu'elle soit consacrée par la loi. Il faut que la loi, dérogeant aux principes généraux qui régissent les associations commerciales, décide qu'exceptionnellement et pour la circonstance dont il s'agit, il y aura pour ainsi dire deux sociétés en une seule ; que vous aurez, d'un côté, des prêteurs hypothécaires auxquels, par privilége, seront affectés les gages hypothécaires, et, d'un autre côté, des prêteurs départementaux et communaux qui jouiront aussi d'un même privilége sur les garanties affectées à ces dernières opérations.

Nous ne devons pas vous dissimuler que le gouvernement, moins frappé que votre administration et que vous-mêmes de la nécessité de maintenir dans son isolement le titre hypothécaire, a tenté de nous détourner de la création d'un nouveau titre ; mais en présence de votre décision, et après une délibération très-approfondie, nous avons pensé qu'il y avait lieu de persister.

Nous croyons que cette affaire sera terminée dans le cours de la session actuelle.

TRAITÉ AVEC LE SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Nous ne reviendrons pas sur le projet de traité avec le Sous-Comptoir des Entrepreneurs que vous nous avez autorisés à conclure ; nous vous en avons exposé l'année dernière les dispositions principales.

L'une de ces dispositions stipule que la garantie de 2 millions 1/2 accordée au Sous-Comptoir par l'Etat, sera maintenue en faveur du Crédit foncier.

Cette disposition, qui touche aux intérêts du Trésor, rend nécessaire l'intervention du pouvoir législatif.

Un projet de loi conforme, délibéré en conseil d'Etat, est soumis en ce moment à la sanction du Corps législatif, et nous avons lieu de penser qu'il sera adopté dans le cours de la présente session.

EXTENSION A L'ALGÉRIE DES OPÉRATIONS DU CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Nous vous avons convoqués en assemblée générale extraordinaire le 25 janvier dernier, à l'effet de soumettre à votre approbation un projet d'extension, au territoire de l'Algérie, des opérations du Crédit foncier. Nous vous avons fait connaître les conditions que nous avions stipulées et les limites dans lesquelles nous avions cru devoir renfermer notre concours ; vous avez approuvé nos propositions.

Un décret du gouvernement, en date du 10 mars, a promulgué et rendu exécutoires en Algérie les actes législatifs qui ont organisé votre institution et qui, seuls, pouvaient lui permettre de fonctionner aux mêmes conditions qu'en France. Nous ne tarderons pas à être en mesure de commencer nos opérations, et nous espérons que notre intervention, avantageuse pour vos intérêts, exercera une salutaire influence sur l'état du crédit en Algérie.

CRÉDIT AGRICOLE.

En vous entretenant l'année dernière de la formation d'une Société de crédit agricole, nous vous avons fait connaître l'origine, le but, l'organisation et les moyens d'action de cette Société. Nous nous sommes efforcés ensuite de bien établir que cette nouvelle affaire ne serait pas confondue avec le Crédit foncier, qu'elle resterait en dehors de nos intérêts actuels, et que, tout en nous empruntant notre administration, elle ne nous imposerait aucune responsabilité financière.

Si ce projet n'a pu encore arriver à sa réalisation, ce n'est pas parce que nous l'avons abandonné : nous sommes, au contraire, convaincus comme précédemment qu'il y a lieu de le mettre à exécution.

Aussi pendant le temps qui s'est écoulé depuis notre première communication, nous nous sommes livrés à de nouvelles études qui nous ont permis d'introduire dans les statuts d'utiles modifications, et nous avons entamé avec le gouvernement une négociation dont vous apprécierez les heureux résultats.

Voici la plus importante des modifications que nous avons adoptées. Aux termes de notre projet primitif, la Société devait se borner à escompter elle-même ou à faciliter par sa signature l'escompte à la Banque des billets revêtus de deux signatures. Cet escompte était nécessairement soumis aux conditions imposées par la Banque de France, et, entre autres, à la condition du délai, qui, vous le savez, ne dépasse pas 90 jours. Or, l'agriculture ne peut se renfermer dans cette étroite limite, et dès lors le crédit qu'on se propose de lui ouvrir ne sera plus qu'une illusion. Il en sera de même à plus forte raison quand il s'agira de l'industrie agricole. Quel est l'industriel qui entreprendra

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Situation au 31 décembre 1859.

ACTIF.

Actionnaires		15.006.250 »
Caisse et portefeuille		19.788.5[illegible]6 [illegible]
Trésor		40.948.082 01
Avances sur dépôts de titres		5.290.047 91
Receveurs généraux		1.985.341 03
Porteurs d'obligations, titres libérés partiellement		7.064.200 »
Emprunteurs, prêts réalisés :		
à long terme	127.287.966 95	
à court terme	6.954.000 »	
pour travaux de drainage	36.000 »	134.277.966 [illegible]
Semestres d'annuités échus		151.609 60
Hôtel de la Compagnie		2.571.490 62
Mobilier		120.771 57
Créances litigieuses		128.049 90
Réescomptes		1.936.166 17
Frais de premier établissement 1853-1856		1.394.437 45
Divers		2.296.507 80
		232.772.497 89

PASSIF.

Capital social :		
réalisé	14.993.750 »	
à réaliser	15.006.250 »	30.000.000 »
Réserve statutaire		794.242 75
Fonds de prévoyance et provisions pour le service des obligations		3.153.265 56
Obligations en circulation		120.109.600 »
Titres libérés partiellement		8.670.000 »
Prêts différés		1.183.914 10
Dépôts en compte courant		55.758.459 [illegible]
Intérêts, primes, lots et dividendes à payer		1.130.296 [illegible]
Obligations sorties au tirage à rembourser		247.300 »
Divers		1.0[illegible]5.082 72
		230.051 081 03
Excédant de l'actif sur le passif		2.721.416 86
		232.772.497 89

Extrait du compte de profits et pertes de l'exercice 1859.

DOIT.

Intérêts, primes et lots des obligations en circulation	5.213.233 31
Personnel, administration centrale	637.[illegible] 55
Service des receveurs généraux	83.000 »
Commissions de banque et autres	134.831 70
Enregistrement et timbre	24.910 35
Frais d'impression et de publicité	100.433 36
Matériel, chauffage, éclairage, frais divers	97.196 15
Ports de lettres, factages et transports de fonds	23.011 30
Amortissement des frais de premier établissement 1853-1856	76.148 35
Amortissement du mobilier, 10 0/0	15.027 27
	6.205.467 63
Bénéfice net	2.721.416 86
	8.926.884 29

AVOIR.

Intérêts des prêts réalisés	5.236.043 [illegible]
Allocations pour frais d'administration	665.659 28
Produits divers	410.604 »
Intérêts du capital social et des réserves	743.805 [illegible]
Bénéfice des dépôts en compte courant	[illegible] 256 70
Subvention de l'État, 5 0/0 sur les prêts à long terme	1.319.315 »
	8.920.834 29

des constructions, achètera des machines au moyen d'un emprunt dont le remboursement sera exigible au bout de quelques mois? Il fallait donc ou renoncer à ces dernières opérations ou trouver un moyen d'assurer à l'emprunteur un plus long délai pour le cas où la Banque ne renouvellerait pas son escompte. Cette difficulté, nous l'avons résolue en introduisant dans les statuts la faculté de faire des prêts à plus longue échéance que ceux de la Banque de France, sans toutefois pouvoir excéder trois ans, et de créer, pour faire face à ces besoins, des bons de caisse ou obligations dont le délai d'exigibilité n'excéderait pas cinq ans.

Quant à notre négociation avec le gouvernement, elle avait pour but d'obtenir du Trésor un concours utile et officiel qui nous procurât quelques avantages financiers, et, nous plaçant sous le patronage de l'Empereur, fît bien comprendre au public que nous fondons, non pas une banque de spéculation, mais une institution destinée à rendre au pays de véritables services. Nos efforts pour atteindre ce but n'ont pas été inutiles, et nous sommes autorisés à vous déclarer que nos espérances seront bientôt réalisées.

Il ne nous reste plus qu'à vous offrir de prendre part à cette nouvelle affaire. Nous vous avons annoncé l'année dernière que, sur les 20,000 actions à émettre actuellement, il vous en serait réservé 15,000, soit une de la Société nouvelle pour quatre de la Société du Crédit foncier.

La souscription sera très-prochainement ouverte.

Les avis, insérés dans la forme ordinaire, vous feront connaître l'époque et les conditions de cette souscription.

Vous avez pu, Messieurs, apprécier par cet exposé le nombre et l'importance des opérations dont le Crédit foncier est actuellement chargé.

Pour des travaux d'une nature si variée, il faut que votre administration trouve dans son personnel autant de zèle que de capacité.

Or, dans le cours de cette année, ces qualités si nécessaires ne nous ont pas fait défaut. Nous saisissons donc avec empressement l'occasion de rendre à nos collaborateurs la justice qu'ils méritent, et nous espérons que, grâce à leur dévouement et à leur intelligence, il nous sera permis désormais, comme par le passé, de donner satisfaction à tous les intérêts qui nous sont confiés.

Aux termes des articles 24 et 27 des statuts, le renouvellement par cinquième de votre premier Conseil d'administration a commencé à partir de la sixième année sociale.

Les quatre administrateurs sortants désignés par le sort sont :

MM. Hallig,
De Rainneville,
Dailly,
Firino.

L'ordre d'ancienneté désigne M. Cotelle comme censeur sortant en 1860.

Les membres sortants peuvent toujours être réélus.

OBSERVATIONS

Présentées au nom de Messieurs les Censeurs,

Par M. Paravey, l'un d'eux.

Messieurs,

D'importantes mesures, d'importants résultats signalent encore l'exercice dont les comptes vous sont soumis.

Vous connaissez maintenant les résultats. Ils peuvent se résumer en quelques chiffres qu'il suffit de rappeler et qu'il est intéressant de comparer à ceux de l'année dernière.

Les prêts réalisés à long terme se sont élevés, en 1859, au nombre de 343, pour une somme totale de 26,386,300 fr. Ils avaient été, en 1858, au nombre de 227, pour un total de 30,041,200 fr. M. le gouverneur vous a expliqué que cette diminution dans le montant des prêts tient à l'importance exceptionnelle d'un prêt fait à un seul emprunteur. Le progrès de vos opérations se constate par l'accroissement du nombre des emprunteurs.

Les prêts à court terme commençaient seulement en 1858 ; il n'en avait été réalisé que pour 860,000 fr. Ils se sont élevés pour 1859 à 6,074,000 fr.

Les émissions d'obligations se sont élevées dans une proportion analogue ; la circulation de vos titres s'est augmentée en 1859 de 24,365,400 fr.

A côté de ce développement des opérations qui constituent l'objet essentiel de votre institution, la caisse de service qui vient à leur aide, qui sert tout à la fois l'intérêt de vos emprunteurs et de vos prêteurs, puisqu'elle a pour but de faciliter le placement et d'améliorer la condition de vos titres, a continué de prendre un accroissement qui témoigne de la confiance que le public accorde à votre administration, et que les modifications introduites dans vos statuts doivent empêcher de devenir incommodes soit à la Société, soit au Trésor.

Les versements, qui en 1858 avaient été de 111,956,975 fr. 78 c., laissant au 31 décembre un solde en caisse de 38,937,454 fr. 64 c., se sont élevés en 1859 à 274,382,561 fr. 83 c., et ont laissé en caisse, au 31 décembre, 55,758,031 fr. 41 c.

Les avances sur dépôts d'obligations, qui avaient été de 7,594,514 fr. 38 c. en 1858, ont été en 1859 de 18,492,174 fr. 71 c., justifiant ainsi de plus en plus, par les services rendus aux porteurs de vos titres, l'institution de la caisse, qui est en même temps une source de bénéfices pour la Compagnie.

Enfin, Messieurs, vous aurez été frappés de ces chiffres dans le rapport de M. le gouverneur : le mouvement général de votre caisse, qui, de 1857 à 1858, s'était élevé d'un total de recettes de fr. 73,254,053 26 c. au chiffre de 241,853,504 fr. 24 c., s'est élevé en 1859 de ce dernier chiffre à celui de 1,197,000,000.

En présence de ces chiffres, vérifiés avec soin, et dont les résultats se présentent à nous avec tous les caractères de la certitude, la sévérité habituelle de vos censeurs n'a point d'objection, point de doute à élever contre la répartition de bénéfices qui vous est proposée, et dont le chiffre dépasse encore une fois de 1 0/0 sur le capital versé celui de l'année précédente.

Quelques personnes pourraient même se demander si les résultats obtenus ne permettraient pas de l'augmenter encore davantage. Mais nous nous associons sur ce point de toute notre conviction aux sages réserves du Conseil d'administration et aux considérations si bien exposées dans le rapport de M. le gouverneur : nous ne saurions exprimer en meilleurs termes des idées plus justes, plus salutaires, plus conformes aux véritables intérêts de la Société. Outre les nécessités spéciales à notre genre d'opérations, qui commandent, comme vous le savez, de réserver sur le produit des premières années des provisions indispensables pour le service des obligations pendant les dernières ; — outre la convenance, et on peut même dire le devoir qui nous est imposé de dégager autant qu'il est en nous un capital social, qui n'est au fond, comme vient de le rappeler M. le gouverneur, qu'un capital de garantie, vous n'ignorez pas combien un système de réserve largement appliqué contribue à la puissance et au crédit d'une institution comme la vôtre.

Si, ce qu'à Dieu ne plaise, de mauvais jours arrivent, vous vous estimerez heureux d'avoir été prudents ; si la prospérité continue, comme tout nous autorise à l'espérer, les réserves que vous aurez faites (et qui en seront elles-mêmes un élément) pourront un jour, quand elles ne seront plus nécessaires pour assurer ou accroître les moyens d'action de la Société, profiter directement aux actionnaires par supplément aux répartitions annuelles ou par une libération partielle de ce qui resterait à verser sur les actions.

Une œuvre qui se fonde aussi solidement et qui grandit aussi vite que la nôtre, résiste difficilement au besoin qu'elle éprouve elle-même de s'étendre, ou aux sollicitations qui lui viennent du dehors pour faire profiter d'autres entreprises, dignes d'intérêt, de la puissance dont elle dispose. Nous nous hâtons de dire qu'elle ne doit pas y résister toujours, ni se refuser d'une manière absolue soit aux services qu'on attend d'elle, soit aux avantages qu'elle peut retirer d'une extension raisonnable et naturelle des opérations qui lui sont propres. Mais vous nous approuverez, nous en sommes convaincus, de nous attacher par-dessus tout à son objet essentiel, et de veiller avec soin à ce qu'un désir légitime et honorable de la rendre de plus en plus utile à nous-mêmes et aux autres ne l'expose jamais à s'écarter de ce qui constitue son utilité spéciale.

C'est dans cet esprit qu'ont été examinées et résolues par le Conseil d'administration les questions relatives aux modifications de statuts et aux extensions d'opérations que M. le gouverneur vient de vous rappeler et que vous avez déjà en grande partie sanctionnées par vos votes. C'est dans cet esprit que nous continuerons d'examiner celles qui pourraient se présenter par la suite, certains que cette fidélité au principe de notre œuvre, qui est en même temps sa force, est le meilleur moyen d'assurer pour l'avenir les bénéfices qu'elle peut vous procurer et les services même qu'elle peut rendre à d'autres.

Quoiqu'il soit aussi incommode pour ceux qui parlent que pour ceux qui écoutent de dire et d'entendre toujours les mêmes choses, nous serions fâchés de n'avoir pas à vous rendre tous les ans le même témoignage du bon accord qui existe sur tous les points entre le gouvernement du crédit foncier et votre Conseil d'administration ; du bon esprit, du zèle et de l'intelligence qui président à l'expédition de vos affaires dans tous les rangs et à tous les degrés de cette grande administration, dont chaque année augmente le travail et les titres à votre reconnaissance.

COMPAGNIE IMMOBILIÈRE DE PARIS.

Assemblée générale des Actionnaires du 21 avril 1860.

Présidence de M. Em. Pereire.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Dans le courant de l'année 1859, à laquelle appartiennent les résultats que nous allons vous présenter, nos opérations ont été renfermées dans les mêmes limites que celles de l'année précédente ; tous nos efforts ont dû se borner à améliorer le sort de nos entreprises en plein rapport et à activer l'achèvement de celles qui sont transitoirement improductives par suite des travaux qui s'effectuent pour les mettre en valeur.

Immeubles de la rue de Rivoli.

Les revenus locatifs de ces immeubles tendent à augmenter. Le renouvellement des baux, surtout pour les boutiques, se fait à des conditions meilleures que la location primitive.

Le produit de ces maisons s'est élevé, pendant l'exercice 1859, à 525,087 50 fr., déduction faite des non-valeurs qui ont nécessairement suivi l'expiration des baux que nous avons renouvelés.

Grand hôtel du Louvre.

La valeur locative des boutiques du grand hôtel du Louvre augmente dans une proportion marquée.

En 1857, nos estimations la portaient à 281,400 fr.; en 1858, les locations réalisées atteignaient 291,100 fr.; elles sont aujourd'hui de 302,100 fr., et ce dernier chiffre sera certainement dépassé au fur et à mesure des renouvellements des baux actuels.

Les recettes brutes de l'hôtel même avaient été, en 1858, de 2,168,210 fr. 36 c.; elles ont donné, cette année, 2,202,645 fr. 24 c. Les produits nets ont suivi la même progression ; de 917,253 fr. en 1858, ils se sont élevés en 1859 à 941,301 41, ce qui donne une augmentation de 24,048 fr. 16 c.

L'année 1860 promet des résultats non moins favorables ; les recettes brutes au 19 avril courant dépassent déjà de 60,447 fr. celles réalisées en 1859 pendant la période correspondante.

En résumé, le grand hôtel du Louvre a produit, en 1859 :

Location des boutiques,	295,675
Exploitation,	941,301
	1,236,976

soit 8 87 0/0 du capital employé.

Il faut ajouter qu'en outre de ces sommes, qui figurent seules au crédit du compte de profits et pertes, l'hôtel a produit environ 50,000 fr., employés en augmentation du mobilier, en modification et amélioration de certaines parties de l'immeuble, qui ont été passés en frais généraux, comme dépenses ordinaires d'entretien, malgré la plus-value incontestable qu'ils donnent à l'immeuble.

Ces résultats ne sont pas dus, Messieurs, à un mouvement de prospérité exceptionnelle ; les années 1858 et 1859 n'ont pas été favorables à l'industrie de l'hôtel du Louvre. Le renchérissement des marchandises de consommation a coincidé avec une grande diminution dans le nombre des voyageurs. Les résultats que nous avons obtenus et que promettait la vitalité de l'affaire elle-même sont dus, en grande partie, à la bonne administration de l'hôtel. Formée par les difficultés mêmes qu'elle a heureusement surmontées, elle voit son succès se consolider et elle est préparée à résister à de nouvelles épreuves, aussi bien qu'à profiter, dans la plus large mesure, des circonstances heureuses que lui offrira l'ère de prospérité ouverte par la paix et du retour des affaires sur lesquelles le traité de commerce récemment conclu exercera la plus heureuse influence.

Depuis quelques mois, l'établissement dans une des boutiques de l'hôtel du Louvre, d'un bureau de télégraphie privée fonctionnant jour et nuit, ajoute encore aux éléments de prospérité de l'établissement. Cette innovation met notre hôtel dans des conditions favorablement exceptionnelles. Les voyageurs qui y descendent peuvent recevoir de la province et de l'étranger les dépêches qui leur sont adressées, et répondre sans se déplacer et sans perdre une minute ; cet avantage a été vivement apprécié, et du reste, le bureau de télégraphie de l'hôtel est rapidement devenu un des plus importants de Paris.

La création de l'hôtel du Louvre n'avait pas eu de précédent, du moins en Europe ; son plein succès lui a donné et lui donne des imitateurs dans les grandes villes de France. La formation d'établissements nouveaux qui se modèlent le plus possible sur l'hôtel du Louvre est un fait que nous regardons comme très-favorable. Sans parler des rapports qui peuvent lier ces établissements et l'hôtel du Louvre dans un intérêt commun, les voyageurs fréquentant ces hôtels, habitués désormais à un confortable qu'ils auraient autrefois vainement cherché, formeront pour l'hôtel du Louvre une clientèle nombreuse et assurée.

Immeubles du boulevard des Capucines.

Nous vous avons fait connaître l'an dernier le décret impérial qui, en supprimant la rue Basse-du-Rempart, a définitivement fixé le sort des terrains provenant de l'hôtel d'Osmont.

Les travaux que nous avons entrepris pour élever des constructions sur cet emplacement ont été retardés d'abord à cause de la démolition de l'hôtel rue Basse, n° 6, démolition qui, par suite de l'empêchement d'un locataire, n'a pu avoir lieu que pendant les derniers jours de juillet et le mois d'août, et, plus tard, à cause des rigueurs d'un hiver long, froid et humide ; cependant ces constructions ont été poussées avec une rapidité que vous avez pu apprécier ; elles sont aujourd'hui très-avancées, peu de mois suffiront pour les achever complétement.

Ces constructions comprennent :

1° Une maison d'une superficie de 1,700 mètres, ayant 30 mètres de façade sur le boulevard ;

2° Deux maisons, ayant chacune 500 mètres de superficie avec 17 mètres en façade sur la rue de Lafayette prolongée.

Ces trois constructions sont, comme nous venons de vous le dire, très-avancées.

2° Une maison ayant 800 mètres de superficie avec 17 mètres de façade sur la rue Lafayette, et 16 mètres sur le boulevard.

Ce dernier immeuble, qui se construit sur le même alignement que l'ancien et avec la même ordonnance architecturale, pourrait, au besoin, être divisé en deux, l'un donnant sur le boulevard, l'autre sur la rue Lafayette.

Reste enfin, à l'extrémité du jardin de l'ancien hôtel d'Osmond, un terrain de 510 mètres de superficie avec 20 mètres de façade sur la rue de Lafayette, sur lequel les travaux de construction ne pourront être commencés que lorsque la place du nouvel Opéra sera ouverte.

Ces terrains figurent dans nos inventaires pour une somme de 2,300,000 fr., prix d'achat, soit 265 fr. le mètre. La faiblesse de prix, par rapport à leur valeur actuelle, tient, d'une part, à ce que la principale acquisition a été faite bien avant la grande hausse des terrains et à des conditions vraiment exceptionnelles ; et, d'autre part, à ce que la Société s'est abstenue, comme elle l'a fait pour ses autres opérations, de porter au compte de cet immeuble, en augmentation du prix de revient, aucune portion des intérêts considérables perdus pendant le temps que lesdits terrains sont restés improductifs.

Vous apprécierez, Messieurs, nous le pensons, la sagesse de cette manière de procéder. Si elle a eu pour résultat de diminuer vos dividendes, elle assure l'avenir de cette belle opération, et donne la certitude que notre capital est représenté par des valeurs bien supérieures aux sommes pour lesquelles elles figurent dans nos inventaires.

Il ne nous est pas possible de vous donner, cette année, le chiffre exact du prix de revient des constructions ; il est probable qu'il se rapprochera beaucoup, par mètre superficiel, de celui de la rue de Rivoli, et que, s'il y a une différence, elle sera sans importance.

Nous avons consenti la location d'une des grandes boutiques en construction, moyennant un loyer annuel de 90,000 fr., location qui comprend le rez-de-chaussée, l'entre-sol et le sous-sol, et quoique cette location puisse servir de base au calcul du produit locatif du surplus de l'immeuble, il n'est pas non plus possible d'apprécier d'une manière exacte quel en sera le revenu total.

Nous nous bornerons à ces indications générales ; vous comprendrez notre réserve à cet égard.

Des décisions administratives qui ont prescrit la suppression de la rue Basse-du-Rempart, ont arrêté que l'alignement des constructions à élever sur son emplacement serait celui du boulevard des Italiens.

L'enquête, récemment ouverte à la mairie de la rue Drouot, les complète ; elle fait connaître les projets définitifs de la ville de Paris, relativement à l'établissement du nouvel Opéra, sur l'emplacement des maisons n°s 10, 12, 14 et 16 rue Basse-du-Rempart, et de la décoration architecturale des constructions à élever sur les rues avoisinantes.

La façade qui nous a été prescrite pour nos constructions sur le boulevard sera imposée à celles qui seront élevées, depuis le passage Sandrié jusqu'à la rue de la Chaussée-d'Antin, sur le boulevard, les rues Lafayette et de Rouen, sur la place projetée et sur les deux rues d'isolement, à droite et à gauche de l'Opéra.

Outre les terrains dont nous avons indiqué l'affectation, notre Compagnie possède sur le boulevard des Capucines deux immeubles acquis pendant l'exercice 1859.

Ces deux acquisitions ont eu lieu par voie d'échange et de soulte ; l'une, celle n° 32 de l'ancienne rue Basse-du-Rempart, au prix principal de 580,000 fr. ; l'autre, le n° 40, de la même rue, au prix de 675,000 fr. Nous avons donné en échange deux terrains aux Champs-Élysées, une maison avenue Montaigne et une soulte en argent.

L'utilisation de ces deux propriétés dépend moins des combinaisons que nous pourrions préparer que des mesures prises par la ville pour compléter et hâter la suppression de la rue Basse-du-Rempart. Vous comprendrez que, dans cette situation, nous nous bornions à vous faire connaître ces deux acquisitions avec les conditions auxquelles nous les avons faites, et que nous n'anticipions pas sur des faits qui ne se rapportent pas directement aux opérations réalisées pendant l'exercice 1859.

Terrains des Champs-Élysées.

Les circonstances politiques qui ont marqué le cours de l'année dernière ont eu une influence considérable sur notre opération des Champs-Élysées. Les transactions sur cette nature d'immeubles se sont arrêtées ; depuis quelque temps, cependant, il y a sous ce rapport une reprise marquée. Les ventes que nous avions antérieurement réalisées et qui remontent aux premiers jours de l'année dernière, ont eu une grande importance ; elles ont porté sur 5,745 mètres, et ont donné un bénéfice de 601,076 fr., qui figurent dans les comptes de cette année.

Ce temps de suspension des transactions n'a pas cependant été perdu. Les constructions entreprises par nos acquéreurs ou par nous-mêmes se sont élevées ; elles bordent toute la façade sur l'avenue des Champs-Élysées et la presque totalité du côté droit de la rue de Marignan (nom qu'a reçu la voie ouverte sur l'emplacement de l'ancien Jardin-d'Hiver) ; le surplus des terrains non bâtis a acquis une plus-value incontestable et, sans la fâcheuse prolongation de la mauvaise saison, qui a nui d'une manière toute particulière aux Champs-Élysées, nul doute qu'ils n'eussent déjà trouvé des acquéreurs. Notre Compagnie, pour éviter les pertes d'intérêt et accélérer le mouvement que nous venons de vous signaler, a récemment encore entrepris de nouveaux travaux.

L'ensemble des constructions qu'elle élève sur ce point comprend aujourd'hui :

1° Deux grandes maisons occupant deux lots de 1,614 mètres de surface ;

2° Un hôtel élevé sur un terrain de 500 mètres ;

Ces trois immeubles seront achevés dans le courant du moi de mai ;

3° Deux grandes maisons élevées sur des terrains de 1,571 mètres ;

4° Un petit hôtel sur un lot de 370 mètres.

Il ne nous est pas possible de vous donner une évaluation du revenu locatif que ces immeubles seront susceptibles de produire ; néanmoins nous sommes convaincus, d'après les résultats obtenus dans les rues voisines, que le produit de ces immeubles sera largement rémunérateur des capitaux employés à leur construction.

Notre opération des terrains du Jardin-d'Hiver présente aujourd'hui la situation suivante :

Nos acquisitions amiables ou par voie d'expropriation, comprenaient 22,653 m. 51 de terrain.

2 240 m. ont été abandonnés pour l'établissement de la rue de Marignan.

14,783 m. sont couverts de construction, élevées pour notre compte ou celui de nos entrepreneurs.

5,638 m. non bâtis restent à vendre.

Veuillez vous souvenir, Messieurs, que la rue de Marignan a été ouverte il y a quinze mois seulement ; qu'à peine commencée, notre opération a été frappée par les événements qui ont pesé sur toutes les affaires et les ont, un moment, suspendues, et vous reconnaîtrez qu'il y a lieu de se féliciter de la marche rapide qu'elle a suivie.

Immeubles de la rue du Caire.

L'acquisition des terrains du boulevard de Sébastopol et le percement de la rue du Caire se sont liquidés comme l'indiquait notre dernier rapport.

Notre Compagnie, après avoir réalisé un bénéfice de 250,000 fr., reste propriétaire d'une maison à l'angle des rues Saint-Denis et du Caire, susceptible d'un produit de 35,000 fr., moyennant un prix de revient de 350,000 fr.

Les locations réalisées dans cette maison s'élèvent à 25,000 fr. ; une partie importante n'est pas encore louée.

Emprunts au Crédit foncier.

Les emprunts de notre Compagnie au Crédit foncier de France s'élevaient, au 31 décembre 1858, à 11,000,000 ; pendant le courant de l'année 1859 nous avons contracté un nouvel emprunt de 3,600,000 fr., à des conditions identiques aux premières.

Remboursement en 45 annuités.
Intérêts et commission, 4.91 p. 0/0.
Amortissement, 0,06 p. 0/0.

L'élévation du cours des obligations foncières nous a permis de négocier, en 1859, celles que nous avions en portefeuille et celles qui nous ont été remises par

suite du second emprunt, à des conditions meilleures que pendant l'exercice 1858, et celles que nous avions en portefeuille au 31 décembre ont même été réalisées au pair.

La différence totale entre le produit de la vente des obligations empruntées et le capital nominal des emprunts, fait ressortir le taux réel de l'intérêt des sommes empruntées à 5.33 au lieu de 5.40 qui résultait de nos premières négociations d'obligations.

Enfin, au tirage du 22 décembre dernier, l'une de nos obligations non encore vendues a gagné la prime de 100,000 fr. que vous voyez figurer au crédit du compte profits et pertes.

Pour bien apprécier les avantages qu'offrent à notre Compagnie les emprunts contractés au Crédit foncier, il est nécessaire de se rendre compte de la combinaison financière à l'aide de laquelle nous opérons le remboursement des sommes que nous avons empruntées dans le but d'imprimer une plus grande activité à nos travaux et de mettre en valeur nos terrains improductifs.

Permettez-nous d'arrêter un moment votre attention sur cette combinaison.

Vous savez déjà, Messieurs, que nos emprunts sont remboursables moyennant des annuités de 5.57 0/0 du capital emprunté.

L'annuité se décompose comme il suit, savoir :

Pour intérêt et commission	4,91 0/0
Pour amortissement	0,66 »

La portion de l'annuité afférente à l'intérêt et à la commission, soit 4,91, est prélevée chaque année sur les revenus de nos immeubles. Il est naturel, en effet, que le produit de ces immeubles supporte l'intérêt des sommes que nous avons empruntées pour leur construction. C'est une simple délégation de la portion de revenu afférente à ces emprunts.

Quant à la partie de l'annuité affectée à l'amortissement de ces mêmes emprunts, nous la mettons à la charge du compte de la réserve ; cet amortissement, en dégageant successivement les immeubles grevés, doit en rendre la propriété complétement libre et augmente ainsi incessamment l'actif de la Compagnie.

Or, notre réserve statutaire se trouve déjà dotée, au 31 décembre dernier, d'une somme de 1,019,000 fr. qui doit s'accroître chaque année de 240,000 fr. conformément aux prescriptions de l'article 52 des statuts, et il résulte de calculs que chacun de vous peut contrôler, que les intérêts à 5 1/10 p. 0/0 sur les sommes successivement accumulées à notre réserve statutaire produiront une somme suffisante pour payer la partie de l'annuité (soit 0,66 0/0) afférente à l'amortissement des 14,600,00 fr que nous avons empruntés au Crédit foncier.

Ainsi donc, sans toucher aux capitaux de notre réserve statutaire et en affectant seulement l'intérêt de ces capitaux à l'amortissement de notre dette, nous libérons complétement nos immeubles de l'hypothèque consentie au Crédit foncier, et après la période de 45 ans, pendant laquelle nous devons rembourser le Crédit foncier, l'actif de notre Société se trouvera augmenté, bonifié :

1° De la réserve annuelle de 240,000 fr. prescrite par l'article 52 de nos statuts, soit de.. 10,800,000 fr.

2° De la libération de l'emprunt contracté au Crédit foncier, soit de...... 14.600,000 fr.

Soit ensemble.... 25,400,000 fr.

De sorte que, comme résultat et par le fait seul de cette accumulation, sans tenir compte des bénéfices que nous pourrons réaliser sur la revente de nos terrains ni de la plus-value de nos immeubles, l'actif de notre Société, fondé au capital de 24,000,000 fr., se trouvera porté à 50,000,000 fr., sans que les actionnaires aient eu à répondre à aucun appel de fonds, et même sans qu'ils aient été privés de leurs intérêts et dividendes.

En résumé, les premières opérations de notre Compagnie se maintiennent dans une voie d'amélioration par l'augmentation des revenus qu'elles donnent

Des constructions s'élèvent rapidement sur nos terrains du boulevard ; bientôt leurs produits, dont nous pouvons apprécier l'importance par une location déjà réalisée, s'ajouteront à nos bénéfices annuels et seront la compensation des longs sacrifices que cette affaire nous a coûtés.

L'opération des terrains du boulevard de Sébastopol est liquidée ; celle des Champs-Elysées marche à son terme. Nul doute qu'elle n'y fût arrivée sans la crise de l'année dernière et la prolongation de la saison rigoureuse.

Les conditions auxquelles nous avons contracté nos emprunts se sont améliorées par l'élévation du cours des obligations foncières, et le développement à donner à nos affaires engagées assure un fructueux emploi de nos capitaux.

Au 31 décembre, notre situation financière s'établissait ainsi qu'il suit :

Actif.

Grand hôtel du Louvre. Terrains et constructions,		11,496,328 80
Dito Ameublement,		2,447,912 88
Immeubles de la rue de Rivoli. Terrains et constructions,		6,592,785 20
Immeubles du boulevard des Capucines,		4,467,905 41
Immeubles des Champs-Elysées,		2,950,819 72
Immeubles de la rue du Caire,		353,854 25
Société générale de Crédit mobilier ; s/c courant,		3,440,962 86
Divers débiteurs,		6,870,822 55
Loyers à recevoir,		297,749 25
Compte de premier établissement,		801,601 01
Différence sur la réalisation des obligations foncières à amortir en quarante-six ans,		1.139,628 42
Valeurs en portefeuille,		2,669,193 40
Caisse,		375 78
		43,530,029 53

Passif.

Capital social,		24,000,000 »
Réserve statutaire,		1,019,151 36
Réserve extraordinaire,		519,720 91
Emprunts réalisés,		15,388,220 »
Divers entrepreneurs,		4,451 68
Restant à payer aux époques fixées par les contrats,		997,397 23
Intérêts à payer,		932,918 35
Loyers reçus par anticipation,		138,170 »
Solde du compte profits et pertes,	429,720 91	
Prélèvement sur la réserve extraordinaire,	50,279 09	480,000 »
		43,530,029 53

Le compte de profits et pertes était ainsi composé :

Crédit.

Produit des locations,		839,290 »
Hôtel du Louvre. Exploitation,		941,301 43
Bénéfices sur ventes d'immeubles,		601,076 10
Primes du tirage au sort des obligations foncières,		100,000 »
Prélèvement sur la réserve extraordinaire,		50,279 09
		2,531,946 62

Débit.

Balance des intérêts sur comptes courants et intérêts au Crédit foncier,		381,426 85
Frais généraux et allocations,		176,317 12
Amortissement d'un 45e de la perte sur les obligations foncières,		23,920 »
Divers,		10,282 65
Répartition des bénéfices de 1859.		
Intérêts aux actions,	1,200,000	
Réserve,	240,000	
Compte de premier établissement,	20,000	
Dividende de l'exercice 1859,	480,000	1,940,000 »
		2,531,946 62

—

Nous avons eu, pendant tout le cours de 1859, des capitaux très-considérables engagés dans les travaux de construction que leur peu d'avancement a rendus improductifs. Nous aurions pu, comme c'est la règle logique en matière de construction, porter ces intérêts au compte du prix de revient de la construction ; nous avons préféré, ainsi que cela a été dit précédemment, les déduire du revenu de notre exploitation ; c'est ainsi que nous avons toujours procédé.

Cette situation se prolongera en 1860 et même en 1861. Ce n'est qu'en 1862 que nous aurons en entier les revenus locatifs de nos immeubles du boulevard des Capucines et des Champs-Elysées, revenus dont le total ne sera guère inférieur à 1,000,000 fr.

Dans cette situation et pour traverser sans secousse la période transitoire dans laquelle le développement de nos grandes constructions nous fait entrer, nous croyons devoir persévérer dans la voie que nous avons jusqu'ici suivie.

Le solde du compte profits et pertes, après prélèvement des 240,000 fr. pour la réserve et de 43,920 francs portés à l'amortissement des comptes de premier établissement et de différence sur la réalisation des obligations foncières, s'élève à 429,720 fr. Nous vous proposons de distribuer, à titre de dividende, 480,000 fr., soit 2 fr. par action, ce qui élèvera à 7 francs la somme reçue pour chaque action de 100 fr. pour l'exercice 1859 ; pour cela nous devrons prélever 50,280 fr. sur la réserve extraordinaire, qui se trouvera réduite à 549,720 fr.

La réserve statutaire suffit à nos besoins d'avenir ; la réserve extraordinaire nous permettra, quoi qu'il arrive et en attendant la mise en valeur de nos immeubles en cours de construction, de compléter, pour les années 1860 et 1861, un dividende au moins égal à celui que nous vous proposons d'adopter pour 1859.

C'est ainsi que, sans nous départir des règles de prudence que nous nous sommes imposées, nous pourrons, tout en distribuant des dividendes convenables à nos actionnaires, atteindre l'époque à laquelle nos opérations en plein rapport nous permettront d'élever le revenu de nos actions par suite du développement de nos travaux, développement qui doit avoir inévitablement pour effet d'augmenter à la fois la masse de nos produits et la valeur de notre actif.

Tels sont, Messieurs, les résultats que nous avons l'honneur de vous présenter. Nous avons la confiance que vous les trouverez d'autant plus favorables qu'ils ont pour base des valeurs immobilières de premier ordre, des constructions dont la supériorité n'est pas contestée, et que, par les considérations que nous venons de vous exposer, l'avenir ne peut qu'améliorer encore d'une manière notable le sort de la Société.

Les années précédentes, nous vous avons demandé de vous contenter d'un revenu modeste ; vous avez eu la sagesse d'y consentir. La Société va commencer à recueillir le fruit de cette modération qui fonde le succès des solides et grandes entreprises.

Si vous adoptez la proposition que nous avons eu l'honneur de vous faire, vous aurez, Messieurs, à recevoir, le 1er juillet prochain, 4 fr. 50 c. par action, savoir :

2 fr., dividende de l'année 1859 ;

2 fr. 50 c., intérêts du 1er semestre 1860.

L'exécution de l'article 22 de nos statuts vous appelle à nommer quatre membres du Conseil d'administration en remplacement de MM. :

Louis André,
Salvador,
Vavin,
De Wolodkowicz,

que le sort a désignés pour cesser leurs fonctions.

Nous devons vous rappeler qu'aux termes des statuts, les administrateurs sortants sont toujours rééligibles.

—

Après la lecture de ce rapport, l'assemblée générale statuant à l'unanimité approuve les comptes de l'exercice 1859, et fixe à 7 francs, intérêts compris, le dividende afférent à cet exercice.

Le coupon du 1er juillet prochain sera payé à raison de 4 fr. 50 par action, savoir : 2 fr., solde de 1859, 2 fr. 50, intérêts du premier semestre 1860.

Les quatre administrateurs sortants sont réélus à l'unanimité.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859 — [illegible] —

12e année. — 16e semaine.
Du 15 au 21 avril 1860.

102.995 Voyageurs	405 800 38
Bagages, Marchandises, etc.	743.239 37
Total	1.149.039 75
Recettes antérieures	16.060.642 14
Total	17.209.681 [illegible]
16e semaine de 1860	1.149.039 75
Semaine correspondante de 1859	1.087.597 80
Différence	61.441 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.209.681 [illegible]
— — 1859	16.758.425 41
Différence	451.256 48

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.473 kil. — En 1859, 1.473 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.473 kil. — En 1859, 1.473 kil.

Du 15 au 21 avril 1860.

107.973 Voyageurs	465.332 40
Bagages, Marchandises, etc.	798.525 45
Total	1.263.857 85
Semaine correspondante de 1859	1.194.833 76
Différence	69.024 07
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.962.413 43
— — 1859	18.140.944 83
Différence	178.531 40

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mars 1860.

Voir le numéro du 14 avril.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1303 —

Du 15 au 21 avril 1860.

160.190 Voyageurs	670.421 55
Bagages et Marchandises	1.200.886 [illegible]
Total	1.871.308 37
Semaine correspondante de 1859	1.694.333 57
Différence	171.974 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	26 868.660 52
— — 1859	26.205.892 95
Différence	662.767 57

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 409 kilomètres
1859. — 451 —

Du 15 au 21 avril 1860.

38.320 Voyageurs	93.023 20
Bagages et Marchandises	227.514 05
Total	320.537 25
Semaine correspondante de 1859	254.971 85
Différence	65.565 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.896.078 20
— — 1859	4.827.909 60
Différence	568.706 60

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1105 kilomètres
1859. — 1091 —

Du 15 au 21 avril 1860.

231.640 Voyageurs	424.238 30
Marchandises, etc. — Grande vitesse	61.738 75
— — Petite vitesse	435.104 90
Total	921.081 95
Semaine correspondante en 1859	869.611 53
Différence	51.470 42
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	13.677.631 05
— — 1859	12.811.698 87
Différence	865.932 18

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 919 —

Du 15 au 21 avril 1860.

139.098 Voyageurs	383.343 29
Bagages, Marchandises, etc.	683.285 19
Total	1.071.628 48
Semaine correspondante de 1859	1.011.378 20
Différence	60.250 28
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.419.158 04
— — 1859	16.185.624 80
Différence	1.233.533 24

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 7[illegible] kilomètres.
1859. — 700 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 15 au 21 avril 1860

CHEMIN DE FER.

51.266 Voyageurs	177.008 67
Bagages, Marchandises, etc.	225.256 24
Total	402.264 91
Canal latéral et canal du Midi	45.597 39
Total	447.862 30
16e semaine 1859. Chemin de fer	331.268 37
— — Canal	48.668 71
Total	379 937 08
Chemin de fer, différence sur 1859	70.996 54
Canal, — —	3.071 32
Total	67.925 22

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.881.259 36
— — 1859	6.076.946 81
Différence	804 312 55

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 229 —

Du 15 au 21 avril 1860

16.905 Voyageurs	51.490 [illegible]
Bagages et Marchandises	74.787 15
Total	126.277 58
Semaine correspondante de 1859	101.408 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.555.024 81
— — 1859	1.401.957 27

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Hauson.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 151 —

Du 15 au 21 avril 1860.

19.653 voyageurs	31.054 42
Bagages, Marchandises, etc.	36.616 57
Total	67 670 99
Semaine correspondante de 1859	59.974 [illegible]
Différence	7.696 14
Recettes depuis le 1er janvier 1860	983 723 56
— — 1859	898.389 11
Différence	85.334 45

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 15 au 21 avril 1860

12.001 Voyageurs	24.790 52
Bagages, Marchandises, etc.	23.193 37
Total	47.992 89
Semaine correspondante de 1859	63.055 73
Différence	15 062 84
Recettes depuis le 1er janvier 1860	707.802 50
— — 1859	654.558 33
Différence	[illegible] 244 17

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 15 au 21 avril 1860.

Voyageurs	2.689 70
Bagages, Marchandises, etc.	21 034 55
Total	23.724 25
Semaine correspondante de 1859	24.132 60
Différence	408 35
Recettes depuis le 1er janvier 1860	344.730 55
— — 1859	382 932 40
Différence	38.201 [illegible]

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 8 au 14 avril 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, [illegible] kil

79.496 Voyageurs	213.687 75
Bagages et Marchandises	335.291 02
Transports militaires	26.527 10
Total	575.505 87
Semaine correspondante de 1859	1.271.418 17
Différence	695.912 30

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil

30.049 Voyageurs	62.549 65
Bagages et Marchandises	27.991 [illegible]
Transports militaires	7.425 »»
Total	97.956 45
Semaine correspondante de 1859	151.695 90
Différence	53.729 45

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	673.472 32
En 1859	1.423.114 07
Différence	749.641 75

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1324 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	11.616.390 73
En 1859	13.956.255 22
Différence	2.339.865 49

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1333 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 15 au 21 avril 1860

33.599 Voyageurs ....En florins	101.980 »»
775.561 »» quintaux Marchandises	211.380 »»
Total........	313.360 »»
Semaine correspondante de 1859....	311.702 »»
Différence........	1.658 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.866 023 »»
— — 1859..	4.334.057 »»
Différence........	531.966 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 8 au 14 avril 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 491 kilomètres.
1859. — ...... 462 —

17.988 Voyageurs....................	98.167 02
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	13.744 36
— (petite vitesse)	185.241 33
Total de la semaine.....	297.152 71

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

8.794 voyageurs......	13.867 37	18.188 96
Bagages, March. (gr.vit.)	1.844 63	
Marchandises(petite vit.)	2.476 96	
Total des deux lignes réunies.....		315.341 67
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860......................		3.676.647 37
Total.........		3.991.989 04

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée 275 kilomètres
1859. — 24. —

Du 15 au 21 avril 1860.

26.691 Voyageurs..................	29.140 00
Marchandises et Bagages............	24.580 06
Total.........	53.720 96
Période correspondante de 1859....	47.875 90
Différence........	5.845 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	752.856 53
— — 1859..	684.464 10
Différence........	68.392 53

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 9 au 15 avril 1860.

30.050 Voyageurs....................	55.797 80
Bagages, Marchandises, etc............	38.558 55
Recettes diverses....................	243 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	26.230 16
Total..	120.830 11
Recettes correspondantes de 1859...	95.324 79
Différence........	25.505 32
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.637.547 82
— — 1859..	1.353.550 46
Différence........	283.996 06

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée. 226 kilomètres
1859. — 206 —

Du 15 au 21 avril 1860

29.142 Voyageurs..................	48.638 25
Bagages, Marchandises..............	57.529 43
Total..........	106.167 68
Semaine correspondante de 1859.....	81.831 01
Différence........	24.336 67
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.362.951 91
— — 1859..	1.184.123 05
Différence........	178.828 86

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 13 au 19 avril 1860.

14.746 Voyageurs..................	21.306 85
Bagages, Marchandises, etc.........	15.448 40
Total.........	36.755 25
Semaine correspondante de 1859....	25.892 83
Différence........	10.862 42
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	465.252 24
— — 1859...	371.838 05
Différence........	93.414 20

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres. — Service des voyageurs (1)

7e semaine, du 15 au 21 avril......	44.736 »»

(1) Le service des marchandises commencera en mai.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de mars 1860..................	210.755 60
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................	283.697 61
Total..........	494.453 21

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1860. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

3.245 Voyageurs....................	1.981 25
Bagages, Marchandises, etc..........	17.622 30
Total..........	19.603 55
Recettes antérieures.........	32.791 15
Total..........	52.394 70

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Mars	116.072 55	103.783 82	12.288 73	11.84
3 1ers mois	414.141 14	356.112 70	58.028 44	16.29

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mars	1,473,045 48	1,320,023 66	153,021 82	11.59
3 1ers mois.	5,253,280 03	4,877,366 79	375,913 24	7.70

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mars 1860	62.008
Becs éclairés en mars 1859.........	57.231
Augmentation en mars 1860	4.777 becs
Recettes du gaz. — Mars 1860......	231.455 01
Recettes du gaz. — Mars 1859......	211.377 04
Augmentation en mars 1860........	20.077 97
Recettes de l'exercice 1859-60 (6 mois)	2.075.384 62
— 1858-59 —	1.851.450 54
Augmentation pour l'exercice courant	224.134 08

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

MM. les actionnaires de la Société des mines et chemin de fer de Carmaux sont convoqués en assemblée générale pour le 19 mai prochain, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à trois heures précises de l'après-midi.

Cette assemblée est convoquée, aux termes de l'article 6 des nouveaux statuts de la Société anonyme, approuvés par décret impérial du 21 avril 1860.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins dix actions de la Société anonyme (soit cinquante actions anciennes).

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions donnant droit d'assister à l'assemblée générale devra être fait cinq jours avant la réunion, savoir :

A Paris, au siége social, 16, place Vendôme ;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Société ;

A Londres, chez M. Ch. Devaux et Ce.

Le solde du dividende de l'exercice 1859 sera payé à dater du lendemain de l'assemblée :

A Paris, à la caisse de la Société de Crédit industriel et commercial ;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Société ;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration, conformément aux prévisions de l'article 35 des statuts, a décidé que l'assemblée générale des actionnaires pour l'année courante aura lieu au siége de la Compagnie, station d'Atocha, à Madrid, le 31 mai prochain, à midi.

En exécution des prescriptions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun.

Ceux qui se trouvent dans ce cas, et qui voudraient faire partie de l'assemblée devront déposer, à Madrid, dans la caisse de la Compagnie, ou à Paris, dans celle de MM. de Rothschild frères, un mois avant la réunion, les actions qui leur donnent droit d'y assister.

A la remise de leurs actions, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif, qui constatera le jour et l'heure auxquels ils auront déposé leurs actions dans l'une des caisses ci-dessus désignées.

S'il y avait des actionnaires porteurs du même nombre d'actions, on préférera celui qui aura fait le premier le dépôt de ses titres.

Conformément à l'art. 44 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu, le 27 mai prochain, au siége social, à Madrid, calle de las Infantas, 19 et 21, à une heure du soir.

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins 30 actions, qui seuls, aux termes des statuts, peuvent faire partie de l'assemblée, devront, pour y être admis, déposer leurs actions quinze jours au moins avant celui de la réunion :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie ;

A Paris, à la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, rue de Provence, 50.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 25 mai prochain, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à une heure du soir.

MM. les actionnaires, porteurs de trente actions, qui, seuls, aux termes des statuts, peuvent faire partie de

l'assemblée, devront, pour y être admis, déposer leurs actions quinze jours avant celui de la réunion :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie ;

A Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 50, rue de Provence.

SOCIÉTÉ ROYALE PRIVILÉGIÉE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST DE LA BAVIÈRE

Quatrième versement.

En conformité du paragraphe 2 des statuts de la *Société royale privilégiée des chemins de fer de l'Est de la Bavière*, le quatrième versement sur les actions est fixé à *cinq pour cent* du capital nominal, soit *dix florins* par action, et il devra être effectué du 1er au 8 juillet 1860 inclusivement.

En vertu du paragraphe 2 des statuts, alinéa 6, la faculté de libérer les actions est accordée pendant la même époque ; lors des versements, les intérêts échus au 1er juillet 1860 seront bonifiés aux porteurs des actions.

MM. les actionnaires qui effectueront après le 8 juillet le versement partiel de *cinq pour cent* ou celui de *soixante-quinze pour cent* pour libérer leurs titres, auront à bonifier à la Société les intérêts, à raison de *quatre et demi pour cent*, depuis le 1er juillet jusqu'au jour du paiement.

Les versements devront être effectués sur la présentation des titres pendant l'époque du 1er au 8 juillet, sous peine des préjudices mentionnés dans le paragraphe 2 des statuts :

A MUNICH, au siége de la Société ;

A PARIS, chez MM. *de Rothschild frères*.

Le conseil d'administration.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ELISABETH.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas encore libéré leurs actions, sont de nouveau et pour la dernière fois invités à en effectuer la libération jusqu'au 30 juin prochain au plus tard, sinon, conformément au § 17 des statuts, ils seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la société comme lui appartenant.

Les versements sont reçus :

A Vienne, au *siége de la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie ;*

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte.

Les feuilles de coupons attribuées aux actions entièrement libérées, sont délivrées à la caisse centrale de la Société à Vienne, contre présentation des titres.

Vienne, le 20 avril 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE ET DE GENÈVE A VERSOIX.

Les porteurs des 3,350 actions, nos 8,963 à 10,362 et 10,630 à 12,579, qui n'ont pas donné suite à la mise en demeure publiée dans le présent journal, à la date du 4 et 11 février dernier, sont prévenus que, faute par eux d'avoir effectué le quatrième versement d'ici au 15 mai prochain, lesdites actions seront vendues sur duplicata à la Bourse de Genève, aux risques et périls des détenteurs actuels, conformément à l'article 15 des statuts.

La Compagnie se réserve de procéder à la vente par séries déterminées et aux époques qu'il lui plaira de fixer.

Fribourg, le 16 avril 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
ALB. CUONY.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

MM. les actionnaires sont prévenus que la première assemblée générale aura lieu rue de Richelieu, n° 100, à Paris, salons Lemardelay, le 11 mai, à deux heures.

Conformément à l'art. 32 des statuts, l'assemblée se composera des cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun ; ceux des actionnaires porteurs d'un nombre suffisant d'actions qui voudront assister ou se faire représenter à cette assemblée, devront, avant la réunion, déposer à Lisbonne, dans la caisse de la Compagnie ; à Madrid, dans la caisse de Don José de Salamanca ; à Paris, dans la caisse de la Société générale du Crédit industriel et commercial, rue Taitbout, 57, et à Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, les actions qui leur donnent droit d'y assister, ou les récépissés provisoires représentant ces actions.

Ce dépôt sera fait en échange d'un reçu qui constatera le jour et l'heure auxquels il a été effectué. S'il y avait des actionnaires porteurs d'un même nombre d'actions, on préférera celui qui le premier aura fait le dépôt de ses titres. L'approbation de la désignation du conseil d'administration sera soumise à cette assemblée conformément aux articles 19 et 20 des statuts.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre d'actions déposées en vue de l'assemblée générale fixée au 16 avril, n'ayant pas atteint celui déterminé par les statuts pour la constitution régulière de la réunion, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale qui aura lieu le mardi 22 mai prochain, à une heure précise, dans la salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1 ; soit à la Banque de Flandre, à Gand ; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, où des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

Les délibérations de l'assemblée générale seront valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt du 1er novembre 1858, que le paiement du coupon échéant le 1er mai, aura lieu, à raison de 7 fr. 50 l'un, à dater du 1er mai prochain :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, banquiers, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;
2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;
3° A Luxembourg, chez M. F. Krowinckel ;
4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch ;
5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

SOCIÉTÉ R. G. D. DES CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire, le 31 mai prochain, au siége de la succursale à Paris, boulevard de Strasbourg, 68, à trois heures précises.

Pour assister à cette assemblée, les porteurs d'au moins vingt actions devront, conformément à l'article 33 des statuts, se présenter, soit à Luxembourg, au siége de la Société ; soit à Paris, au siége de la succursale ci-dessus indiqué, du 1er au 15 mai, de midi à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres, et retirer leurs cartes d'admission.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 1er juin, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts, nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée annuelle pour la reddition des comptes de l'exercice 1859 est convoquée pour le jeudi 31 mai prochain, à trois heures, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, il faut être titulaire de vingt actions au moins.

Les porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, présenter leurs titres (tant au porteur que nominatifs), et déposer leurs procurations, s'il y a lieu, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 28 (bureau des actions), dix jours avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle. Les titres peuvent aussi être présentés et les procurations déposées, à Marseille, au directeur de l'exploitation, quai de la Joliette, 2 ; à Bordeaux, à l'agence générale de la Compagnie, quai des Chartrons, 131 ; à Lyon, chez MM. P. Gallino et Ce, banquiers, rue Impériale, 13.

Nul ne peut représenter un actionnaire ayant droit de faire partie de l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée (art. 27 des statuts).

Des formules de procuration sont tenues, à l'administration (bureau des actions), à Marseille, à Bordeaux et à Lyon, à la disposition de MM. les actionnaires.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

CHARLES RAABE ET Ce
A Rive-de-Gier (Loire).

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'en vertu d'une délibération du Conseil de surveillance, en date du 11 avril 1860, et conforme à l'article 30 des statuts, il sera distribué, à partir du 31 mai prochain, un à-compte de dix francs par action sur le dividende de l'exercice 1859-1860.

Les actions au porteur auront à subir une retenue de fr. 0,15 chacune pour droits de timbre avancés par la Compagnie.

Le paiement de cet à-compte se fera sur la présentation des titres au porteur ou des certificats nominatifs :

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers ;

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Ce, banquiers ;

Et à Rive-de-Gier, au siége social.

Rive-de-Gier, 25 avril 1860.

CH. RAABE et Ce.

LA UNION,

COMPAGNIE GÉNÉRALE ESPAGNOLE D'ASSURANCES.

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 14 mai prochain, à une heure du soir, au siége social, à Madrid, calle San Geronimo, 34.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

MINES EN ESPAGNE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 14 mai prochain, à une heure du soir, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire de la Société est convoquée pour le jeudi 31 mai prochain, à dix heures du matin, dans la grande salle du théâtre, à Aix-la-Chapelle.

Ils justifient de la propriété de leurs actions en les déposant, conformément à l'article 35 des statuts, quinze jours avant celui de la réunion de l'assemblée générale :

A Aix-la-Chapelle, au siége de la Société, rue Haute, 11 ;

A Paris, au bureau de la Société, rue des Deux-Portes-Saint-Jean, 1 ;

A Bruxelles, chez MM. Brugmann fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils ;

A Verviers, chez M. Armand Collet ;

A Cologne, à la Société de la Banque A. Schaaffhausen ;

A Berlin, chez MM. Mendelssohn et Ce, où il leur sera délivré au nom de la direction un récépissé de ce dépôt, et une carte d'entrée personnelle.

Aix-la-Chapelle, le 26 avril 1860.

Le directeur général,

WILH. VON DER HEYDT.

SOCIÉTÉ

DES VERRERIES DE STOLBERG

MM. les actionnaires sont prévenus que la première assemblée générale ordinaire aura lieu à Stolberg le mardi 15 mai prochain, à onze heures du matin, en la demeure du gérant.

Stolberg, 23 avril 1860.

E. RAABE et Ce.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

Dans la dernière assemblée générale tenue à Engis le 16 avril courant, il a été décidé que le dividende pour l'exercice 1859 serait de soixante-quinze francs par action entière, payables :

50 fr. le 1er juillet prochain, à titre de premier dividende, sur la présentation du coupon n° 8, qui, frappé d'une estampille indiquant ce paiement, sera remis aux porteurs pour toucher ;

25 fr. le 31 décembre même année, comme second dividende, et de quinze francs par cinquième d'action, payables :

10 fr. le 1er juillet prochain, en échange du coupon portant cette échéance ;

5 fr. le 31 décembre prochain, en échange du coupon portant cette échéance.

Le tirage au sort des soixante-six obligations, à rembourser le 1er juillet prochain, a donné les numéros suivants :

7	195	313	400	521	670
11	197	323	409	530	677
36	202	330	417	553	690
50	211	331	429	570	695
51	214	336	455	597	707
90	233	337	436	617	724
121	242	348	468	621	737
122	256	349	496	633	740
146	277	380	488	640	751
162	304	383	511	663	760
178	309	387	517	669	794

Les paiements des dividendes, ainsi que des obligations sorties et des coupons d'intérêt des obligations à échoir, se feront :

A Verviers, au siége de la Société ;

A Londres, chez MM. Devaux et Ce ;

A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-P. Mathieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmakers et fils.

Verviers, le 20 avril 1860.

Le directeur général de la Société,

Victor SIMON.

SOCIÉTÉ

GÉNÉRALE ESPAGNOLE D'ESCOMPTE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 21 mai prochain, au siége social, à Madrid, calle de los Infantas, 19 et 21, à une heure du soir.

ADJUDICATION

Par suite de liquidation, le mardi 1er mai 1860, à midi,

De l'Usine des ateliers bordelais, rue de Lormont, nos 5 et 7, avec débarcadère sur les bords de la Garonne.

Superficie... 17,200 mètres carrés.

Matériels et immeubles : 232,283 fr. 45 c.

S'adresser sur les lieux ;

Et à M. Naldant, liquidateur, quai des Chartrons, 25 ;

Et à MM. Ney et Montard, commissaires de la liquidation ;

A Me Rambaud, notaire à Bordeaux, quai des Chartrons, 23.

La vente aura lieu au siége de l'usine, à Bordeaux.

LIBRAIRIE

GUILLAUMIN ET CE

Les éditeurs GUILLAUMIN et Ce viennent de mettre en vente la 11e livraison du *Dictionnaire universel du commerce et de la navigation*. Cette livraison renferme presque tous les mots de la lettre *L*. Nous signalerons parmi les plus importants : *La Valette* (Malte), *Leyde*, par NAT. RONDOT. — *Légumes frais, légumes secs*, M. VICTOR BORIE. — *Lettres de voiture, livres de commerce*, M. ALAUZET. — *Leipzig, Lemberg, Lisbonne, Liverpool, Livourne, Lubeck*, M. CH. VOGEL et M. C. TRONCHOT. — *Liberté du commerce*, M. BAUDRILLART. — *Librairie*, M. FORTAINE DE RESBECQ. — *Lichen, liége, lin*, M. ARTH. MANGIN. — *Liége* (ville), *Louvain*, M. E. DE ROMBERG. — *Lille*, M. URB. LEFEBVRE. — *Lima*, M. L. DE LIBESSART. — *Lin* (*fils de*), M. A.-P. LEGENTIL. — *L. Lloyd*, M. VOGEL. — *Londres*, M. ALF. LEGOYT. — *Lyon*, M. KAUFFMANN.

Voici en quels termes le *New Quarterly Review* termine, dans son dernier numéro (avril 1860), un article sur cet ouvrage :

« Ce Dictionnaire sera non-seulement supérieur à tous les autres dictionnaires de commerce, mais il sera un des ouvrages les plus remarquables qui aient été imprimés dans aucune langue. La quantité de renseignements qu'il renferme sur le commerce est réellement prodigieuse, et les renseignements y sont présentés au lecteur sous la forme la plus lucide possible. »

Prix de cette livraison : 3 fr. L'ouvrage entier (2 vol. gr. in-8° de 1,500 pages et à deux colonnes chacun), 50 fr.

LIBRAIRIE HACHETTE ET Ce

14, rue Pierre-Sarrazin, à Paris

Et chez les principaux Libraires.

LE TOUR DU MONDE

NOUVEAU JOURNAL DES VOYAGES

publié sous la direction de

M. ÉDOUARD CHARTON

auteur des Voyageurs anciens et modernes

ET ILLUSTRÉ

Par les plus Célèbres Artistes

Chaque numéro contient 16 pages de texte, une couverture imprimée et de magnifiques gravures. — Il paraît un numéro tous les samedis.

La 17e livraison paraît aujourd'hui.

Prix du numéro : 50 centimes

ABONNEMENTS (Paris et Départements) :

UN AN......... 26 FRANCS

SIX MOIS...... 14 »

Les 52 numéros formeront deux magnifiques volumes pour l'année.

Les abonnements ne sont reçus que pour un an ou six mois, et à partir du 1er janvier ou du 1er juillet de chaque année.

La publication a commencé en janvier 1860.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.

Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOCT, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 25 mai prochain.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadilly W ;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 5 mai 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 29 avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 29 avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 6 mai 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébisonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE : ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente est encore restée pendant les premiers jours de cette semaine à des prix stationnaires. Mais on pouvait s'apercevoir au milieu de la stagnation des affaires que les prix conservaient une fermeté de mauvais augure pour les spéculateurs à la baisse. La pénurie des titres au comptant forçait d'escompter quelques vendeurs à terme, et toutes les fois que l'on était parvenu à ramener la rente de 70 20 à 70, il suffisait de quelques achats pour relever les cours et effacer le mouvement de baisse. La Bourse a été vivement impressionnée par la baisse rapide qui a eu lieu pendant plusieurs jours sur le Crédit mobilier. Mais la baisse a encore été arrêtée à 70 sur la rente, les cours ont commencé, depuis la Bourse de mercredi, à reprendre avec vigueur, et l'on a monté hier à 70 50 au parquet.

La situation de la place se présente pour la rente à peu près dans les mêmes conditions qu'à la fin de mars. Il y a de même une masse considérable de primes vendues, dans les prix de 70 25 à 70 50 ; et dès à présent la majorité de ces primes se trouvant débordées, il y a beaucoup de rentes à racheter pour la liquidation. Tout semble d'ailleurs se réunir en ce moment contre les baissiers. Les questions politiques qui ont, depuis le mois de décembre dernier, inquiété la capitale sont résolues ou n'offrent plus aucun danger ; tout est rentré dans le calme. et il paraît même que les réclamations de la Suisse seront soumises à une conférence. Le report de la rente est insignifiant pour fin mai, et ne suffit pas pour les placements de fonds. Enfin la rente va se trouver le mois prochain sous l'influence plus immédiate du coupon que l'on détache le 7 juin, et l'on sait que peu de détenteurs de titres sont disposés à les vendre à l'approche du coupon.

Nous avons dit que l'événement de la semaine a été la baisse du Mobilier. Cette Société ayant persisté à tenir secret le chiffre de son dividende, toutes sortes de rumeurs ont été mises en circulation. Les détenteurs du Mobilier inquiets ou incertains ont vendu leurs actions à tout prix, ou ont cherché à liquider leurs opérations. Cette valeur qui était encore samedi dernier au début de la Bourse à 785, est tombée le même jour à 760, et le mercredi suivant, on ne faisait plus que 730 au commencement de la Bourse. La spéculation ne se contentait pas de défaire ses opérations à la hausse ; elle opérait des ventes considérables à découvert, mais la baisse s'est arrêtée à la fin de la Bourse de mercredi. On annonçait que le dividende serait de 12 50, soit avec les 25 fr. déjà payés en janvier, un revenu de 37 50. Les cours ont repris alors assez vivement, et leur mouvement a été d'ailleurs aidé par celui de la rente. Le découvert a fait de nombreux rachats, qui ont ramené la valeur à 755.

Le marché des chemins de fer a été lourd, mais a résisté assez bien à la faiblesse des cours de la rente, et il était en voie de hausse à la Bourse d'hier par suite du mouvement qui se produisait sur le 3 0/0. De nombreuses opérations ont été entamées sur les actions de Lyon, et les réalisations qui se présentaient chaque fois qu'on revenait à 945 faisaient toujours rétrograder à 938 75 et 937 50. Le prix actuel ne représente d'ailleurs que 900 coupon détaché, et ce cours est assez modéré pour tenter de nouveau les capitalistes qui ont des placements à faire. Le Nord n'a pas été moins ferme de 975 à 980, et l'Orléans de 1.355 à 1,360.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 19 jusqu'à celle du 26 avril :

La rente 3 0/0 a fléchi de 70 15 à 70 au comptant et à terme ; elle est restée à 70 50.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 25 à 96 ; elle est restée à 96 10.

La Banque de France a monté de 2,820 à 2,840 ; elle est restée à 2,825.

Le Crédit foncier a varié de 797 50 à 795.

Le Crédit mobilier a fléchi de 786 25 à 730 ; il est resté à 755.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1.357 50 à 1,352 50 ; elles sont restées à 1,361 25.

Le Nord ancien a monté de 973 75 à 980 ; le Nord nouveau, de 880 à 890.

L'Est a fléchi de 642 50 à 627 50 ; il est resté à 632 50.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 938 75 à 937 50 ; il a repris à 945, et il est resté à 943 75.

Le Midi a varié de 515 à 522 50 ; il est resté à 521 25.

L'Ouest a fléchi de 571 25 à 568 75 ; il est resté à 575.

Le Genève a monté de 451 25 à 460 ; il est resté à 452 50.

Le Béziers a fléchi de 155 à 145.

Les Autrichiens ont monté de 528 75 à 535 ; ils sont restés à 533 75.

Les Lombards ont varié de 545 à 540 ; ils ont fermé à 543 75.

Les Saragosse ont fait 500 ; ils sont restés à 496 25.

Les Romains ont varié de 350 à 345 ; le Victor-Emmanuel, de 415 à 412 50 ; les Russes non libérés, de 481 25 à 480.

Samedi. — Le marché est resté calme et les cours bien tenus sur toutes les valeurs, excepté sur les actions du Crédit mobilier qui ont éprouvé tout à coup une baisse de 25 fr. La rente 3 0/0 a varié de 70 20 à 70 25 au comptant et à terme. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96. La Banque a monté de 15 à 2,840. Le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 795. Le Crédit mobilier est tombé de 785 à 760 et est resté à 765. L'Orléans a varié de 1,352 50 à 1,357 50 ; le Nord ancien, de 973 75 à 975 ; le Nord nouveau, de 880 à 878 75 ; l'Est, de 643 75 à 640 ; le Lyon, de 940 à 943 75 ; le Midi, de 520 à 517 50 ; l'Ouest, de 572 50 à 570 ; le Genève, de 467 50 à 460 ; le Dauphiné, de 585 à 582 50 ; le Béziers, de 157 50 à 150 ; les Autrichiens, de 528 75 à 530 ; les Lombards, de 542 50 à 543 75 ; les Saragosse, de 495 à 497 50 ; le Nord de l'Espagne, de 458 75 à 448 75. Les Romains se sont négociés à 342 50 ; les Séville à Xérès, de 510 à 515.

Lundi. — Les cours, d'abord un peu faibles, se sont relevés pour la clôture, et les derniers cours étaient demandés sur toutes les valeurs. La rente a varié au comptant de 70 20 à 70 35, et à terme de 70 15 à 70 30 ; le 4 1/2, de 96 10 à 96 15. La Banque s'est tenue à 2,840. Le Crédit mobilier a varié de 757 50 à 766 25 ; l'Orléans, de 1,355 à 1,357 50 ; le Nord ancien, de 972 50 à 976 25 ; le Nord nouveau, de 880 à 882 50 ; l'Est, de 640 à 636 25 ; le Lyon, de 945 à 942 50 ; le Midi, de 520 à 517 50 ; l'Ouest, de 575 à 573 75 ; le Genève, de 465 à 462 50 ; le Dauphiné, de 580 à 575 ; les Autrichiens, de 530 à 535 ; les Lombards, de 542 50 à 543 75 ; les Saragosse, de 498 75 à 497 50 ; les Séville à Xérès, de 510 à 515. Les Romains ont monté de 342 50 à 350. Le Victor-Emmanuel a varié de 415 à 412 50.

Mardi. — La première partie de la Bourse a été calme, mais toutes les valeurs et surtout le Mobilier ont été entraînées pour la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 70 20, et à terme de 25 à 70 05 ; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 96 ; la Banque, de 10 à 2,830 ; le Crédit foncier, de 1 25 à 795 ; le Mobilier, de 26 25 à 740. L'Orléans s'est soutenu à 1,357 50. Le Nord ancien a fléchi de 1 25 à 975. Le Nord nouveau a monté de 2 50 à 885. L'Est a fléchi de 8 75 à 627 50 ; le Lyon, de 2 50 à 940 ; le Midi, de 2 50 à 515 ; l'Ouest, de 3 75 à 570 ; le Genève, de 2 50 à 460 ; les Autrichiens, de 7 50 à 527 50 ; les Lombards, de 2 50 à 541 25. Les Saragosse sont restés sans changement à 497 50 ; les Romains, à 350 ; les Séville à Xérès, à 515.

Mercredi. — Les cours, faibles pendant toute la Bourse, se sont relevés vers la fin et sont restés en voie de hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 à 70 20, et à terme de 70 à 70 15 ; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 20 ; la Banque, de 2,830 à 2,825 ; le Crédit mobilier, de 730 à 750 ; l'Orléans, de 1,355 à 1,356 25 ; le Nord ancien, de 977 50 à 975 ; le Nord nouveau, de 887 50 à 885 ; l'Est, de 627 50 à 631 25 ; le Lyon-Méditerranée, de 937 50 à 938 75 ; le Midi, de 515 à 517 50 ; l'Ouest, de 568 75 à 570 ; le Genève, de 460 à 455 ; le Dauphiné, de 577 50 à 575 ; les Autrichiens, de 522 50 à 530 ; les Lombards, de 541 25 à 542 50 ; les Saragosse, de 497 50 à 495 ; les Victor-Emmanuel, de 415 à 410. Les Romains ont été cotés à 345 ; les Séville à Xérès, à 512 50 ; les chemins russes, à 481 25.

Jeudi. — Les cours ont été très-fermes, et il y avait surtout de nombreuses demandes à la clôture sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 70 50, et à terme de 35 c. à 70 50. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c. à 96 10. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a monté de 15 à 755 ; l'Orléans, de 5 à 1,361 25 ; le Nord ancien, de 5 à 980 ; le Nord nouveau, de 5 à 890 ; l'Est, de 1 25 à 632 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 943 75 ; le Midi, de 3 75 à 521 25 ; l'Ouest, de 5 à 575. Le Genève a fléchi de 2 50 à 452 50. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 533 75 ; les Saragosse, de 1 25 à 496 25. Le Dauphiné a fléchi de 5 à 570. Les Béziers ont varié de 1 50 à 140 ; les Lombards, de 542 50 à 543 75 ; les Victor-Emmanuel, de 410 à 412 50.

Vendredi. — Le début était en hausse sur la rente, mais il y avait de la lourdeur sur les autres valeurs. Une réaction rapide a eu lieu sur le 3 0/0 à partir de deux heures et demie. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 70 à 70 40, et à terme de 70 70 à 70 35 ; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 10. La Banque s'est tenue à 2,825 ; le Crédit foncier, à 795. Le Crédit mobilier a varié de 760 à 740 ; l'Orléans, de 1,362 50 à 1,357 50 ; le Nord ancien, de 983 75 à 980 ; le Nord nouveau, de 890 à 887 50 ; l'Est, de 635 à 630 ; le Lyon-Méditerranée, de 943 75 à 936 25 ; le Midi, de 522 50 à 517 50 ; l'Ouest, de 575 à 573 75 ; le Genève, de 455 à 450 ; le Dauphiné, de 565 à 550 ; les Autrichiens, de 533 75 à 530 ; les Lombards, de 545 à 541 25 ; les Saragosse, de 498 75 à 497 50 ; les Victor-Emmanuel, de 415 à 412 50. Les Romains ont été cotés à 347 50 ; les Séville à Xérès, à 517 50.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Abonnés au comptant	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	120.000	500	»	25 ••	jan.av.juil.	240 75
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		35 30	....	100 ••
Omnium lyonnais	Civ.	7 000	1/7000	»	25 ••	janv. juill.	410 ••
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.640	100	»	Néant	février	47 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 ••	avril	»
Sécurité	A	300	5.000	4/5	••	....	28 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	185 ••	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 ••	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» ••	février	»
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 ••	mars	18 0/0 b.
Vigie	A	200	5 000	4000	734 ••	....	34 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5 000	4000	375 ••	février	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	305 ••	février	»
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	pair
Sphère	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	11 ••	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 ••	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5 000	4/5	620 ••	mars	100 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril	65 0/0 b.
Soleil	A	1 000	5.000	4/5	845 ••	avril	»
France	A	2 000	5.000	4/5	200 ••	avril	66 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	225 ••	avril	40 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 ••	avril	15 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	2000	200 ••	avril	»
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	600	25 ••	avril	»
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	1475 ••	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	90 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 ••	t. les 2 an.	12 0/0 b
Phénix	A	800	5.000	4000	150 •	t. les 2 an.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	6.000	500	400	15 ••	avril	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	10 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 ••	janv. juil.	900 ••
— act. de jouissance	A	»	1/24000	»	33	juin	•• ••
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	55 ••
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	3 ••	....	45 ••
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	200	»	10 ••	janv. jl.	175 ••
Gondoles parisiennes	C	1.700	50	»	4 ••	....	•• ••
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	63 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	80.190	1.250	»	50 ••	avril, oct.	1215 ••
— act. de jouiss.	A	80.000	1/80000	»	6 30	1er juin	83 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 ••	avril, oct.	180 ••
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	140 ••
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 ••	avril, oct.	140 ••
3 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	»	50 ••	avril, oct.	630 •
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 ••	févr. août	6145 ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	»	60 ••	....	717 50
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	»	•• ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1250 ••
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	•• ••
Ports de Marseille .. *Ports ponts*	A	20.000	1/20000	»	4 0/0	avril, oct.	445 ••
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 ••	....	130 ••
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 ••	janv juill.	•• ••
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	•• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	290 ••
Bazin, L. Gay et Cie *Transp. eau*	[illegible]	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	205 ••
Marc-Fraissinet et Cie	C	»	»	»	»	....	330 ••
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500		30 ••	janv. juill.	610 ••
Cie générale maritime	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	293 ••
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	»	•• ••	....	100 ••
Comp de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	•• ••	....	100 ••
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	5 ••	mars sept.	•• ••
Haute-Loire ..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	•• ••
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	•• ••	....	250 ••
Montchanin	C	6.000	500	»	•• ••	juin décemb	•• ••
Centre-du-Flenu	Civ.	2.000	1.000	»	30 ••	mai	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	3.000	1.000	»	35 ••	avril	400 ••
Monceaux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	»	•• ••	....	•• ••
Blanzy	C	10.000	500	»	36 ••	févr. août	•• ••
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 •	....	•• ••
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	•• ••
Lyon-et-Loire	A	1.850	1/1850		•• ••	....	400 ••
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 ••	1er décemb	•• ••
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 ••	....	138 75
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	127 50
St-Étienne	A	80 000	1/80000	»	6 ••	....	100 ••
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	»	17 ••	....	216 25
Mayenne et Sarthe	A	13.900	1/13.900	»	25 ••	....	•• ••
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 ••	janv. juill.	782 50
Unieux et Fraisses	»	»	500	»	»	....	80 ••
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	80 ••
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	•• ••	....	605 ••
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 ••
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 ••	....	442 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	6.000	500	»	Néant	....	•• ••
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	•• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	•• •

DÉNOMINATION.	Abonnés au comptant	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	6 ••
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	»	Néant	....	•• ••
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	•• ••
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	•• ••
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 ••	mai, nov.	195 ••
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 ••	....	830 ••
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 ••	octobre	•• ••
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre	•• ••
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	»	40 ••	janv. juill.	470 ••
Eschweiler, priv. zinc	A	6 500	375	»	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	•• ••
Silésie, zinc	A	50 000	375	»	18 75	mai, nov.	170 ••
Terre-Noire ..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	•• ••	....	446 25
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	»	Néant	juin, déc.	2000 ••
Alais (Gard)	A	10.000	1/10000	»	33 ••	juin déc.	550 •
Creusot (Saône-et-Loire)	C	20.000	500	»	70 ••	juin déc.	677 50
Allevard	»	••	1.000	»	» ••	....	1050 ••
Basse-Indre		5.000	500	»	40 ••	avril, oct.	700 ••
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	195 ••
Horme	A	10.000	1/10000	»	•• ••	....	500 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 ••	....	450 •
Fourchambault	C	50 000	1/50000	»	10 ••	....	210 ••
Marine et chemins de fer	A	34.000	1/34000	»	11 ••	mai, nov	615 ••
Côte-d'Or	»	»	500	»	•• ••	....	•• ••
Franche-Comté	C	10.000	500		15 ••	mai, novem	113 ••
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/6000	»	60 ••	....	675 ••
Firminy		»	250	»	•• ••	....	185 ••
Pont-Levêque (Vienne)	C	»	500	»	•• ••	....	•• ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 ••	avril, oct.	710 ••
Providence (Belgique)		5.500	1.000	»	7 ••	septembre	1300 ••
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	••
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	57 50	sept. mars.	680 ••
Caronte	C	75.000	100	80	Néant	....	••
Chamcroy	C	4.000	500	»	••	juin, déc.	•• ••
Gandrillot	C	2.200	250	»	50	....	•• ••
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	•• •
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 ••	....	395 ••
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	7 ••	janv. juill	115 ••
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	250	125	Néant	....	198 75
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	••	mai, novem	606 75
Union des Gaz	C	21.000	250	»	•• •	janvier	45 ••
Marseille (et Mines de Portes)	C	40.000	1/40000	»	12 ••	avril, oct.	173 ••
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 ••	juin décemb	•• ••
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	27 ••	....	•• ••
Versailles	C	.500	500	»	25 •	mars sept.	•• ••
Amiens	C	1.300	500	»	35 ••	janv. juill.	410 ••
Calais	C	1.000	1.000	»	30 ••	janv. juill.	300 ••
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	150 ••	....	1600 ••
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 ••	janv. juill.	2115 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	•• ••	....	1050 ••
Wazemmes	C	2.100	410	»	12 50	1er octobre	•• •
Malaga	»	»	»	»	•• ••	....	•• ••
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 ••	janv. juill.	500 ••
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	•• ••	....	•• •
Maberly (Amiens) ..... *Filatures*	A	6.000	500	»	42 ••	août	370 ••
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 ••
Société Linière	C	1.400	500	»	42 ••	....	» ••
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 ••	30 avril	•• ••
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	120 ••	....	•• ••
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 •	janv. juill.	•• ••
Droit	C	100	2.500	»	600 ••	....	•• ••
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	•• ••	....	•• ••
Montluçon	C	24.000	500	»	8 ••	....	100 ••
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	30 10	septembre	467 50
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	•• ••
Sétif (colonies de) .... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	•• ••
Richer et Cie Vidanges	C	25.000	500	»	20	....	•• ••
Caoutchouc souple	C	50.000	80	»	12 ••	31 mars	•• ••
Cholet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	•• ••
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 ••	....	258 75
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	6.350	200	»	10 0/0	3 fév. juill.	•• ••
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels		
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 ••	avril octob.	•• ••
Cie imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	36	5 ••	....	•• ••
Ports de Marseille	500	20 000	500	15	30 ••	janv. juillet	400 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob.	518 75
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 ••	....	1150 ••
— nouvelles	»	10.000	1.250	75	50 ••	février août	1005 ••
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	•• ••
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	•• ••
Vieille-Montagne	»	13.000	500	18	25 ••	janv. juill.	440 ••
Aveyron (Decazeville) 1856-57	500	8.000	500	50	30 ••	janv. juillet	•• ••
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 ••	avril octob.	255 ••
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 ••	mai novemb	242 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 ••	30 juin déc.	480 ••
— nouv.	265	7.000	300	30	15 ••	31 mars sept	271 25
J.-F. Cail et Cie	40	6.000	450	11	20 ••	janv. juill.	405 ••
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 ••	15 janv juill.	535 ••
Gaz de Paris	410	23.590	500	45	25 ••	janv. juillet	465 ••
Union des gaz	220	22.737	250	25	15 ••	janv. juillet	•• ••

BOURSE DE PARIS. — **ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER** — **COURS DU 21 AU 27 AVRIL**

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Compt.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Compt.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Compt.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Compt.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Compt.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Compt.	Vendredi 27 Terme
1475	3020	99	300.000	500	»	77 fr. pour 1859.	avril 1860	Orléans	1400 —	1357 50	1356 25	1357 50	1358 25	1357 50	1357 50	1356 25	1360 —	1361 25	1360 —	1357 50
918	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	janvier 1860	Nord ancien	962 50	975 —	975 —	950 75	972 50	975 —	975 25	975 —	961 25	960 —	961 25	960 —
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	938 75	940 —	940 —	942 50	937 50	945 —	937 50	945 —	936 —	938 —	938 —	947 50
1818	1900	99	580.000	500	»	37 20 pour 1859	mai 1860	Est	642 50	646 —	635 —	638 75	638 75	637 50	631 50	631 25	631 75	632 50	630 —	630 —
1383	[illegible]	»	643.000	500	»	68 50 pour 1859.	mai 1860	Paris-Méditerranée	945 —	943 75	942 50	942 50	944 —	940 —	940 —	939 75	942 —	943 75	937 50	946 25
795	1033	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	517 50	517 50	516 75	517 50	515 —	515 —	516 25	517 50	520 —	521 25	520 —	517 50
1189	2316	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	octobre 1859	Ouest	570 —	572 50	573 —	573 75	569 75	570 —	571 75	570 —	575 —	575 —	572 50	573 75
219	234	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	458 75	462 50	465 —	462 50	452 50	454 25	453 50	455 —	458 75	458 50	463 —	460 —
38	52	99	26.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	150 —	150 —	152 50	150 —	151 25	150 —	150 —	145 —	148 —	145 —	143 75	145 —
134	185	99	35.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	582 50	582 50	575 —	575 —	577 50	577 50	570 25	575 —	570 —	570 —	—	565 —
154	426	99	62.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	460 —	—	460 —	—	460 —	460 —	—	—	—	—	—	—
»		»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	—	470 —	—	—	470 —	470 —	—	—	470 —	—	—	—
33		99	36.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1323	1341	92	400.000	500	»	38 21 pour 1859.	janvier 1860	Chemins autrichiens	537 50	530 —	530 —	535 —	541 25	541 25	539 —	539 —	531 50	533 75	531 25	530 —
284	»	90	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	—	415 —	412 50	—	412 50	—	415 —	410 —	412 50	—	415 —	413 50
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	—	—	—	—	—	—	481 25	484 25	480 —	—	—	—
	»		»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	—	—	460 —	—	—	—	—	—	464 —	464 25	463 75	—
90	175	99	80.000	500	400	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	—	»	270 —	»	—	»	—	»	265 75	»	265 —	»
205	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	430 —	»	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»
183	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	495 —	498 75	497 50	497 50	497 50	497 50	496 25	496 —	497 50	498 25	497 50	497 50
1300	2133	90	312.500	500	300	...	oct.-avril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	543 75	543 75	543 75	543 75	541 75	541 25	542 50	543 25	543 75	541 75	542 50	541 25
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	342 50	—	350 —	—	350 —	—	345 —	—	345 —	—	347 50	—
»	723	99	200.000	500	350	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	450 —	449 75	450 —	445 —	450 —	470 —	450 —	—	447 50	—	—	445 —
14	14	99	7.300	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	—	—	—	—	—	»	—	—	—	—	—	—
»	132	99	67.000	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	545 —	540 —	545 —	545 —	545 —	545 —	542 75	542 50	—	545 —	547 50	—
»	»	99	36.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	440 —	—	—	—	—	—	—	»	—	»	—	»
»	»	99	32.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»
»	»	99	5.000	500	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	356 75	354 75	350 —	—	350 —	—	353 50	353 50	351 75	353 75	350 —	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	21	23	24	25	26	27
1848	5.000	1935	»	»	1.250	décembre.	50 —	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	—	—	—	—	—	—
1843-1849	12.000	1901	»	»	1.250	mars.	50 —	D°.	St-Germain (nouvelles)	—	—	—	—	—	—
1843	2.775	1901	1100	»	1.250	mars.	50 —	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	—	—	—	—	—	—
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 —	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	—	—	1027 50	—	—	—
1845	13.333	1939	750	»	1.250	décembre.	50 —	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	—	1000 —	1010 —	1000 —	1000 —	1000 —
1843	6.400	1901	»	»	1.250	mars.	50 —	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	—	—	—	—	—	—
»	3.200	1927	»	»	1.250	mai.	50 —	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 —	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.538	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 —	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1845-1847	15.000	1935	1000	»	1.250	février.	50 —	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	—	975 —	975 —	—	—	—
1852	80.000	1906	1160	»	1.250	septembre	50 —	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 —	—	1020 —	1020 —	—	1020 —
1847-1854	28.750	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	1915	500	»	625	mars	25 —	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	485 —	480 —	—	490 —	—	485 —
1854	102.614	1902	»	»	625	décembre.	25 —	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	—	500 —	500 —	—	—	—
1854	120.000	1904	»	»	625	avril.	25 —	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	510 —	510 —	513 —	—	512 —	512 50
1856	[illegible]	1952	divers	»	650	avril.	25 —	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	505 —	507 50	507 50	507 50	500 —	500 —
»	5.000	1935	»	»	500	juillet.	20 —	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1935	500	»	400	»	15 —	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	—	—	—	—	—	—
1845	8.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 —	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	—
1853	131.007	1953	»	»	500	décembre.	15 —	D°.	Grand-Central (anciennes)	299 75	—	—	—	300 —	—
1855	225.000	1959	»	»	500	décembre.	15 —	D°.	D° (nouvelles)	298 75	300 —	300 —	298 75	300 —	298 75
1855	63.643	1958	»	»	500	décembre.	15 —	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	—	—	—	—	—	—
1855	244.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 —	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	305 —	305 —	305 —	—	307 50	305 50
1853-1857	1102.000	1961	divers	»	500	décembre.	15 —	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	305 —	305 —	303 50	303 75	305 —	303 50
1854-1857	625.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 —	D°.	Nord	307 50	310 —	307 50	307 50	310 25	307 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 —	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	300 —	300 25	301 25	301 25	—	301 25
1857	51.545	1954	»	»	500	décembre.	15 —	D°.	D° (nouvelles)	295 75	300 75	295 75	298 —	299 75	300 —
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 —	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 —	301 25	301 —	300 —	301 25	302 50
»	1.250.000	1961	divers.	»	500	avril.	15 —	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar	300 —	301 25	301 25	301 25	301 50	301 25
»	211.000	1951	285	»	500	décembre.	15 —	D°.	Bourbonnais	301 25	302 50	301 25	302 50	302 50	301 25
»	349.700	1957	285	»	500	juin	15 —	D°.	Midi ... gar.	297 75	300 —	300 —	300 —	300 —	301 25
»	22.610	1906	280	»	500	»	15 —	avril, octobre.	Bességes à Alais	285 —	285 —	285 —	—	285 —	285 —
1857	509.567	1960	270	»	500	mai.	15 —	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	301 75	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50
»	26.277	1955	»	»	500	»	15 —	janvier, juillet.	Ardennes	300 —	298 75	298 75	300 —	298 75	300 —
»	[illegible]	1957	»	»	500	juin	15 —	D°.	Dauphiné ... gar.	298 75	300 —	298 75	300 75	300 —	300 —
1858	[illegible]	1958	»	»	500	»	15 —	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	302 50	302 —	303 75	305 —	302 50	303 75
»	583.626	1948	275	»	500	»	15 —	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	256 25	255 —	257 50	257 50	256 75	257 —
1857	291.000	1949	275	»	500	»	15 —	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	250 —	250 75	250 75	254 75	252 75	250 —
1858	»	1954	250	»	500	»	15 —	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	241 75	243 —	245 —	241 75	243 75	241 75
1858	100.000	[illegible]	»	»	500	avril	15 —	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	262 50	263 75	262 50	265 —	265 —	265 —
1859	24.570	1957	280	»	500	»	15 —	D°.	Cordoue à Séville	257 50	257 50	256 25	257 50	257 50	257 50
1859	»	1906	»	»	500	»	15 —	D°.	Séville à Xérès	260 —	260 —	260 —	260 —	258 75	257 50
1859	200.000	»	divers.	»	500	»	15 —	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	»	»
»	109.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	126 25	127 50	129 75	127 50	128 75	121 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 21 Comptant	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Comptant	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Comptant	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Comptant	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Comptant	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Comptant	Vendredi 27 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	70 95	70 95	70 95	70 90	71 00	70 95	70 90	70 95	70 90	70 90	70 90	70 95
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	—	—	70 95	70 90	70 90	70 90	—	70 90	70 90	70 90	70 90	70 90
RENTES 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	96 65	96 15	96 10	96 15	96 —	—	96 —	—	96 10	96 10	96 10	96 20
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2810 —	»	2810 —	—	2820 —	»	2825 —	»	2825 —	»	2815 —	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	637 50	»	640 —	—	—	»	640 —	»	—	»	640 —	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	797 50	—	795 25	—	795 —	795 —	795 —	795 —	795 —	795 —	795 —	—
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	498 75	»	498 75	—	495 50	—	495 25	—	498 —	—	490 —	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	—	»	451 50	—	451 50	»	451 50	»	452 50	»	450 50	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	97 75	»	97 50	»	96 75	»	96 25	»	96 25	»	96 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	90 —	»	90 75	»	90 75	»	90 —	»	90 —	»	90 75	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	1000 —	»	—	»	—	»	1001 —	»	1000 —	»	—	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	703 50	705 —	705 —	708 25	730 —	740 —	732 50	740 —	732 50	735 —	710 —	760 —
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1130 —	»	1135 —	»	1132 50	»	1135 —	»	1133 —	»	1130 —	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	495 —	»	495 —	»	495 —	»	490 —	»	495 —	»	495 —	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	232 75	»	235 —	»	233 75	»	232 50	—	232 75	»	232 75	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	—	»	—	»	—	»	»	»	—	»	—	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	94 7/8	»	94 7/8	»	94 7/8	»	94 7/8	»	95 0/0	»	95 0/0	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	—	»	— 0/0	»	—	»	— 0/0	»	100 0/0	»	99 7/8	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	83 —	—	83 —	»	83 50	—	84 —	—	84 50	»	85 —	—
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	—	»	—	»	52 —	»	52 —	»	52 50	»	—	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	79 3/4	»	80 0/0	»	80 0/0	»	80 0/0	»	80 1/4	»	80 3/4	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Romain, 5 0/0 jouissance décembre 1859	84 0/0	»	84 0/0	»	84 0/0	»	84 0/0	»	85 0/0	»	85 0/0	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés jouissance janvier 1860	478 —	—	471 50	—	470 —	475 —	470 —	—	470 —	—	475 —	—
Espagne, différ. couvert., jouissance janvier 1860	— 0/0	— 0/0	35 1/2	— 0/0	36 0/0	— 0/0	36 0/0	— 0/0	36 1/2	— 0/0	36 [illegible]	— 0/0
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	47 0/0	»	47 1/4	»	47 1/2	»	47 3/4	»	47 1/4	»	47 [illegible]	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	46 1/4	— 0/0	46 7/8	— 0/0	47 1/2	— 0/0	47 1/2	47 1/4	47 1/4	— 0/0	47 1/2	— 0/0
D° intérieur, jouissance janvier 1860	45 1/2	45 1/2	45 7/8	45 7/8	45 7/8	45 3/4	45 3/4	45 3/4	46 0/0	46 0/0	46 0/0	46 0/0
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»

[illegible]. — Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère 20

Le Gérant, J. G. Bordot.

N° 1026 — 19° ANNÉE — N° 16 — SAMEDI 5 MAI 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS	40 fr. par an	
DÉPARTEMENTS	43	—
ÉTRANGER	48	—

PRIX DES INSERTIONS

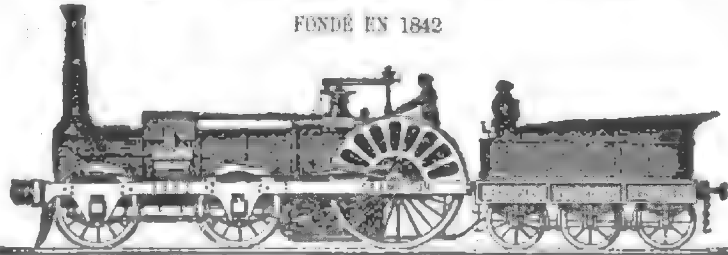
Corps du Journal (la ligne)....		3 fr. »
Aux Annonces	—	1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

MM. les actionnaires de la Compagnie des Journaux réunis sont prévenus que, depuis le samedi 28 avril, le coupon du dividende, fixé par l'assemblée générale à 20 fr. par action, est payé à bureaux ouverts, de 10 h. à 3 h., dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que, depuis le mardi 1ᵉʳ mai, le coupon du dividende, fixé par l'assemblée générale à 10 fr. par action, est payé à bureaux ouverts, de 10 h. à 3 h., dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la *Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas* sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale annuelle du 28 avril 1860 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *samedi 26 mai* 1860, à 8 heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, rue Richelieu, 99, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Ainsi que nous le prévoyions dans notre dernier bulletin, le découvert et les rachats des vendeurs ont amené, en liquidation, une nouvelle hausse de la rente. Le 3 0/0, qui n'était, vendredi dernier, qu'à 70 35, s'est élevé successivement depuis lundi, malgré quelques intervalles de réaction, à 71 25.

Le marché financier, libre d'inquiétudes, est tout prêt à entrer dans une période

d'activité nouvelle. Aujourd'hui que la solution de toutes les questions graves qui agitaient l'Europe et qui inspiraient de légitimes préoccupations aux intérêts, est désormais assurée, les capitaux n'attendent que l'occasion favorable pour rentrer dans le mouvement général des affaires.

L'adoption par le Corps législatif dans sa séance d'hier du projet de loi portant modification, à partir du 7 courant, du tarif des laines et coton et autres matières premières, paraît devoir être le point de départ d'une activité extraordinaire qui exigera les efforts combinés de l'industrie privé, du gouvernement et le concours des capitaux. Il est d'ailleurs certain que la question de la suppression du droit d'entrée à la Bourse vient d'entrer dans une phase nouvelle. Une commission choisie parmi les membres du conseil municipal aurait été chargée par M. le préfet de la Seine d'examiner les moyens de rendre libre l'accès de la Bourse au public, sans faire perdre au budget de la ville de Paris le revenu de 700,000 fr. environ que produit le droit d'entrée.

Quant aux mesures qui auraient été proposées par cette commission pour parer au déficit causé par le retrait du droit actuel, nous ne pensons pas qu'il y ait encore rien de décidé à cet égard, et nous espérons que la commission ne proposera pas de substituer à un obstacle depuis longtemps condamné en principe, de nouvelles charges pour la fortune mobilière, qui paralyseraient, sous une autre forme, l'essor du mouvement industriel et financier que tout le monde attend.

Le marché des chemins de fer a été moins bien tenu cette semaine. C'est le résultat des commentaires et des opinions diverses qui s'agitent et se croisent toujours pendant et après les assemblées.

L'excellente situation de toutes les compagnies nous paraît répondre suffisamment pour elles : L'Orléans donnant 97 fr. de revenu par action de 500 fr., le Nord, 65 50, le Lyon, 63 50, l'Est, 38 70, l'Ouest, 37 50, et le Midi, 27 ; voilà certes des résultats satisfaisants, alors surtout que les recettes de la plupart des chemins n'ont pas atteint leur maximum.

Quant aux valeurs industrielles, elles donnent toujours lieu à peu d'affaires et sont pour la plupart cotées bien au-dessous de leur valeur réelle. Cette situation, toute transitoire, changerait bien vite et nous verrions toutes les valeurs monter rapidement, si une grande et véritable impulsion d'activité remplaçait l'incertitude qui paralyse encore les dispositions excellentes des capitalistes.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 55, ferme à 71 35.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 15, ferme à 96 60.

L'emprunt est coté 71 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	28.33 0/0
Victor-Emmanuel	16 »» 0/0
Midi	13.10 0/0
Bességes à Alais	8.77 0/0
Ouest suisse	3.34 0/0
Autrichiens	1.27 0/0
Ardennes	1.08 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord	2 82 0/0
Est	4 88 0/0
Orléans	8.77 0/0
Ouest	10.40 0/0
Union Suisse	13.24 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^{e} (Paris-Marseille)	23.23 0/0
Lyon-Genève	26.35 0/0
Dauphiné	47.35 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	52.59 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	27 avril	4 mai	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 35	71 35	1 »	» »
Rente 4 1/2 0/0	96 20	96 60	» 40	» »
Banque de France	2825 »	2860 »	35 »	» »
Consolidés	95 »/»	95 3/8	» 3/8	» »/»
Crédit foncier	795 »	800 »	5 »	» »
Crédit mobilier	740 »	712 50	» »	27 50
Comptoir d'Esc^{te}	640 »	640 »	» »	» »
Orléans	1357 50	1350 »	» »	7 50
Nord	980 »	997 50	17 50	» »
Nord nouveau	887 50	885 »	» »	2 50
Est	630 »	621 25	» »	8 75
Paris-Méditerran^{e}	936 25	932 50	» »	3 75
Midi	517 50	525 »	7 50	» »
Ouest	573 75	575 »	1 25	» »
Genève	450 »	425 »	» »	25 »
Dauphiné	565 »	622 50	57 50	» »
Graissessac-Béziers	145 »	140 »	» »	5 »
Ardennes ancien.	400 »	400 »	» »	» »
Ardennes nouveau	470 »	470 »	» »	» »
Ch. Autrichiens.	530 »	536 25	6 25	» »
Victor-Emmanuel	412 50	427 50	15 »	» »
Russes	481 25	481 25	» »	» »
Romains	347 50	347 50	» »	» »
Sud-Autrich.-Lombards	541 25	553 75	12 50	» »
Saragosse	497 50	517 50	20 »	» »

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale du 30 avril 1860.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille a eu lieu le 30 avril au siége social, rue Richelieu, 99, sous la présidence de M. le vicomte de Richemont.

Après la constatation des formalités légales, l'assemblée a été déclarée valablement constituée.

Les deux plus forts actionnaires présents, MM. Paul Binet et Lemarié, ont été appelés au bureau en qualité de scrutateurs.

Il a été ensuite donné lecture du rapport du Conseil d'administration. On trouvera plus loin le texte de ce document. Le fait principal qui s'y trouve signalé est la ratification définitive par la Société des Docks et entrepôts de Marseille de la vente conditionnelle des terrains qui lui avait été faite par la Société des Ports.

Les ventes effectuées s'élèvent donc aujourd'hui à 70,000 mètres, pour une somme d'environ 8,000,000 de francs.

Après quelques explications demandées par un actionnaire, et auxquelles il a été répondu par un membre du Conseil d'administration d'une manière satisfaisante pour le présent et l'avenir de la Société, l'assemblée a approuvé les comptes et la répartition d'un dividende de 20 fr. par action, dont la moitié, soit 10 fr., a déjà été payée, et dont l'autre moitié est payable à partir du 1er mai.

F. Grimaud.

LE RAPPORT DU CRÉDIT MOBILIER.

Nous publions plus loin le rapport présenté par le Conseil d'administration de la Société générale du Crédit mobilier, à l'assemblée générale du 30 avril. Ce rapport, très-remarquable par le talent et la lucidité de l'exposition, passe en revue les diverses affaires auxquelles le Crédit mobilier a prêté successivement son concours; il constate, avec un légitime orgueil, l'appui donné par cette Société à un grand nombre d'entreprises d'utilité publique sur tous les points de l'Europe.

Nous ajouterons que l'on doit à cette Société l'adoption par tous les États de l'Europe de notre système métrique, pour la construction et l'exploitation des chemins de fer. Ce n'est pas un médiocre progrès, car ce commencement d'unité pour les chemins s'étendra, plus tard, par la force des choses, aux monnaies ; et nous ne désespérons pas de voir s'accomplir de nos jours à cet égard une transformation générale. Déjà les monnaies françaises circulent dans toute l'Europe avec une grande facilité, et dans beaucoup d'États nos pièces de cinq et de vingt francs sont même préférées à toute autre.

Ce n'est pas seulement sous ce point de vue que le Crédit mobilier a rendu des services : l'abaissement du prix du gaz à Paris, un service plus étendu des omnibus, et enfin les belles constructions de la rue de Rivoli et des Champs-Elysées, attestent que cette Société a cherché son développement dans les grands travaux d'utilité publique.

Mais si nous lui rendons pleine justice pour les choses utiles qu'elle a accomplies, nous devons signaler sans faiblesse les questions à l'égard desquelles elle ne nous paraît pas avoir aussi bien compris sa mission.

Ainsi, le passage du rapport où il s'agit

des affaires engagées en Espagne et où l'on signale quelques-unes des causes qui contribuent à l'affaiblissement des actions des chemins de fer espagnols, n'est certainement pas complet. Les administrateurs du Crédit mobilier ont négligé la principale de ces causes, qui n'est autre que la division et l'antagonisme des principales influences financières. Citons-en quelques exemples.

Il existe un chemin de fer de Cordoue à Séville, un chemin de Séville à Xérès et un chemin de Xérès à Cadix. Or, ces trois chemins ne forment en réalité qu'une ligne unique d'environ 300 kilomètres. La raison, le bon sens indiquaient la nécessité d'une entente entre ces trois sections, et nous savons que des propositions ont été faites au Crédit mobilier pour lui céder soit comme propriété, soit comme exploitation, la ligne de Séville à Xérès. Le Crédit mobilier a tout refusé. Espérait-il obtenir ces lignes à de meilleures conditions? Etrange illusion ! comme si la ruine d'une seule entreprise n'eût pas compromis le crédit de toutes les autres Compagnies de chemins de fer espagnols !

Le chemin du Nord de l'Espagne se raccorde avec la ligne de Pampelune à Saragosse, qui, à son tour, se relie avec celle de Saragossse à Madrid et Alicante. Il a pour banquier le Crédit mobilier ; celui de Pampelune, MM. Mirès et Ce ; le troisième est représenté par MM. de Rothschild frères. Une entente complète aurait permis de réunir toutes ces lignes sous le titre de : *Compagnie générale des chemins de fer espagnols*. Une commission, composée des hommes les plus compétents, aurait évalué chaque ligne, en admettant en principe un prix minimum de 500 fr. par action. La prospérité de cette Compagnie aurait été d'autant plus grande qu'elle aurait eu le concours et l'appui de toutes les influences financières qui se neutralisent depuis si longtemps au préjudice de la fortune publique. Eh bien ! le Crédit mobilier n'a voulu se prêter à aucune combinaison avec le chemin de Pampelune, qui pût faciliter ce résultat. Il est vrai que des difficultés se sont également rencontrées dans les négociations avec M. de Rothschild; mais si le Nord de l'Espagne s'était emparé du chemin de Pampelune, il eût été maître de la tête de ligne du chemin de Saragosse à Madrid, il aurait ainsi facilement amené la fusion complète et contribué à élever le cours de toutes ces actions, dont la valeur réelle est bien supérieure à leur cours, ainsi que nous le démontrerons dans un prochain numéro.

Le rapport du Crédit mobilier, après avoir exposé avec détail et précision la plupart des affaires fondées par cette Société, arrive à l'examen de son inventaire. Ici nous ne pouvons mieux faire que de le citer textuellement :

« Nous ne saurions admettre que des valeurs telles que celles des chemins de fer du Nord de l'Espagne et de Séville à Cordoue, des chemins russes, des chemins suisses et du Mobilier espagnol, sur lesquelles porte la plus grande partie de cette dépréciation, soient aujourd'hui à leur cours normal.

» Nous croyons, au contraire, que cette dépréciation est due à des causes momentanées et indépendantes de la valeur intrinsèque de ces affaires, et qu'on doit s'attendre à l'accroissement du prix de ces actions, qui, aux cours actuels, produisent d'ailleurs des intérêts très-élevés. »

Ce langage ne dit pas assez positivement si le portefeuille a été estimé d'après le cours de la Bourse ou sur le pair des actions; nous pensons que le Crédit mobilier aurait pu, sans indiquer les valeurs qu'il possède, s'expliquer plus clairement sur la base qu'il a admise pour dresser ses inventaires.

Du reste, le principal intérêt de ce rapport est, pour nous, dans un paragraphe qui renferme toute une révolution financière, révolution inévitable mais que nous n'avions pas prévue si prompte. Voici en quels termes ce paragraphe est conçu :

« Il y a lieu de signaler l'insuffisance des moyens actuels de négociation des valeurs sur lesquelles la spéculation n'existe point, et la nécessité d'y suppléer, si cette lacune n'est pas comblée, en recourant, à l'imitation de la Société générale pour l'encouragement de l'industrie nationale en Belgique, à l'ouverture de souscriptions pour celles des affaires que nous aurions particulièrement suivies et que nous croirions pouvoir recommander à la confiance de nos actionnaires. »

Ce peu de lignes renferme plusieurs questions graves, posées, il est vrai, avec une timidité que nous ne comprenons pas chez les esprits supérieurs qui dirigent le Crédit mobilier. D'abord, quant à l'insuffisance des moyens de négociation, il nous semble que l'autorité financière dont les directeurs du Crédit mobilier jouissent à juste titre, leur imposait le devoir de dire et de signaler hautement les causes qui ont amené cette insuffisance. Ces causes sont connues.

Quant à la possibilité de suppléer à cette lacune dans les moyens de négociation, le rapport ajoute que le Crédit mobilier sera dans la nécessité d'imiter la Société générale belge, par l'ouverture de souscriptions publiques. Pour apprécier la portée que peut avoir cette déclaration, il faut savoir que la Société générale belge ne s'est pas bornée à ouvrir des souscriptions publiques, mais qu'au début de sa constitution et pendant sa période de plus grande activité, elle a en outre garanti, sur son capital, un revenu aux affaires qu'elle créait ou patronnait. C'est ce que semble rappeler, dans ses dernières lignes, l'extrait qu'on vient de lire du rapport du Crédit mobilier.

A cet égard, nous n'avons qu'une critique à faire : c'est la forme par trop réservée de ces déclarations. Nous croyons qu'en matière de crédit, il faut des allures plus décidées, des convictions plus nettement formulées. Pour créer la confiance chez les autres, il faut en être pénétré soi-même. L'hésitation qui se remarque dans les lignes que nous avons citées, peut faire craindre qu'il ne se produise des défaillances lorsqu'il faudra affronter la critique et livrer à la discussion tout un système qui, s'il n'est pas complétement neuf, n'en aura pas moins tous les caractères de la nouveauté quand il sera appliqué par le Crédit mobilier.

A.-G. Bordot.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Assemblée générale du 30 avril.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a eu lieu le 30 avril, salle Herz, sous la présidence de M. Perdonnet, membre du Conseil d'administration, en l'absence de M. le comte de Ségur, empêché.

Après la vérification de la constitution régulière de l'assemblée et la formation du bureau, M. Bossange, secrétaire général, a donné lecture du rapport du Conseil.

Nous renvoyons nos lecteurs à ce rapport que nous reproduisons plus loin, pour les détails de l'exploitation qui y sont traités d'une manière très-lucide et très-intéressante, particulièrement au point de vue des résultats de la division de cette exploitation en ancien et nouveau réseau.

Nous résumerons seulement ici, selon notre habitude, les chiffres principaux qui sont de nature à faire ressortir les résultats généraux de l'exercice.

Le total des recettes de l'ancien réseau s'est élevé, défalcation faite des dépenses d'ordre, à	41,028,815 88
Le total de la dépense effective a été de.........	17,391,736 36
L'excédant des recettes pour l'ancien réseau a été, par conséquent, de.......	23,637,079 52
Prélèvement fait des intérêts d'obligations et amortissement d'actions et d'obligations, allocation à la caisse des retraites et articles divers d'exercices, etc., et comptes à liquider, s'élevant ensemble à.........	2,765,270 04
Il est resté net.........	20,871,809 48

Qui se répartissent ainsi qu'il suit :

Réserve statutaire 5 0/0 sur 20,871,809 fr. 48 c...	1,043,590 47
Prélèvement pour la réfection des voies.........	500,000 »
Premier dividende de 20 francs par action payé en novembre 1859..........	9,967,940 »
A distribuer pour solde du dividende, à raison de 18 fr. 70 c. par action....	9,350,000 »
A reporter à compte nouveau pour 1860.........	10,279 01
Total égal............	20,871,809 48

Voici comment s'établit la liquidation des comptes d'exploitation du nouveau réseau :

Recette brute	17,654,705 14
Dépenses d'ordre déduites, soit	264,036 70
Il reste en produits effectifs	17,390,668 44
Le total des dépenses étant de	9,573,046 71
Reste	7,817,621 73

Les charges annuelles pour intérêts et amortissement à la charge du nouveau réseau étaient, déduction faite des intérêts sur capitaux improductifs, de	16,915,909 41
L'allocation à la Caisse des retraites, de	32,320 50
Ensemble	16,948,229 91
Et l'excédant des recettes établi ci-dessus n'étant que de	7,817,621 73
Il y a lieu de reporter au compte de premier établissement du nouveau réseau la différence en moins, soit	9,130,608 18

Après la lecture du rapport de la commission de vérification des comptes, qui a suivi celle du rapport du Conseil d'administration, un actionnaire a demandé la parole et s'est efforcé de faire ressortir, dans un discours évidemment préparé, que le rapport de la dépense à la recette était plus élevé sur le réseau du chemin de fer de l'Est que sur le réseau du chemin de fer d'Orléans.

Nous ne croyons pas que personne, et encore moins l'administration de la Compagnie de l'Est, ait jamais songé à discuter un fait qui existe, que tout le monde connaît et que les hommes spéciaux expliquent tout naturellement par les conditions et la nature du trafic, et par la situation évidemment transitoire faite à l'exploitation actuelle par les nécessités commerciales des deux réseaux. Mais c'est là une question très-sérieuse, très-ardue, exigeant beaucoup d'explications techniques et beaucoup de chiffres, et qu'il est bien difficile, sinon impossible, d'expliquer à une assemblée générale, surtout quand elle s'abandonne à ses premières impressions, et qu'elle en arrive à conclure de ce que les conditions d'administration sont plus coûteuses ici que là, qu'elles sont mauvaises.

Nous comprenons mieux que personne les entraînements des actionnaires réunis en assemblée générale, pour avoir assisté depuis longtemps à ces assemblées ; mais ce que nous ne pouvons nous habituer à voir sans étonnement, c'est qu'un certain nombre d'actionnaires adoptent avec une sorte de passion une opinion individuelle dont le promoteur lui est le plus souvent complétement inconnu, et se refuse ensuite, avec une sorte de violence, à entendre, pour juger en connaissance de cause, les explications des membres de l'administration dont la compétence ne peut cependant être niée par personne.

C'est ce qui est arrivé à l'assemblée de l'Est. M. le président a eu beau faire remarquer, et personne ne pouvait d'ailleurs traiter un pareil sujet avec plus d'autorité que M. Perdonnet, qu'il n'y avait pas de comparaison à établir entre le réseau d'Orléans et celui de l'Est, parce que les conditions matérielles de ces deux réseaux étaient complétement différentes au point de vue technique, que par conséquent la base du rapprochement fait par l'actionnaire étant fausse, les déductions ne pouvaient en être justes ; l'assemblée, troublée par des manifestations bruyantes, n'a pas pu entendre les explications qui lui étaient données, et au sein de cette agitation, de parti pris, toute discussion est demeurée impossible.

Mais enfin, il a bien fallu arriver à un vote ; ici la masse sensée des actionnaires a repris le dessus sur la minorité tumultueuse ; et l'approbation des comptes a été votée à une très-forte majorité.

On a procédé ensuite, par un vote séparé, sur la demande faite par l'un des administrateurs sortant, au vote pour la nomination de cinq administrateurs.

Ces cinq administrateurs ont été réélus à une immense majorité ; ce sont MM. Dubochet, Georges, Baude, Davilliers et le baron Renouard de Bussière.

Les membres de la commission des comptes ont été également réélus.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale du 28 avril.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève, a eu lieu, le 28 avril, sous la présidence de M. F. Bartholomy, président du Conseil d'administration.

Il y avait 132 actionnaires présents ; le nombre des actions représentées était de 10,891, donnant droit à 379 voix.

Un intérêt particulier s'attachait à cette assemblée, à raison des inquiétudes généralement répandues sur la situation de la Compagnie de Lyon à Genève et sur l'avenir qui lui est réservé. Le rapport du Conseil d'administration a abordé de front toutes les questions qui préoccupaient à si juste titre les actionnaires ; et nous devons dire que, s'il n'a pas dissipé toutes les appréhensions légitimes, il a du moins fourni des explications et des aveux empreints de franchise et de loyauté.

Nous considérons comme un devoir de ne pas aggraver les embarras d'une entreprise utile, en intervenant dans la discussion d'une situation qui est en ce moment déférée à l'attentive sollicitude du gouvernement de l'Empereur. Nous nous bornerons donc à analyser aujourd'hui les faits et les considérations principales contenus dans le rapport. Quant au rapport lui-même, nous le publierons intégralement dans notre prochain numéro.

L'exploitation a donné, pour 1859, un produit brut de	6,503,735 34
La dépense s'est élevée à	4,012,697 87
soit à 61 0/0. Reste	2,491,037 47
qui, sous diverses déductions, se réduisent à	2,323,987 55
Les charges d'emprunt et d'amortissement sont de	2,742,129 34
L'intérêt à 4 0/0 aux actions est de	1,600,000 »
Total	4,342,129 34
Le produit net n'étant que de	2,323,987 55
il y a de ce chef une insuffisance de	2,018,141 79

qui s'élève, avec un déficit provenant d'autres chapitres, à 2,288,824 fr. 31 c., qui ont dû être portés au compte de premier établissement.

Mais le réseau entier ayant été livré à l'exploitation dans le courant de 1859, la période de construction est terminée ; et, aux termes de son cahier des charges, la Compagnie ne peut plus distribuer aux actions que la portion libre des produits nets.

Or, les produits nets ont été insuffisants en 1859 pour acquitter en totalité la charge des emprunts. C'est donc une question de savoir si les actions pourront recevoir un intérêt en 1860. Dans tous les cas, cette répartition, si elle devenait possible, n'aurait lieu qu'au mois de novembre prochain.

Comme on vient de le voir, les recettes et les dépenses de l'exploitation ont été celles-là trop faibles et celles-ci trop fortes pour donner un résultat avantageux.

Le rapport attribue ce double effet : 1° aux transports militaires qui ont coûté des sommes bien supérieures aux frais ordinaires d'exploitation, car si de l'ensemble des recettes et des dépenses on défalquait ce qui s'applique à cette nature de transports, les frais d'exploitation qui, sur l'ensemble, s'élèvent, comme on l'a vu, à 61 p. 0/0, descendraient à 47 p. 0/0 ;

2° Au service compliqué et très-mal rémunéré par les Compagnies suisses, qui est imposé à la Compagnie par les décisions de l'administration supérieure ;

3° A la nécessité de multiplier les trains, sans considération d'économie, pour satisfaire au triple mouvement sur Paris, Genève et Turin ;

4° A l'interruption imposée aux trains de

marchandises et de voyageurs dans les mois d'avril et de mai, par les besoins de la guerre, tant sur le chemin de Lyon à Genève que sur le chemin Victor-Emmanuel;

5° A l'interruption survenue dans le service en octobre et novembre sur ces mêmes chemins, par suite d'inondations terribles; de sorte que pendant la plus grande partie de l'année 1859 le commerce a dû chercher d'autres voies de transports.

C'est principalement en augmentation de dépenses kilométriques que se sont traduits ces divers empêchements, car la recette brute qui n'était en 1858 que de 21,028 fr. s'est élevé en 1859 à 27,632 fr.

Mais la partie principale du rapport s'applique à la question primordiale des dépenses d'établissement. Au point de départ, il s'agissait d'une dépense totale de 62,250,000 f. Aujourd'hui le chiffre des dépenses, qui est loin d'être définitif, atteint la somme de 122,500,000 fr., c'est-à-dire à peu près le double.

Le rapport constate que l'estimation de 62 millions, dont les erreurs sont aujourd'hui évidentes, n'est pas du fait des fondateurs de la Compagnie mais du fait des ingénieurs de l'Etat, et qu'elles avaient « l'autorité de » nombreuses et longues études faites par des » ingénieurs éprouvés, et contrôlées par » l'administration supérieure. »

Si considérables cependant qu'aient été ces erreurs, elles ne s'élèvent pas du simple au double. Mais les conditions premières de la construction ont été modifiées pour déférer aux exigences de l'Etat : le Genève devait d'abord être construit à une seule voie, avec des pentes et rampes de 0m,015, et des courbes de 300 mètres de rayon; mais la première condition de la fusion a été qu'il serait désormais construit et exploité dans les conditions adoptées pour la ligne de Lyon à la Méditerranée.

En un mot, d'après le rapport, le chemin qui a été exécuté est autre que celui qui avait été primitivement étudié; ce ne sont pas les estimations du gouvernement de 1854, mais celles de la Compagnie de 1857, qui doivent être mises en comparaison avec les dépenses définitives. Or, les estimations de 1857 montaient à 105,000,000 fr., et les calculs auxquels se livre le rapport prouvent que cette estimation, pour les chapitres auxquels elle s'applique, n'est dépassée aujourd'hui que de la somme insignifiante de 435,000 fr.

De l'ensemble de ce rapport, on comprend que, dans l'opinion du Conseil d'administration, tous ces mécomptes lui sont survenus, tant par suite des erreurs commises par les ingénieurs de l'Etat, que par suite des sacrifices qui ont été la condition *sine quâ non* de la fusion.

La conséquence naturelle de cette manière de voir, c'est que l'État est tenu, dans un strict esprit de justice, de panser les blessures qu'il a faites. Aussi le conseil a-t-il annoncé qu'il avait demandé au gouvernement d'accorder à la Compagnie de Genève, dans la forme qu'il jugera convenable, l'indemnité à laquelle elle croit avoir droit.

M. Bartholony, président du Conseil d'administration, a complété les explications du rapport, en déclarant qu'il y avait solidarité complète entre les actionnaires et les fondateurs de l'entreprise, et que ceux-ci lutteraient jusqu'au bout pour sauvegarder les intérêts qui se sont confiés à eux.

Ces déclarations ont été accueillies avec faveur, et les comptes de 1859 ont été approuvés à l'unanimité.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DES ARDENNES

Assemblée générale ordinaire du 28 avril.

La Compagnie des Ardennes a eu son assemblée ordinaire le 28 du mois dernier. Nous allons analyser sommairement les communications qu'elle a faite à ses actionnaires sur la situation présente de son entreprise.

Le rapport annuel du Conseil d'administration rappelle d'abord les avantages que doit assurer à la Compagnie la convention passée avec l'État, et convertie en loi le 11 juin 1859. Puis il constate que le Conseil d'État, par un décret du 24 mai 1859, a autorisé la Compagnie à substituer aux 42,000 actions restant à émettre pour compléter son capital social, des obligationspour une valeur correspondante.

Cette combinaison ne peut avoir qu'une influence des plus favorables sur la liquidation de l'entreprise, puisqu'en réduisant le nombre des actions, elle élève la part de chacune dans le revenu du chemin, et partant le prix auquel elle sera échangée avec la Compagnie de l'Est.

Les travaux de construction ont été répartis cette année sur toutes les lignes du réseau qui restent à construire.

Les lignes en exploitation n'ont donné lieu qu'à quelques travaux de parachèvement. La section de Charleville à Thionville a eu à souffrir quelques éboulements, mais qui, grâce à la prévoyance de la Compagnie qui avait sur ce point établi la seconde voie, n'ont amené aucune interruption dans la circulation.

Le Conseil d'administration a dû signaler aux actionnaires, à propos de cette section, les embarras nouveaux qui lui ont été suscités dans la question de la gare de Sedan.

A la suite de la transformation qu'a subie la Compagnie, quand elle obtint la concession du prolongement du réseau de Sedan à Thionville et Longwy, le Conseil proposa, d'accord avec la ville de Sedan, un proje qui transportait la gare à 4 ou 500 mètres plus loin que le projet primitif. Ce projet n'avait donné lieu à aucune réclamation, déjà il avait reçu l'approbation du Conseil général du département, du Conseil municipal de Sedan et de la Chambre des arts et manufactures de cette ville.

Mais tandis qu'on attendait la décision ministérielle sur ce tracé, un nouveau projet fut mis tout à coup en avant pour faire entrer le chemin dans l'enceinte de la ville. Repoussé par la Compagnie, qui offrait en compensation de faire entrer un petit embranchement dans l'enceinte de la ville, ce projet fut remplacé par un autre encore plus coûteux pour la Compagnie, plus dangereux pour l'exploitation, plus préjudiciable, par conséquent, aux intérêts de tous. La Compagnie s'y oppose par tous les moyens qui sont en son pouvoir, et le Conseil espère que le gouvernement adoptera ses propositions.

Nous ne saurions trop regretter les conflits qu'engendrent les prétentions locales; non-seulement elles ajournent pour les villes qui se préoccupent exclusivement de leur intérêt, tous les avantages de la voie nouvelle dont elles doivent être dotées, mais le bienfait qui peut en résulter pour toute la contrée.

Malgré les obstacles que cette question lui a suscités, la Compagnie n'a pas cessé de travailler au delà de Sedan sur la ligne de Thionville. Elle espère pouvoir, à la fin de l'année ou au commencement de 1861, ouvrir une section de 40 kilomètres environ, entre Sedan et Montmédy.

Mais la partie du réseau qui attire particulièrement l'attention de la Compagnie est celle située entre Charleville à Givet. Les travaux sur cette section sont très-considérables et consistent en ouvrages d'art d'une grande importance. Ils sont poussés avec la plus grande activité, et seront terminés de manière à ce que l'exploitation puisse commencer à la fin de 1861. Nous concevons l'énergie que déploie la Compagnie pour obtenir le plus tôt possible la jouissance de cette section, qui la mettra en communication, par ses raccordements à Vireux et à Givet avec les bassins houillers de Liége et de Namur, et, par conséquent, exercera une si grande influence sur le développement de son trafic.

Sur la section de Reims à Soissons, qui ne présente aucune difficulté sérieuse, les travaux sont entrepris sur tous les points et seront achevés dans l'été de 1861.

Dans l'exposé de la situation financière, la Compagnie fait ressortir le soin qu'elle a pris de ménager les actionnaires en ajournant les appels de fonds jusqu'au moment où l'entreprise, par ses développements et ses progrès, aura confirmé les justes espérances que le public peut y rattacher. En conséquence, toutes les dépenses de l'exercice 1859 ont été payées au moyen d'obligations.

Le budget pour l'exercice actuel s'élève à

trente millions, somme qui prouve que tous les services ont été largement dotés et que les travaux recevront dans la présente campagne une vive impulsion. Il sera pourvu à ce budget encore cette fois par l'émission d'obligations.

Les lignes mises en exploitation jusqu'à présent ne présentent qu'un parcours de 164 kilomètres. Mais le résultat obtenu confirme les prévisions de la Compagnie. Ainsi elle avait évalué, dans son rapport de l'année dernière, le revenu kilométrique de 20 à 22,000 f.; il a été de 21,000 f. La recette totale qui, selon son estimation à cette époque, devait être de 3,100,000 à 3,400,000 f., a été de 3,307,000 f.

De ces faits il ressort que la Compagnie marche, sans erreur ni mécompte, vers la réalisation des espérances qu'elle a conçues et fait partager à ses actionnaires.

Résolution.

L'assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice de 1859.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Assemblée annuelle du 30 avril.

Le 30 avril a eu lieu à Vienne la réunion générale annuelle des actionnaires de cette Compagnie.

Le dividende à répartir pour l'exercice 1859 a été arrêté à 30 fr. par action libérée de 250 fr. Sur cette somme il a été payé un à-compte de 7 50 à titre d'intérêts en octobre dernier : il reste donc à distribuer 22 fr. 50 qui seront pris en déduction du versement de 50 fr. en cours d'exécution depuis le 1er mai.

Nous commençons aujourd'hui la publication du rapport ; nous donnerons samedi prochain le texte des propositions qui ont été soumises à l'assemblée et qui toutes ont reçu son approbation.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPÔTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale annuelle du 30 avril.

Les actionnaires de la Compagnie des docks et entrepôts de Marseille se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 30 avril, 17, rue Lafitte, sous la présidence de M. Dumon, président du Conseil d'administration.

M. Rey de Foresta, l'un des administrateurs, a donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration.

Ce document expose avec de grands détails la marche des affaires de la Compagnie. Il n'est pas possible de donner, sur une simple audition, un résumé complet d'un travail de cette importance. Quand le rapport nous aura été communiqué, nous l'apprécierons dans son ensemble, et, comme l'année dernière, nous le publierons en entier ; nous nous bornerons aujourd'hui à constater qu'il justifie toutes les espérances données par cette Société, qui prendra bientôt l'importance d'une institution d'utilité publique.

L'assemblée a voté une émission de 17,778 obligations, jugée nécessaire par le Conseil d'administration pour accélérer la marche des travaux.

Toutes les propositions à l'ordre du jour ont également été votées à l'unanimité.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

L'ouverture du service des voyageurs et des marchandises sur la section de Lison à Saint-Lô dans les gares d'Airel, Pont-Hébert et Saint-Lô, a eu lieu le 1er de ce mois. Le service de la gare de la Meauffe ne commencera que dans quelques jours, et la Compagnie fera connaître ultérieurement l'ouverture de cette gare par un avis spécial.

F. Grimaud.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Le bulletin des recettes des Chemins de fer pour la semaine du 22 au 28 avril présente des diminutions assez importantes sur presque toutes les grandes lignes de chemins de fer, au point de vue du produit kilométrique. Cette diminution est pour le Lyon-Méditerranée de 23 23 0/0 ; de 10 40 pour l'Ouest ; de 8 77 pour l'Orléans ; de 4 88 pour l'Est, de 2 82 pour le Nord.

Il n'y a cependant dans ce fait rien que de très-naturel. L'avantage en faveur de 1859 s'explique par les mouvements de troupes et de matériel qui ont eu lieu, à cette époque, et qui ne sauraient constituer une recette normale. On se rappelle, en effet, que ce n'est pas seulement sur la ligne de Lyon-Méditerranée, mais sur toutes les grandes lignes de chemins de fer que furent transportés avec une incroyable rapidité d'un bout de la France à l'autre, les hommes, les chevaux et les immenses approvisionnements de toute sorte destinés à l'armée d'Italie.

Si on tient compte de cette circonstance exceptionnelle, on verra qu'en définitive les recettes normales des chemins de fer, loin de diminuer, ont suivi, au contraire, un mouvement progressif.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

— On vient de mettre à l'eau avec un plein succès, sur la rive badoise, l'énorme caisson destiné à recevoir le béton qui servira de fondement à la culée de cette rive pour le pont fixe sur le Rhin. Ce caisson a 46 mètres de longueur sur 42 de largeur et 10 de hauteur. Il recevra un second étage de 5 mètres, de manière que la hauteur totale de cette caisse sera de 16 mètres, équivalant à la profondeur qui a été pratiquée au moyen des puissantes machines à draguer.

Ce sera le dernier grand travail hydraulique que nécessite la construction du pont fixe. Le travail pareil, sur la rive française, approche de sa fin ; dans quinze jours, la culée de ce côté du fleuve aura son fondement complété, et l'on pourra immédiatement commencer les travaux de maçonnerie. La culée de la rive badoise sera terminée dans deux mois. On s'occupe maintenant à achever le couronnement des piles ; d'énormes morceaux de granit taillés dans les carrières sont déjà sur place et attendent leur emploi.

Les pièces de fer qui doivent servir au treillis et aux deux ponts tournants sont très-avancées : elles seront complétement achevées pour l'époque où la maçonnerie sera terminée. En tout cas on peut compter que le pont et tous les autres travaux de raccordement entre les chemins français et badois pourront être livrés à l'exploitation pour l'automne prochain.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 28 AVRIL 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 28 avril
Paris-Méditerranée	20.357 79	950 »»
Nord	10.198 »»	965 »»
Orléans	12.985 07	1360 »»
Ouest	12.307 06	575 »»
Bességes	11.133 33	440 »»
Est	10.979 95	628 75
Midi	8.272 83	520 »»
Genève	7.283 01	345 »»
Ardennes	6.403 07	450 »»
Dauphiné	5.633 82	570 »»
Autrichiens	fl. 3.014 29	530 »»
	Au 21 avril.	
Lombards-Vénitiens-Sud	9.878 40	543 75
Madrid à Alicante	8.421 56	497 50
Victor-Emmanuel	8.105 25	415 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

14 mai. — La Union (Compagnie générale

espagnole d'assurances). — Assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid.

15 mai. — **Société générale de Crédit mobilier espagnol.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

15 mai. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 25 actions cinq jours avant la réunion au siége de la Compagnie, place Vendôme, 12.

16 mai. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Madrid, au siége social, calle Fuencarral, 2, où doivent être déposés les titres vingt jours avant la réunion, et à Paris, place Vendôme, 15.

18 mai. — **Compagnie générale des mines en Espagne.** — Assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid.

19 mai. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures. (Voir aux annonces.)

21 mai. — **Société générale espagnole d'escompte.** — Assemblée générale annuelle, à Madrid, au siége social.

22 mai. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

22 mai. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

22 mai. — **Union des chemins de fer suisses.** — Réunion d'une assemblée générale annuelle et extraordinaire, à Saint-Gall. (Voir aux annonces.)

23 mai. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Vienne, Minoriten-Platz, 42, à 9 heures du matin. Dépôt de 40 actions à Vienne, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

24 mai. — **Compagnie du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid.

26 mai. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — 2[me] Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

27 mai. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Réunion de l'assemblée générale, à Madrid, au siége social.

29 mai. — **Chemin de fer du Centre.** — Réunion de l'assemblée générale ajournée faute d'un nombre suffisant d'actions déposées. (3° convocation.) Voir aux annonces.)

29 mai. — **Compagnie générale des eaux.** — Ajournement de la réunion à cette date (29 mai), salle Herz, à 3 heures. Dépôt de 40 actions.

31 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Assemblée générale annuelle à Aix-la-Chapelle.

31 mai. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, à Madrid, station d'Atocha, à midi. Dépôt de 50 actions au moins avant le 30 avril au siége social, et à Paris chez MM. de Rothschild frères.

31 mai. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la succursale de la Compagnie, boulevard de Strasbourg, 68.

31 mai. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

31 mai. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à 1 heure de relevée. Dépôt de 50 actions avant le 30 avril au siége social et à Paris, à la succursale, rue de Provence, 50.

31 mai. — **Compagnie des mines de soude d'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle au siége social, à Paris, rue Laffitte, 17. Dépôt de cinq actions, cinq jours avant la réunion.

15 juin. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Saint-Pétersbourg. Dépôt de 40 actions avant le 28 mai, à la Caisse de la Société, à Paris et à Saint-Pétersbourg.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1[er] mai. — **Société anonyme des ports de**

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES		Kilomètres exploités	RECETTES			
			BRUTES	PAR KIL.		BRUTES	PAR KIL.	en plus.	en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 22 au 28 avril	1680	1,146,502 12	682 47	1618	1,161,026 75	717 55	» »	4.88
ORLÉANS (1)	22 — 28 —	1475	1,176,862 41	797 87	1475	1,289,960 19	874 55	»	8.77
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	22 — 28 —	1406	1,746,089 23	1,241 88	1363	2,204,966 48	1,617 73	»	23.23
OUEST (1)	22 — 28 —	1195	909,898 70	761 40	1188	1,009,771 72	849 93	»	10.40
NORD (1)	22 — 28 —	964	1,094,208 77	1,135 » »	919	1,076,131 47	1,168 » »	»	2 82
MIDI (1)	22 — 28 —	793	405,894 02	511 85	793	358,863 95	452 54	13.10	»
LYON A GENÈVE (1)	22 — 28 —	231	116,434 93	504 05	229	156,729 10	684 41	»	26.35
ARDENNES (1)	22 — 28 —	164	66,578 49	405 96	154	61,856 01	401 66	1.08	»
DAUPHINÉ	22 — 28 —	134	30,621 39	227.77	134	74,893 03	560 66	»	47.35
BESSÉGES A ALAIS (1)	22 — 28 —	33	22,836 80	692 01	33	20,988 65	636 30	8.77	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE {Réseau Sud-Autrichien, Réseau Lombard}	15 — 21 —	1336	810,305 80	617 93	1169	1,533,211 84	1,309 69	»	52.59
AUTRICHIENS	22 — 28 —	1323	fl. 301,956 » »	228 24	1323	fl. 298,170 » »	225 37	1.37	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE {Madrid à Alicante}	15 — 21 —	482	289,045 43	599 07	482	215,509 93	447 30	34.43	»
{Madrid à Guadalajara}	15 — 21 —	57	14,868 21	260 85	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	22 — 28 —	275	53,013 55	194 95	265	59,552 37	224 72	»	13.26
VICTOR-EMMANUEL	16 — 22 —	214	119,256 10	557 27	214	102,792 35	480 33	16.» »	»
OUEST SUISSE	21 — 27 —	97	38,150 02	363 37	80	30,450 76	380 63	3.36	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

N. B. — La diminution uniforme sur les grandes lignes de la semaine de 1860, n'a d'autre cause que les transports militaires de la semaine correspondante de 1859.

F. GRIMAUD.

Marseille. — Paiement de 10 fr. par action pour la répartition du deuxième semestre de l'exercice 1859, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu.

(DIVIDENDES.)

Depuis le 30 avril. — **Société des journaux réunis.** — Paiement de 20 fr. par action, formant le solde du dividende de l'exercice 1859, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu.

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859, soit 22 fr. 50 par action libérée de 250 fr., à Paris, 17, rue Laffitte.

Depuis le 1er mai. — **Société générale de Crédit mobilier.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action, formant le dividende de l'exercice 1859, à la Caisse de la Société.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action formant un supplément du dividende déjà payé sur l'exercice 1859, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines.

31 mai. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de 1859-60.

Service des Obligations.

1er mai. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45.

1er mai. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations émises en 1858, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir les détails aux annonces du 28 avril.)

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement des intérêts sur les obligations émises par la Société. Dépôt des coupons jusqu'au 25 avril.

APPELS DE FONDS

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, soit de 22 fr. 50.

Jusqu'au 10 mai. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 10e versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces du 21 avril.)

Du 5 au 15 mai. — **Chemin de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 50 fr. par action. On verse à Madrid, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

Jusqu'au 15 mai. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Appel du dernier versement de 50 fr. par action. On verse à Paris, à la caisse du Crédit mobilier; à Lausanne, à la Banque cantonale, et à Genève, dans les bureaux de la Compagnie.

Jusqu'au 15 mai. — **Chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.** — Dernier délai pour le quatrième versement en cours d'exécution depuis le 1er janvier 1859. (Voir nos annonces des 4 et 11 février dernier et du 28 avril.)

1er au 8 juillet. — **Société R. P. des chemins de fer de l'Est de Bavière.** — Appel du quatrième versement, soit 10 florins par action. (Voir à ce sujet l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 15 avril au 7 mai. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Émission de 62,500 obligations à 240 fr. chacune, remboursables à 500 fr. par voie de tirage au sort, à partir du 1er janvier 1867. (Voir l'avis publié plus loin, page ci-contre, même

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

Depuis le 10 avril. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Faculté aux souscripteurs de libérer leurs titres avec une bonification d'escompte à raison de 3 0/0 l'an : à Paris, rue de Provence, 58, et à Lille.

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Faculté aux actionnaires de libérer leurs actions avec bonification de l'intérêt de 5 0/0 l'an.

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

7 mai. — **Chemins de fer du Nord.** — Tirage au sort d'un tiers des actions nouvelles, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à midi.

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS'

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 30 avril. (Ancienne Compagnie des chemins de fer de Paris à Orsay.) (Voir la liste officielle à nos annonces.)

F. G.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LE SIMPLON.

Émission de 62.500 obligations à 240 fr., produisant un intérêt annuel de 15 francs. — Jouissance du 1er janvier 1860.

Remboursables à 500 francs.

La souscription ouverte :

A Paris, 28, rue Laffitte;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier;

A Londres, chez MM. Sheppards, Pelly et Allcard, 28, Threadneedle street;

A Genève, dans les bureaux de la Ce, maison Laya, quai du Rhône ;

Sera close le 7 mai courant.

Nota. Une première section de la ligne d'Italie comprise entre le Bouveret et Martigny est livrée à l'exploitation depuis le mois de juillet dernier.

Une deuxième section de Martigny à Sion sera ouverte le 10 mai courant.

Par suite de l'annexion de la Savoie à la France, le chemin de fer du Chablais compris dans la ligne d'Italie devient un chemin français.

Très-prochainement, de l'autre côté de la ligne, on ouvrira le tronçon du Bouveret à Saint-Gingolph, devenu frontière française par suite de l'annexion du Chablais à la France.

Demain dimanche, veille de la CLOTURE de la souscription aux obligations de la COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE, les bureaux de cette Compagnie, 28, rue Laffitte, seront ouverts *de dix heures à quatre heures*.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La onzième livraison des **Grandes usines de France**, TABLEAU DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle sous le titre de : Papeterie d'Essonne, 2e partie, — blanchiment, — lessivage, — triage.

Les *Grandes usines de France* paraissent deux fois par mois, en livraisons de 16 pages grand in-8°, ornées de belles gravures et de dessins explicatifs. Dix livraisons ont déjà paru, contenant quarante-six gravures.

En envoyant 12 fr. au directeur de la Librairie-Nouvelle, *boulevard des Italiens*, 15, on recevra *franco* les vingt livraisons composant le premier volume.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES PORTS DE MARSEILLE.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 AVRIL 1860.

RAPPORT.

Messieurs,

La courte période qui s'est écoulée depuis votre dernière assemblée a été remplie par des faits nouveaux dont nous venons vous entretenir :

1° La ratification de la vente consentie à la Société des docks et entrepôts de Marseille ;

2° L'admission de notre pourvoi par la Cour de cassation, contre l'administration de l'enregistrement;

3° Les livraisons de terrains offerts par l'autorité municipale de Marseille;

4° Le transfert de la caserne du quartier de la Joliette au quartier de la Belle-de-Mai;

5° Le transfert de la manufacture des tabacs du quartier de la Joliette à la gare du chemin de Toulon;

6° Les changements dans les constructions projetées sur les quais.

Ratification par la Société des docks et entrepôts

Vous savez, Messieurs, que, par acte du 8 août 1859, nous avons vendu à M. Talabot, pour compte de la Société des docks-entrepôts de Marseille, une partie de terrains soumise à une ratification; par une communication récente, cette Compagnie vient de nous faire connaître qu'elle ratifiait cette vente comme définitive, ce qui élève l'importance des ventes effectuées à 70,000 mètres, au prix moyen d'environ 116 fr. le mètre, soit pour une somme d'environ 8 millions de francs.

Procès avec l'enregistrement.

Vous savez, Messieurs, que l'administration de l'enregistrement avait voulu considérer les terrains conquis sur la mer comme une propriété communale, et frapper ainsi notre Société d'un droit de 5 fr. 50 c. 0/0, au lieu du droit de 2 0/0 dû pour les ventes de propriétés domaniales. Nous ne pouvons mieux faire, pour vous mettre à même d'apprécier la nature de nos droits, que de reproduire un extrait du mémoire que nous avons présenté à la Cour de cassation, et qui a eu un plein succès.

. . . .

« La question qui s'agite entre l'administration de l'enregistrement et la Société des Ports de Marseille est celle de savoir à quel droit est soumis l'acte par lequel cette Société a acquis les terrains qui lui appartiennent aujourd'hui. Est-ce au droit de 2 0/0 établi pour la transmission des biens domaniaux ou de l'État ? — C'est la prétention de la Société des Ports. — Est-ce au droit de 5 1/2 0/0 ? — C'est le système de la régie, adopté par le jugement attaqué.

» Le débat est d'une immense portée, d'une gravité extrême.

» La régie réclame un supplément de droit de 1,127,682 fr. 60 c., à ajouter au passif d'une société d'utilité véritablement nationale, au début même de ses opérations, alors qu'épuisée par le concours qu'elle a donné à l'État, elle a besoin à la fois et de toutes ses forces et de toutes ses ressources ; car ni l'État ni la ville n'ont jamais porté à leur budget une somme quelconque pour les travaux des nouveaux ports en construction : c'est avec les fonds fournis par notre Société, pendant la gestion de M. Mirès, que ces travaux sont poursuivis depuis bientôt quatre ans. Aux termes du contrat de vente, la somme due actuellement serait de 5,250,000 f. ; cependant les sommes affectées aux travaux et versées par M. Mirès s'élèvent à ce jour à 18,300,000 fr.

. . . .

» Que s'est-il passé entre l'État et la ville au sujet des terrains actuellement au débat ?

» Quelle qualité la ville a-t-elle reçue de l'État ?

» La réponse nette, catégorique, est donnée par celui qui, mieux que personne, doit connaître cette qualité, par le maire de Marseille.

» Au début et au terme de cette grande affaire, avant et après la loi de 1854, les deux maires successifs de Marseille ont déclaré que la ville n'avait reçu, pour effectuer la vente des terrains, d'autre qualité que celle de mandataire.

» En 1854, M. de Chantérac, alors maire de Marseille en exercice, et rapporteur de la loi du 10 juin, dit au Corps législatif :

« Votre commission pense que *le soin laissé à la ville de Marseille de procéder aux ventes et de liquider, comme le ferait un mandataire, cette opération difficile*, exonérerait l'État des sollicitudes de l'affaire, et permettrait de tirer un bon parti des terrains. »

» En 1856, M. Honnorat, successeur de M. de Chantérac, écrit, le 17 novembre, à M. Mirès :

« Le rôle de la ville dans cette affaire, a consisté uniquement à réaliser la valeur des terrains, pour en affecter le produit à des travaux déterminés, dont l'exécution est réservée à l'État lui-même. »

» Voilà la vérité, exprimée deux fois par le représentant de la ville de Marseille, chargé d'expliquer la pensée de la loi, interprète également autorisé et des intentions de la ville et de celles du législateur. »

Le mémoire, après avoir discuté tous les points de droit et rappelé l'opinion émise par les deux maires de Marseille, invoque en outre en notre faveur :

1° La délibération du conseil municipal, en date du 24 avril 1856, qui s'exprime ainsi :

« Depuis plus d'un an la préoccupation incessante de la ville était de se procurer, par la vente des terrains dont elle s'était chargée, les ressources nécessaires pour exécuter les grands travaux sur les terrains de la Joliette. » Le conseil municipal reconnaissait donc, en 1856, qu'il n'avait pas acheté ses terrains, mais qu'il s'était seulement chargé d'en opérer la vente pour le compte de l'État.

2° La décision du ministre des finances, en date du 4 janvier 1858, en faveur des entrepreneurs chargés des travaux de déblais. Cette décision est basée :

« Sur ce que ces travaux font partie de ceux de déblai et de mise en état des terrains, dont le prix est payé indirectement par le Trésor public, attendu qu'il y a lieu de l'imputer en entier sur les sommes provenant de la vente des terrains que l'État a cédés à la ville de Marseille par la loi du 20 juin 1854. »

3° Sur l'opinion formulée par le ministre des travaux publics. En effet, le 7 mars 1859, à l'occasion de l'emploi des fonds provenant de cette vente, le ministre des travaux publics s'exprime ainsi :

« Examinant la question de la propriété des magasins ménagés sous l'esplanade, vous reconnaissez que l'emplacement qu'ils occupent rentre dans la catégorie des terrains cédés à la ville, non pour rester sa propriété, mais pour le prix en être employé ainsi qu'il est dit dans la loi du 20 juin 1854.

» Les magasins ne peuvent donc rester la propriété de la ville : ils doivent appartenir à l'État comme toutes les autres valeurs nées de la combinaison que cette loi a créée.

» A la vérité, la ville était chargée de la gestion de l'affaire et de la réalisation des ressources, mais elle ne pouvait s'écarter de la destination de l'opération. »

Comme vous le remarquerez, Messieurs, notre droit était appuyé par des autorités trop compétentes pour succomber ; aussi la Cour de cassation, adoptant les conclusions de notre mémoire, a-t-elle admis les deux moyens de cassation que nous avions présentés. Nous espérons pouvoir, à notre prochaine assemblée, vous annoncer la solution définitive de cette affaire.

Livraisons de terrains offerts par la ville de Marseille.

Les entreprises de la nature et de l'importance de la vôtre ont ce caractère particulier qu'elles se rattachent, par leur utilité, à tous les intérêts du pays ; aussi doit-il arriver fréquemment que votre Conseil d'administration, pour la défense de vos droits, n'interprète pas les contrats comme le ferait l'autorité locale ; de là une dissidence d'opinion, comme celle qui vient de se produire par [illegible] l'offre que nous a faite la ville de M[illegible] nous livrer une certaine partie de [illegible] offre que nous avons cru devoir [illegible] qu'à notre avis ces terrains [illegible] pas en état. Nous croyons devoir vous [illegible] de cette différence d'opinion, afin [illegible] socier à notre résistance, qui n'a d'autre but que de protéger efficacement vos intérêts.

Aux termes de l'acte passé avec la ville de Marseille, ès-noms, nous ne devons recevoir les terrains qu'après leur *mise en état*. — Que doit-on entendre par ces mots : *Mise en état?* Est-ce purement et simplement le nivellement des terrains, l'ouverture, l'empierrement des rues sur ces mêmes terrains, la pose des trottoirs, les conduits des égouts, comme le prétend la ville de Marseille, ou la mise en état doit-elle s'entendre dans un sens plus large, c'est-à-dire la possibilité de mettre les terrains en valeur?

Evidemment, Messieurs, vous penserez comme nous que les terrains, pour pouvoir être considérés comme en état, doivent être dans des conditions qui les rendent utilisables pour les besoins maritimes des nouveaux ports ; or, tant que les ports ne sont pas achevés, que les quais ne sont pas faits, ces terrains ne peuvent être utilisés, donc la mise en état n'est pas complète. Cette opinion a déjà été exprimée par la Société des docks et entrepôts de Marseille, et nous ne faisons que renouveler une objection déjà présentée.

Indépendamment de ces considérations, il y a encore l'ouverture et le raccordement des voies nouvelles avec les autres quartiers ; enfin il y a par dessus tout une question qui doit se juger d'après les simples règles de l'équité, et dont nous devons vous entretenir parce que vous avez le droit de tout connaître.

Aux termes des actes passés avec le maire de Marseille, nous devons verser à la ville une annuité de 1,500,000 fr. jusqu'à concurrence de 6,500,000 fr. Cette somme est la seule qui ne soit pas productive d'intérêt.

Il ne s'est encore écoulé que trois ans et demi, et par conséquent les annuités dues s'élèvent à 5,250,000 fr.

Si nous nous en étions tenus aux engagements résultant des actes, nos versements auraient été limités à cette somme, et la ville aurait pu se trouver depuis longtemps dans la nécessité de suspendre les travaux qu'elle a mission d'accomplir.

Pour éviter une extrémité fâcheuse pour l'intérêt public, votre Société, Messieurs, a fait à la ville des avances et versements divers qui s'élèvent à ce jour à environ 18 millions. — C'est grâce à ce concours que les travaux ont pu être poussés avec activité, et pour que vous jugiez, au point de vue de l'intérêt public, la nature du concours que votre Société a donné à l'État, nous ferons ce simple rapprochement :

Le port de la Joliette, d'une surface d'eau de 210,000 mètres, a été commencé en 1837 ; ouvert à la navigation en 1853, il a fallu seize années pour accomplir ce travail. De nos jours, grâce à notre concours financier, le port Napoléon, qui a une surface d'eau de 400,000 mètres passés, commencé en 1857, sera livré à la navigation en 1861 ; quatre années environ auront suffi pour effectuer une des plus belles entreprises de notre époque.

Est-ce trop de demander, en échange de ce concours, une interprétation large, équitable

des actes passés avec l'autorité ? C'est là notre seule prétention, nous n'en avons pas d'autre.

Vous conviendrez, Messieurs, que si nous avions pu penser que les paiements que nous faisions par anticipation auraient pour résultat de grever notre Société de charges improductives, nous n'aurions jamais consenti à de semblables avances, car nous détruisions ainsi le caractère spécial de cette affaire, dont l'économie principale consiste à profiter de la plus-value des terrains sans subir la charge des intérêts correspondant à leur valeur. Nous perdrions bien vite le bénéfice de cette combinaison, si la ville avait le droit de nous livrer des terrains avant qu'ils pussent être utilisés par le commerce maritime.

Permettez-nous, Messieurs, de ne pas nous étendre davantage sur ce sujet, et croyez que nous saurons défendre vos droits avec énergie. Nous espérons, du reste, que l'administration supérieure, dans sa haute sagesse, reconnaîtra la justesse de nos observations.

Transfert de la caserne.

D'après les projets primitifs, le gouvernement avait eu la pensée d'établir une caserne dans les nouveaux quartiers de la Joliette, et s'était réservé, dans ce but, un îlot d'une superficie de 18,000 mètres. Mais on s'est promptement aperçu qu'une caserne, placée au centre du mouvement commercial et maritime du premier port de France, présentait de sérieux inconvénients à tous les points de vue. En outre, le génie militaire reconnut l'insuffisance des 18,000 mètres réservés, pour une installation militaire digne d'une ville appelée à un si grand avenir.

Par cette considération, les généraux qui ont successivement commandé à Marseille ont songé à transférer sur un emplacement plus vaste la caserne projetée.

Après des études multipliées, l'administration choisit un emplacement situé au quartier dit de la Belle-de-Mai, à proximité de la gare du chemin de fer, et d'une étendue d'environ 60,000 mètres. Mais, dès le premier jour, l'administration éprouva des difficultés sérieuses, parce que ses projets n'étant pas revêtus d'une sanction qui permît de faire immédiatement les acquisitions nécessaires, on pouvait craindre que les propriétaires n'eussent des prétentions exagérées, lorsqu'ils connaîtraient les projets du gouvernement. — Dans cette circonstance, M. Mirès, dévoué à vos intérêts comme à ceux de Marseille, offrit d'acquérir et de payer tous les terrains nécessaires pour les conserver à la disposition du gouvernement et lui être cédés sans augmentation de prix. Ces offres ont été acceptées, et une partie importante des terrains achetés à environ 6 à 7 fr. le mètre, a été rétrocédée à l'État, sans aucun avantage pour M. Mirès, que d'avoir facilité au profit de l'État et de notre Société une transaction.

Transfert de la manufacture des tabacs.

La manufacture des tabacs devait être établie sur les terrains de la Joliette, et pour cet objet une surface d'environ 18,000 mètres avait été réservée ; mais on s'aperçut bientôt que l'espace était insuffisant pour établir en même temps la manufacture et les magasins des tabacs.

M. le directeur des douanes, dans la prévision des besoins réels de son service, a cherché et trouvé, à la proximité de la gare du chemin de Toulon, un emplacement de 25,000 mètres, et, grâce à l'intervention de M. Mirès, qui a consenti à payer les 25,000 mètres de terrain vendus à l'administration des tabacs, l'échange avec les terrains de la Joliette est devenu possible.

Cette opération, comme celle de la caserne, a été faite par M. Mirès pour donner le temps à notre Société d'obtenir de vous et du gouvernement, conformément à vos statuts, les autorisations nécessaires pour régulariser ces nouvelles affaires qui seront un nouvel élément de bénéfice.

Constructions à élever.

La question des constructions à élever dans le quartier de la Joliette, si utiles pour accélérer la plus-value de nos terrains, a été l'objet de nos préoccupations.

Vous savez qu'une somme de trois millions est déposée en ce moment à la caisse municipale de Marseille, pour être employée à ces constructions. D'après les engagements pris avec la ville, elles devaient être édifiées sur le plan monumental des constructions élevées par la Société, en façade sur les quais de la Joliette.

Votre Conseil d'administration a pensé qu'un emploi plus lucratif pouvait être donné à ces trois millions, en substituant aux constructions monumentales dont nous venons de parler, des constructions plus modestes et d'une location plus facile, habilement disséminées sur les terrains de la Société.

Comme le traité intervenu avec la ville de Marseille, relativement aux obligations, portait l'engagement par la Société d'élever avec les trois millions des constructions conformes à celles existantes, le consentement de l'autorité municipale au changement proposé était nécessaire ; une demande a été adressée, à ce sujet, au conseil municipal, en décembre dernier ; mais, vers cette époque, de grands changements ont eu lieu à Marseille ; l'ancien conseil municipal a été dissous, et une commission de nouveaux membres complétement étrangers à la première administration a pris la direction des affaires.

Cette circonstance a retardé jusqu'à ce jour la solution de la question, mais nous espérons que dans un bref délai cette solution sera obtenue.

—

Avant d'aborder l'examen de notre bilan, nous croyons devoir vous rappeler en peu de mots le caractère de notre Société. Ce caractère est celui d'être une Société purement immobilière ; or, pour apprécier le présent et l'avenir de ces sortes de sociétés, la raison commande de se placer à un autre point de vue que lorsqu'il s'agit d'une Société industrielle ou financière. Pour celles-ci, il y a des chances heureuses ou malheureuses qui élèvent ou abaissent plus ou moins rapidement leur valeur ou leur crédit, selon que la prospérité commerciale ou industrielle est plus ou moins grande.

Mais pour une Société dont tout l'actif se compose de propriétés immobilières, la prospérité est lente à se développer, on ne peut espérer de brillants résultats dans une courte période, surtout lorsque les valeurs immobilières sont représentées par des terrains dont la mise en valeur, ou la vente, ne peut être opérée que lorsque de grands travaux comme des ports et des quais seront préalablement construits. Or, malgré toute l'activité imprimée aux travaux, malgré nos efforts et notre concours si dévoués, nous ne pouvons pas compter que les quais et les ports seront achevés avant l'année 1861. Or, d'ici là nous ne pouvons vous promettre des résultats en harmonie avec les légitimes espérances que vous avez le droit de fonder sur l'avenir de notre Société. Mais si les sociétés immobilières présentent de tels inconvénients, elles ne sont pas exposées à éprouver une déception quelconque quant au résultat définitif ; car, au contraire, chaque jour la plus-value se fait avec une rapidité qui n'est entravée que par le non-achèvement des travaux. Vous comprenez, Messieurs, que lorsque l'activité sera apportée dans les nouveaux quartiers par l'achèvement des ports et des quais, par le fonctionnement des docks qui se construisent rapidement, par le mouvement des marchandises que l'ouverture de la gare maritime va attirer, vous comprenez, disons nous, que la plus-value recevra une progression que vous pouvez presque mesurer par les ventes que nous avons déjà opérées.

Ces ventes s'élèvent à ce jour à plus de 70,000 mètres pour un prix qui dépasse 8 millions, soit une moyenne de 116 fr. le mètre. Vous considérerez, Messieurs, que tous les terrains vendus sont sur le port Napoléon, qui forme l'extrémité des nouveaux quartiers. Or, ces prix obtenus avant que les ports soient terminés, avant même que les terrains soient conquis sur la mer, avant que la vie commerciale et maritime ait apparu dans les nouveaux quartiers, et pendant que les wagons de déblais sillonnent encore les voies nouvelles ; ces prix, disons-nous, prouvent que l'on n'a pas exagéré la valeur de nos terrains en les estimant de 120 à 150 fr. le mètre, ce qui permet de supposer que nos actions atteindront un jour une valeur de 1,000 à 1,500 fr.

Mais nous vous le répétons, cette espérance, quelque certaine qu'elle soit, est toujours subordonnée au temps nécessaire pour créer la plus-value qui sera plus ou moins rapide selon que l'État achèvera ou ralentira les travaux.

BILAN.

Examen de la situation financière.

Le premier article de notre bilan se compose des versements effectués à la ville, et qui s'élevaient, au 31 décembre dernier,

à	16,450,339 »
Depuis cette époque, nous avons versé et délégué une somme due par la Société des docks, qui s'élève à. . . .	2,000,000 »
Ensemble. . . .	18,450,339 »

Indépendamment de ces sommes montant à 18 millions, nous avons encore à recevoir de la Société des docks, pour les terrains vendus, une somme totale de 5 millions, en sus des 3 millions déjà payés, soit en compensation avec les versements appelés sur les 6,600 actions que nous possédons, soit en paiements effectués ou à effectuer à la ville.

Enfin, Messieurs, nous avons encore à notre actif les 6,600 actions des Docks dont la valeur ne se développera que lorsque le fonctionnement des Docks et Entrepôts permettra d'apprécier tous les éléments de prospérité que renferme votre belle entreprise.

Ces ressources réunies représentent un capital d'environ 27 millions avec lequel nous devons satisfaire aux charges suivantes :

Paiement à la ville, pour une superficie d'environ 340,000 mètres	17,000,000
Dépenses de constructions à élever	3,000,000
Ensemble	20,000,000

Vous remarquerez, Messieurs, que ces appréciations ne constituent qu'un examen sommaire et général, qui embrasse des opérations qui sont postérieures au 31 décembre 1859. Voici, du reste, le bilan à cette dernière date :

INVENTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 1859.

ACTIF.

1° Ville de Marseille :

Etat des sommes versées à la caisse municipale de Marseille.

1° Annuités,	4,800,000 »	16,450,339 24
2° Compte de cautionnement,	2,218,533 37	
3° Compte obligations,	7,175,000 »	
4° Pour les constructions à élever,	2,256,805 87	
2° Terrains provenant d'échange,		152,622 »
3° Constructions,		1,824,635 95
4° Société des *Docks de Marseille*. — Solde de vente à eux faite,		4,427,994 40
5° Actions des Docks,		3,300,000 »
6° Mobilier,		1,647 »
7° Comptes divers,		92,748 48
Total de l'actif,		26,249,987 07

PASSIF.

Capital social. — Actions,	10,000,000 »
Capital. — Obligations,	10,000,000 »
Vente de terrains,	5,925,753 40
J. Mirès et Cᵉ,	612,233 67
Borde (compte de cautionnement),	15,000 »
Total du passif,	26,249,987 07

Voies et moyens. — Proposition.

Afin de continuer sans interruption le paiement des intérêts jusqu'au jour prochain où nous pourrons commencer l'amortissement des actions par un remboursement partiel, ainsi que l'ont prévu nos statuts, nous avons ouvert un compte spécial que nous débitons du produit de nos ventes, et nous prélevons sur ce compte les sommes nécessaires pour les intérêts des actions ; quant aux obligations, l'intérêt est payé en totalité par le produit des sommes versées à la ville, et qui sont productives d'un intérêt qui s'élèvera, pour l'année 1860, à une somme d'environ 600,000 fr. pour l'ensemble des sommes versées jusqu'à ce jour.

En conséquence, Messieurs, nous vous proposons de voter pour l'année un dividende de 20 fr. par action, sur lesquels 10 fr. ont déjà été payés au mois d'octobre dernier ; le solde, s'élevant par conséquent à 10 fr. par action, sera payé à partir du 1er mai.

CHEMINS DE FER DU NORD.

Assemblée générale ordinaire du 27 avril 1860.

Présidence de M. le baron James de Rothschild, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

par M. Delebecque, vice-président.

Messieurs,

L'exercice de 1859, dont nous allons vous rendre compte, fait voir que le chemin de fer du Nord n'est pas arrivé au terme des accroissements de produits que nous avons eu à vous signaler dans tous nos rapports annuels. Nous croyons ce terme encore loin de nous ; et il n'y a rien, dans la situation présente, qui doive nous en faire pressentir le rapprochement. Nous venons d'entrer dans la période triennale pendant laquelle nos vingt-cinq mille actions nouvelles seront, en exécution de nos statuts, admises successivement et par tiers au partage du dividende : les faits qui seront ci-après placés sous vos yeux, vous démontreront que la valeur et le revenu de nos actions dans leur ensemble, n'ont rien à craindre de cette épreuve décisive.

Pour mettre les divers établissements de nos lignes exploitées au niveau des besoins du service, nous avons fait exécuter quelques travaux d'agrandissement et d'appropriation dont les principaux doivent vous être indiqués :

A Paris, nous avons eu à faire des remaniements de quais et de locaux pour salles d'attente de la banlieue, pour réception et distribution des bagages à l'arrivée, pour visite de douane : tout cela était devenu, par l'augmentation du trafic, d'une nécessité si urgente, qu'il y aurait eu préjudice à attendre même la prochaine construction de la gare nouvelle. Une remise provisoire a dû également être installée d'urgence afin de préserver le matériel roulant, surtout les voitures à voyageurs, de la détérioration si dispendieuse que les intempéries produisent.

A la Chapelle, un vaste hangar a été construit dans le même but, pour remiser les nombreux camions et voitures des services d'omnibus et de factage ; des bureaux d'octroi ont dû être établis à cause de l'agrandissement de l'enceinte de Paris ; enfin, nous avons commencé le remplacement des ponts existant au-dessus du chemin de fer, entre l'ancien mur d'octroi et la gare des marchandises, et qui étaient trop étroits pour le nombre de voies indispensables dans cette partie la plus active de toutes nos lignes ; le premier des nouveaux ponts est achevé, le montage des autres aura lieu durant cette campagne.

Nous avons entrepris la construction des bâtiments définitifs pour les stations de Tergnier, Busigny et Jeumont ; des pavillons en face pour les voyageurs ont été établis à Saint-Denis, Bohain, Pérenchies, Strazeele et Steenworck ; des améliorations ont été introduites dans la distribution intérieure des bâtiments principaux des stations à Saint-Denis, à l'Isle-Adam, etc.

Les halles à marchandises ont été agrandies à Saint-Denis, à Saint-Just, à Carvin, à Landrecies, et surtout à Roubaix, où le trafic reçoit chaque année de nouveaux développements.

Il a fallu donner plus d'extension aux dépôts de machines à Creil et à Dunkerque, et construire de nouveaux bâtiments pour le même service à Busigny, à Maubeuge et à Feignies.

Des installations ont été faites dans un assez grand nombre de stations, pour substituer au pompage de l'eau à bras d'hommes, l'alimentation des réservoirs au moyen de petites machines à vapeur, ce qui réalise une économie notable sur les dépenses de ce service.

L'éclairage à l'huile a été remplacé par l'éclairage au gaz dans les gares et stations de Saint-Denis, Beauvais, Chauny, Tergnier, Hautmont et Maubeuge.

L'établissement de la ligne de Saint-Denis à Creil a été complété, de manière à n'exiger de longtemps aucune dépense nouvelle.

Enfin, nous avons entamé le renouvellement des voies de la ligne d'Amiens à Boulogne : cette opération était devenue nécessaire, vu l'état très-défectueux des traverses, et la faiblesse des rails pesant seulement 30 kilogrammes par mètre courant ; des rails éclissés de 37 kilog. sont nécessaires pour l'augmentation qui se produit incessamment dans les transports sur cette partie du réseau.

Les travaux de l'embranchement de Pontoise ont été retardés à cause des demandes faites par l'autorité locale pour les modifications dans la construction du pont, qui est l'ouvrage d'art le plus considérable de ce tronçon. Le nouveau projet n'a reçu que depuis peu de jours l'approbation ministérielle.

La petite ligne d'Argenteuil à Ermont n'a pas encore été entamée ; la Compagnie de l'Ouest, qui doit concourir aux travaux avec la Compagnie du Nord, fait l'étude de la traversée de la Seine, qui commandera nécessairement tout le reste du tracé.

Les projets du chemin de Chantilly à Senlis sont approuvés, l'enquête sur l'emplacement des stations est terminée, les plans parcellaires de toute la ligne viennent d'être adressés au gouvernement pour subir les enquêtes d'expropriation.

Les travaux du chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais n'ont pu être poussés, en 1859, aussi activement que nous l'aurions désiré. La lenteur des formalités administratives nous a entravés, ainsi que la difficulté d'entrer en possession des terrains nécessaires. Lorsque, par l'impossibilité des acquisitions amiables, il faut recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique, d'assez longs délais sont toujours inévitables. Au surplus, le gouvernement, en vue de faciliter nos travaux, vient de rendre un décret d'urgence, en vertu duquel nous avons déjà pris possession de la majeure partie des terrains dont nous avons besoin, ce qui va nous permettre d'accélérer la mise en exploitation des diverses sections dont cette ligne se compose. Déjà nous avons la certitude que l'embranchement d'Ostricourt à Lens sera exploité avant l'hiver prochain. Nous espérons que la partie de la ligne principale entre Béthune et Hazebrouck pourra recevoir les transports de charbon à la fin de la présente campagne.

Nous comptons livrer à la circulation, dans le courant de mai prochain, la partie de la ligne de Paris à Soissons qui s'étend du point de bifurcation entre Paris et Saint-Denis, kilom. 3, à la station de Sevran-Livry, kilom. 18. Ce premier tronçon, qui, tracé dans un pays plat et facile, n'aura pas coûté beaucoup comme construction, comporte deux stations, celle de Bourget et celle de Sevran, dès aujourd'hui établies l'une et l'autre dans des bâtiments définitifs. Elles seront exploitées cet été, comme banlieue de Paris, et la dernière surtout, touchant aux coteaux boisés de Livry et de Vaujours, promet de donner, dès le commencement, un produit de quelque importance.

Nous pensons que nous pourrons ouvrir, au mois de mai 1861, la partie comprise entre Sevran, kilom. 18, et Villers-Cotterets, kilom. 78, soit 60 kilom. Tous les projets de terrassements et d'ouvrages d'art, correspondant à cette deuxième section, sont dès à présent approuvés par M. le ministre des travaux publics, l'exécution est commencée sur tous les points ; elle est divisée en plusieurs lots d'entreprise d'importance relativement faible (1,000,000 de francs environ) ; la dépense ne paraît pas devoir dépasser la moyenne prévue, 250,000 fr. par kilomètre.

De Villers-Cotterets à Soissons, il reste 25 kilomètres d'une exécution plus difficile, et partant plus lente. C'est sur ce parcours que se trouve, entre autres travaux d'art, le souterrain de Vierzy, d'une longueur de plus de 1,400 mètres. Il n'est pas à présumer que cette dernière partie de la ligne puisse être livrée à la circulation avant le printemps de 1862, bien que l'administration supérieure en ait déjà approuvé les projets, et que l'on ait attaqué les terrassements et les ouvrages d'art sur presque tous les points.

Les projets de cette ligne ont été envoyés depuis plusieurs mois à l'administration supérieure, après avoir subi l'épreuve des enquêtes. Nous attendons la décision de M. le ministre pour faire les installations nécessaires au commencement des travaux.

Il en est de même de la ligne de Boulogne à Calais, dont nous avons présenté au gouvernement le projet d'ensemble, modifié en ce qui regarde le groupe in-

dustriel dont Marquise est le centre, et cela dans un sens favorable aux intérêts bien entendus des localités et de la Compagnie.

Nous avons aussi à mentionner quelques améliorations effectuées sur les lignes que la Compagnie exploite en Belgique : une usine à gaz a été établie pour l'éclairage des ateliers de Saint-Martin. Quarante logements ont été construits pour être donnés en location à un nombre égal de familles d'ouvriers attachés à ces ateliers.

La ligne de Mons à Hautmont a été dotée des établissements indispensables pour le petit entretien du matériel ; elle a aussi reçu les compléments de voies et de garage qu'exigent la composition et la décomposition des trains ; des travaux ont été exécutés pour substituer, aux approches des établissements houillers, la traction par machine locomotive à la traction par chevaux. Sur la ligne de Namur à Liége, nous avons dû concentrer à Liége tout le service de réparation des machines, qui était divisé entre cette ville et Huy : à cet effet, les anciens aménagements qui existaient à Liége ont été développés dans une proportion assez large.

Ces différents travaux exécutés pendant la dernière campagne sur l'ensemble de nos lignes, ont tous été conçus dans un but d'économie, et pour répondre à des nécessités évidentes de service.

Vous remarquerez dans nos comptes de 1859, un commencement d'exécution de la convention passée le 24 juillet 1858, entre M. le ministre des travaux publics et notre Compagnie. Aux termes de cette convention, que vous avez approuvée dans votre assemblée générale du 28 avril 1859, l'ensemble de nos concessions doit être divisé en deux parties distinctes, l'ancien et le nouveau réseau ; deux comptes séparés doivent être établis, présentant, l'un, les frais de premier établissement et le montant du capital social qui y correspond, ainsi que les produits et les dépenses d'exploitation de l'ancien réseau ; l'autre, les frais de premier établissement et les ressources de capital y afférentes, ainsi que les produits et les dépenses d'exploitation du nouveau réseau. Vous avez entre les mains les deux comptes, dressés séparément en conformité à ces dispositions ; vous aurez à en approuver la forme et à statuer sur les résultats qu'ils présentent.

Nous avons aussi établi, sur les mêmes bases, un compte spécial pour les lignes nord-belges.

Nos écritures divisent ainsi notre entreprise en trois groupes parfaitement distincts.

1° L'ancien réseau, dont la valeur productive peut s'apprécier par une expérience de quinze années, sur lequel il ne reste plus à faire que peu de dépenses de premier établissement, pour quelques bâtiments définitifs dans des stations qui n'avaient primitivement reçu qu'une installation provisoire, ou pour de nouvelles halles de marchandises là où le trafic dépasse les prévisions ;

2° Le nouveau réseau auquel s'applique la garantie d'intérêt définie par la convention du 24 juillet, mais qui n'en aura sans doute jamais besoin, à cause des éléments dont il se compose presque exclusivement, tels que la ligne de Paris à Soissons, la ligne des houillères du Pas-de-Calais, la ligne d'Amiens à Rouen, etc., auxquelles il est impossible de ne pas assigner un favorable avenir. Les documents statistiques que nous avons recueillis nous inspirent, à cet égard, une confiance que les faits ne tarderont pas à justifier;

3° Le réseau nord-belge, adjoint comme auxiliaire éminemment utile à notre entreprise, mais dont les résultats spéciaux, laissés en dehors des comptes des lignes françaises, ne doivent, en aucun cas, affecter celles-ci dans les produits de leur exploitation.

Les comptes de premier établissement introduisent un changement dans les dispositions qui avaient été adoptées en 1857, pour l'exécution des lignes concédées à cette époque à la Compagnie, et dont les plus importantes font aujourd'hui, comme nous venons de le dire, partie du nouveau réseau. Le capital à réaliser par l'émission de nos actions nouvelles était affecté à ces concessions. Pour rentrer dans l'esprit de la convention, qui fait de l'ancien réseau l'objet essentiellement social de notre entreprise, nous avons dû classer parmi les ressources propres de ce réseau les 37,500,000 francs provenant des versements effectués jusqu'à présent sur lesdites actions, et les 34,375,000 fr. qui doivent provenir des versements ultérieurs; total 71,875,000 fr., qui seront remplacés au profit du nouveau réseau, par une somme égale en obligations créées ou à créer dans la limite des crédits ouverts par vos précédentes délibérations. Ainsi, le capital de l'ancien réseau montant à 403 352,880 fr., se compose d'actions et d'obligations, dans la proportion de 231,875,000 fr. pour les premières, et de 172,000,000 fr. en chiffres ronds pour les secondes, ce qui établit une sorte d'équilibre normal entre ces deux éléments. Le nouveau réseau, dont le capital ne comprend que des obligations pour un chiffre de 60,653,641 francs, se trouve constitué comme une annexe auprès de l'ancien, au moyen d'emprunts, dont les intérêts et l'amortissement seront aisément couverts par ses revenus intrinsèques, indépendamment de l'utile contingent qu'il ajoutera aux recettes des anciennes lignes.

Par simple mesure d'ordre, le capital des lignes nord-belges a été balancé dans nos écritures par une série d'obligations du Nord, dont le produit a été employé tant en travaux qu'en matériel.

Le deuxième paragraphe de l'art. 43 des statuts qui nous régissent, est conçu dans les termes suivants :
« Un tiers des cent vingt-cinq mille actions nouvelles,
» désignées par la voie du sort, sera admis au partage
» du dividende, à partir du second semestre de l'année
» 1860 ; il sera procédé de même à l'égard du second
» tiers pour l'année 1861, et à l'égard du troisième
» tiers pour l'année 1862. »

Vous voyez que, d'après les termes de cet article, c'est au dividende de l'exercice courant, qui ne sera fixé qu'après l'approbation des comptes, en avril 1861, que le premier tiers de nos actions nouvelles doit prendre part à dater du second semestre, c'est-à-dire pour la moitié de l'année. Nos statuts n'admettent pas un dividende afférent au premier et un dividende afférent au second semestre. Nous n'avons, par exercice, qu'une seule assemblée générale ordinaire, ayant mission pour régler ce qui doit être distribué aux actionnaires, c'est-à-dire la somme qui ressort en bénéfice net après l'acquittement de toutes les charges légales, c'est-à-dire encore la somme qui représente le résultat final de toute l'année, en un mot, le dividende. Les actions nouvelles, classées par le sort dans le premier tiers, recevront donc pour la première fois un demi-dividende, correspondant à une demi-année, soit moitié de ce qui sera distribué au même titre entre les actions anciennes. Il était impossible à votre Conseil d'administration d'entendre autrement la disposition statutaire que nous avons à exécuter ; permettez-nous d'ajouter qu'il n'y aurait eu intérêt pour personne à l'adoption d'un autre système.

Il est possible d'abord qu'il n'y ait pas d'inégalité de revenus entre les deux semestres, ou que l'inégalité soit aussi bien en faveur du premier qu'en faveur du second. Mais en admettant même cette inégalité, telle qu'elle s'est produite en 1859, il n'y aurait, eu égard aux nouvelles parties prenantes du second semestre, qu'une différence tout à fait insignifiante entre la part revenant à chaque action nouvelle, dans l'un ou l'autre système.

Il avait été question de différer le tirage au sort jusqu'à la fin de l'année courante, et même jusqu'à la prochaine assemblée générale ordinaire : c'était un moyen de rapprocher l'assimilation des actions nouvelles aux anciennes, de l'époque où elles doivent entrer en jouissance de tous les avantages de cette assimilation. C'était aussi un moyen de restreindre à un très-court espace de temps l'existence d'une classe spéciale de titres, n'appartenant plus aux actions nouvelles, n'appartenant pas encore aux actions anciennes, et devant être cotées à part dans les négociations.

Nous ne nous sommes pas dissimulé les inconvénients temporaires de cette situation; mais vous croirez, comme nous, qu'il aurait été bien plus grave, qu'il aurait même été injuste d'anéantir pour un temps les avantages que le sort doit procurer aux porteurs du premier tiers des actions nouvelles. Il y a là un droit qui a son jour de naissance indiqué ; il ne dépend pas de nous de le retarder, ni d'en suspendre les conséquences. Nous sommes donc d'avis de procéder au tirage au sort aussitôt que possible. Il ne peut cependant avoir lieu dès demain, en même temps que le tirage des obligations : des observations nous ont été adressées par la chambre syndicale des agents de change, pour établir qu'en raison des négociations à terme, il convient de remettre ce tirage au sort jusqu'après le 5 mai, jour de la prochaine liquidation. Nous vous proposons de le fixer au surlendemain 7 mai, à midi ; il y sera procédé dans le local même où nous sommes en ce moment réunis.

Le tirage par titres isolés étant impossible, à cause du temps qu'il exigerait, les 125,000 numéros d'actions nouvelles seront divisés en 1,250 numéros de série comprenant chacune 100 actions, selon ce qui se pratique annuellement pour le tirage des obligations.

Les actions nouvelles sorties de la roue devront être libérées, pour le 1[er] juillet prochain, des sommes restant à verser ; le versement desdites sommes pourra avoir lieu à partir du 1[er] juin 1860.

Un appel de fonds de 75 fr. par action sera fait sur la totalité des actions nouvelles, du 1[er] au 15 juin 1860. Les coupons d'actions et obligations échéant le 1[er] juillet seront reçus en paiement ou en déduction de cet appel de fonds. La somme nécessaire pour la libération de chacune des actions nouvelles, faisant partie du premier tiers, restera ainsi fixée à 200 fr.; les actionnaires qui n'auraient pas fait ce versement complémentaire le 1[er] juillet 1860, bonifieront à la Compagnie, à partir dudit jour, les intérêts de retard au taux de 4 0/0 l'an. Le dernier délai pour la libération complète expirera le 31 décembre 1860.

C'est uniquement pour éviter toute confusion et toute méprise, que nous croyons utile de rappeler ici, quant au versement de 75 fr. dont il vient d'être question, que les actionnaires de la Compagnie qui ne l'auraient pas opéré dans le délai indiqué, devront payer à la Compagnie, à partir du 15 juin 1860, les intérêts de retard à raison de 5 0/0 par an, conformément à l'art. 15 des statuts.

Les titres des actions nouvelles libérées seront échangés contre des titres d'actions anciennes, en tout semblables à ceux qui existent aujourd'hui, sauf pour les coupons à échoir le 1[er] janvier et le 1[er] juillet 1861 : ces deux coupons, pour les causes qui vont être énoncées, seront différenciés par la forme et la couleur.

Au 1[er] janvier 1861, les actions nouvelles libérées recevront un semestre d'intérêt de 8 fr. comme les anciennes, plus un à-compte sur leur part de dividende ; le montant de ces à-compte sera fixé par le Conseil d'administration, en vertu de l'article 51 des statuts, et annoncé par la voie des journaux, en décembre 1860.

Les actions anciennes recevront, à la même époque, outre les 8 fr., d'intérêt un à-compte double de celui auquel auront droit les actions nouvelles libérées.

Au 1[er] juillet 1861, il sera distribué aux actions anciennes et aux actions nouvelles libérées, outre l'intérêt de 8 fr., le solde de ce qui leur reviendra sur le dividende, le tout calculé de telle sorte que le dividende distribué aux actions nouvelles libérées soit égal à la moitié du dividende distribué aux actions anciennes.

Nous n'avons pas besoin, sans doute, d'ajouter que l'année suivante, ce premier tiers d'actions nouvelles libérées sera, en tout et pour tout, assimilé aux anciennes actions, sans qu'il subsiste entre les unes et les autres aucune différence quelconque de forme ou de revenu.

Le système d'assimilation graduelle des actions nouvelles aux anciennes, que nous allons ainsi pratiquer pour la première fois, a été adopté pour éviter les brusques changements qu'aurait pu subir le revenu des titres que vous avez dans les mains, par l'intervention de nouvelles parties prenantes dans le partage du dividende. Il a paru prudent de répartir l'opération entre plusieurs années, et de n'augmenter la charge qu'elle doit entraîner qu'au fur et à mesure d'une augmentation correspondante de produits résultant des nouvelles lignes qui ont donné lieu à l'accroissement de notre fonds social. La coïncidence prévue va se réaliser, puisqu'une grande partie de notre nouveau réseau sera mise en exploitation en 1860, 1861 et 1862. Il y a évidemment pour vous, dans cette combinaison, des motifs de sécurité que vous apprécierez, et qui seront pleinement confirmés, nous n'en doutons pas, par ce qui nous reste à vous dire, pour compléter les informations qui vous sont dues sur cette question.

Nous avons mentionné, dans notre rapport de l'année dernière, les facilités de situation, que la Compagnie trouvait dans l'état de ses approvisionnements, lesquels renfermaient non-seulement des matériaux neufs pour construction et réparation de voies, mais encore des matériaux vieux, provenant du renouvellement normal que l'usage incessant et toujours croissant de nos lignes rend nécessaire, que l'on appelle entretien, et auquel il est pourvu sur les recettes de l'exploitation. Cet amas d'objets hors d'emploi ne peut tarder à devenir considérable dans une entreprise aussi étendue que la nôtre. Nos écritures devaient, par prudence, réduire de beaucoup la valeur estimative des existences de cette nature, qui étaient comprises dans nos inventaires; le prix en a pourtant été relevé par des circonstances favorables, telles que le grand nombre des embranchements qui se construisent pour relier des usines aux grandes voies ferrées, et la diminution de l'écart entre le prix des rails neufs et le prix des rails avariés pour ne plus pouvoir servir que de matière première à la fabrication. C'est ainsi que de fortes quantités de matériaux, inutilisables pour le service, ont pu être écoulées à de bonnes conditions. Le placement de ce qui nous reste est, en outre, assuré par des marchés de transformation, passés avec des fournisseurs de matériaux neufs. Le bénéfice d'écritures s'est donc développé; et, ce qui est plus, il est passé à l'état du bénéfice réel. Il s'élève à la somme de 2,296 349 fr. 18.

Nous avons prélevé là-dessus 640,000 fr. au profit de notre fonds de réserve statutaire, qui, en 1857, a été élevé de deux à trois millions, et qui, devant se compléter au moyen d'une retenue de 1 0/0 sur les bénéfices nets de l'exploitation, avait été porté jusqu'ici à 2,360,000 fr. Les bénéfices annuels de l'entreprise se trouvent ainsi définitivement exonérés d'un prélèvement de 180,000 à 200,000 fr. par an, qui aurait encore pesé sur les trois plus prochains exercices.

Le surplus, joint au solde de 1859, formera une réserve spéciale de 1,734,396 fr. 82 c., qui sera répartie, par portions égales, entre les trois exercices de 1860, 1861 et 1862.

L'effet que l'augmentation du nombre des actions aurait pu produire sur le dividende, sera utilement combattu par ce supplément opportun de ressources; enfin, les intérêts dus aux actions nouvelles ne devant plus, après l'assimilation, être que de 16 fr., comme pour les actions anciennes, le taux de 5 0/0 se trouvera réduit à 2 3/4 sur le prix d'émission de 575 fr., ce qui produira un dégrèvement également favorable aux futurs dividendes. Il serait sans doute superflu d'insister davantage sur ce que cette situation offre de satisfaisant et de rassurant pour l'intérêt des actionnaires.

SITUATION FINANCIÈRE.

Si, aux dépenses des travaux de premier établissement qui ont été ci-dessus mentionnées, nous ajoutons quelques autres dépenses de même nature pour augmentation de matériel et pour paiements faits à l'État, nous arrivons à un total de 21,562,830 fr. 41 c. employés en 1859, tant sur l'ancien que sur le nouveau réseau. Il a été pourvu à cet ensemble de dépenses en partie sur les encaisses, en partie par l'emploi de matériaux neufs approvisionnés, enfin et surtout par le placement de 57,496 obligations qui ont été négociées en moyenne au prix de 295 fr. 90 c. et qui ont produit une somme de 16,926,209 fr. 20.

Pour les dépenses analogues de l'exercice courant, la Compagnie disposera:

1° Du produit de l'appel de 75 fr. par action sur l'ensemble des actions nouvelles, soit	9,375,000
2° Du produit des versements à effectuer pour la libération du premier tiers desdites actions, ce qui, à raison de 200 fr. par titre, sur 41,667 titres, donnera	8,333,400
Total,	17,708,400

Quant aux suppléments qu'il sera nécessaire d'ajouter à ces ressources, surtout pour imprimer toute l'activité désirable aux travaux des lignes en construction et en voie d'achèvement, votre conseil d'administration y pourvoira sur les crédits que vous avez mis à sa disposition. Il n'usera de la faculté de négocier des obligations nouvelles que dans la limite étroite des besoins, et avec tous les ménagements propres à maintenir la valeur de ces titres, comme à consolider de plus en plus le crédit de la Compagnie.

La situation financière au 31 décembre 1859 se définit comme suit :

Ancien réseau.

Fonds versés par les actionnaires sur les actions anciennes,	160,000,000	»
Dito sur les actions nouvelles,	37,500,000	»
Rachat des actions de Boulogne:		
Emprunt de la 1re série,	37,500,000	»
— 2e série,	24,750,000	»
— 3e série,	22,989,846	90
— 4e série,	22,429,151	43
— 5e série (partie),	19,590,503	64
Obligations de la Compagnie de Boulogne,	1,181,558	00
Acquisition du chemin de Mons à Hautmont (partie française),	8,000,000	»
Voies et moyens pour la réfection de la voie,	6,432,788	60
Restant dû à l'Etat	12,038,024	38
Dû à divers entrepreneurs, fournisseurs et autres créanciers,	5,976,580	12
Dû pour intérêts et dividendes,	27,099,259	69
Dû au compte réserve,	19,530,115	08
Total,	405,020,827	93
Fonds restant à verser par les actionnaires sur les actions nouvelles,	34,375,000	»
Total général,	439,395,827	93

Voici l'emploi de ces sommes:

Dépenses faites par l'État :		
En construction de la ligne principale, 84,785,286 07		
En matériel, 3,073,463 93		
	87,858,758	»
Restant à payer.	1,230,448	68
Règlement des intérêts dus à l'État,	10,804,575	90
Construction des lignes en exploitation,	234,795,847	75
Dépenses de réfection de la voie,	12,479,988	58
Construction du chemin de ceinture,	1,350,000	»
Immeubles dans Paris,	997,207	35
Matériel, locomotives, voitures et wagons,	62,104,459	90
Mobilier d'exploitation, outillage, matières et approvisionnements,	13,036,769	11
Fonds en comptes courants, etc.,	7,861,861	00
Espèces en valeurs,	6,795,939	17
Somme égale,	439,395,827	93

Nouveau réseau.

Solde de l'emprunt de la 5e série,	1,960,453	63
Emprunt de la 6e série,	21,850,877	15
Emprunt autorisé en 1857, 8e série,	22,295,006	»
Id. id. 9e série,	14,547,304	35
Dû pour intérêts et amortissement,	1,584,062	50
Total,	62,237,703	83

Voici l'emploi :

Lignes en construction,	14,388,375	58
Locomotives, voitures et wagons,	2,631,054	53
Approvisionnements,	3,249,133	57
Espèces et valeurs,	7,594,140	15
Total,	27,862,703	83
Versement restant à effectuer sur les actions nouvelles représentant le prêt fait à l'ancien réseau,	34,375,000	»
Somme égale,	62,237,703	83

Les ressources dont la Compagnie a disposé pendant l'exercice 1859, s'élèvent à 21,966,526 fr. 10 c., ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après :

Valeurs disponibles au 31 décembre 1858,	22,832,200 70	
Dont à déduire : Valeurs disponibles au 31 décembre 1859,	18,195,579 49	4,636,621 21
Versements effectués sur la 1re série des nouveaux emprunts,		2,378,904 65
Versements effectués sur la 2e série des nouveaux emprunts,		14,547,305 55
Total,		21,562,830 41
Pour excédant, en 1859, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation et des soldes dus sur les mêmes comptes en 1858,		403,695 69
Somme employée en 1859,		21,966,526 10

Voici le détail de l'emploi de ces ressources :

Travaux sur les lignes en exploitation,	6,595,538 52
Travaux sur les nouvelles concessions,	8,370,586 08
Matériel d'exploitation (ancien réseau),	2,209,672 58
Matériel d'exploitation (nouveau réseau).	2,631,054 53
Matières, outillages et approvisionnements,	159,654 39
Paiements faits à l'Etat en 1859,	2,000,000 »
Somme égale,	21,966,526 10

La longueur moyenne des lignes exploitées en 1859 a été de	947 kilom.
Elle avait été, en 1858, de	891 —
L'extension du réseau pendant le dernier exercice représente donc	56 —

Elle résulte de l'ouverture du chemin de fer de Saint-Denis à Creil, par Chantilly, à partir du 1er juin, et de ce que l'embranchement de Busigny à Somain, par Cambrai, a été compris dans l'exploitation pour tout l'exercice, tandis qu'il n'en avait fait partie que pour six mois en 1858.

L'ensemble des produits, déduction faite de l'impôt du dixième sur les billets de voyageurs et sur les articles de grande vitesse ainsi que des détaxes, subventions, etc., s'élève à	56,754,000
Les recettes correspondantes de 1858 avaient été de	54,236,000
L'augmentation est donc de	2,518,000

Soit 4,64 0/0.

Les diverses branches du trafic ont participé au produit total dans les proportions suivantes :

Grande vitesse :		
Voyageurs,	19,531,485 74	ou 34 0/0
Messagerie,	5,459,491 86	ou 9 50 0/0
Total,	24,990,977 50	ou 43 50 0/0
Petite vitesse :		
Marchandises ordinaires et bestiaux,	22,820,040 22	ou 39 50 0/0
Houilles, cokes,	9,221,244 10	ou 16 0/0
Total,	32,041,284 34	ou 55 62 0/0
Produits divers,	512,461 98	ou 0 88 0/0

La proportion du produit des voyageurs et de la grande vitesse, figure pour 1 0/0 environ de plus dans l'ensemble qu'en 1858. Cette amélioration a atteint le chiffre de 921,302 fr., tandis que l'année précédente elle n'avait été que de 196,107 fr.

La circulation des voyageurs, qui avait été ralentie en 1858 par la crise commerciale, a repris depuis son développement progressif, auquel des déplacements de troupes, plus qu'ordinaires, sont venus en aide l'été dernier. Mais les relations internationales, peu favorisées pendant ces deux dernières années par les circonstances, n'ont pas concouru, en 1859, à ce résultat. La cessation des causes exceptionnelles de ce ralentissement nous permet d'espérer, dans cette partie de nos produits, un mouvement plus général d'amélioration.

Les transports à petite vitesse ont donné un excédant de recettes de 640,288 fr. 29 c., ou de 2.04 0/0, qui se décompose ainsi :

Marchandises ordinaires, bestiaux,	548,451 29
Houille et coke,	91,637 »

Le nombre total des tonnes transportées s'est élevé à 3,485,960.

Ce chiffre présente sur celui de 1858 une augmentation de 327,898 tonnes. Un fait satisfaisant à constater, c'est l'accroissement du tonnage des trains s'éloignant de Paris. Le rapport entre le chargement de ces trains et celui des trains en sens contraire, qui était, en 1858, comme 24 est à 76, ressort, en 1859, dans la proportion de 26 à 74. L'écart est, comme vous le voyez, encore considérable; tous nos efforts tendront à rapprocher de plus en plus nos transports dans les deux sens, d'un équilibre d'autant plus important à obtenir, qu'il permettrait d'utiliser toujours la presque totalité de nos forces de traction.

Deux faits récents, qui ont l'un et l'autre de l'importance, les changements introduits dans les tarifs de douanes et l'existence d'un nouveau centre de production houillère dans le Pas-de-Calais, pourront modifier d'une manière plus ou moins notable les proportions entre les différentes provenances de notre trafic; mais ce qui est bien certain, c'est que ces deux faits sont loin d'être de nature à réduire les quantités à transporter.

Nous avons perçu en moyenne, sur les transports de houille, les plus petites distances étant comprises dans l'ensemble, le prix de 0,03 c. 97 m. par tonne et par kilomètre : il se trouve que nous avons ainsi devancé les réductions qui, dans une haute pensée de bienveillance pour l'industrie nationale, ont été signalées comme un but à atteindre; il est difficile que l'on demande, sous ce rapport, à la Compagnie plus qu'elle n'a déjà fait. Elle a, dès l'origine, adopté la pratique des prix réduits, notamment pour les matières pondéreuses et de première nécessité, et elle a cherché dans l'accroissement des quantités la juste rémunération de ses efforts. Elle n'a pas eu jusqu'à présent à se repentir d'être entrée dans cette voie; il est tout naturel qu'elle y persiste spontanément.

Les dépenses de l'exploitation, qui avaient été, en 1858, de	20,620,000
Se sont élevées en 1859, à	21,297,000
Différence en plus, ou 3 1/4 0/0.	673,000

Sur les 673,000 fr. d'augmentation dans les dépenses :

333,000 fr. résultent de la différence en plus du parcours kilométrique, qui s'est accru de 903,000 kilomètres ;

152,000 fr. doivent être attribués aux nouvelles gares qui ont été ouvertes pour le service de la ligne de Chantilly, et aux dépenses, pendant douze mois, des gares des lignes de Busigny à Somain et de Noyelles à Saint-Valery, dépenses qui n'avaient duré que six mois en 1858 ;

188,000 fr. proviennent du supplément de personnel rendu nécessaire, par le développement du trafic, dans un certain nombre de gares anciennes, telles que celles de Paris, la Chapelle, Dunkerque, Hautmont, Fives, Tergnier, Laon, Roubaix, etc., etc.

En définitive, l'accroissement des dépenses réduit l'excédant des recettes à 1,845,000 fr., et cette somme correspond exactement, sauf un solde, à l'augmentation de dividende dont il va être question.

La proportion de la dépense à la recette est de 37 1/2 0/0; elle était en 1858, de 38 0/0.

Les produits de l'exploitation de nos lignes belges d'Erquelines à Charleroi et de Namur à Liége, qui, de 1855 à 1858, s'étaient progressivement élevés de 2,000,000 à 4,300,000 fr., ont subi en 1859 un temps d'arrêt; ils sont de 4,280,000 fr.

Une crise industrielle, causée par la guerre, a sévi dans le bassin de Liége, et a réduit considérablement le trafic : il en est résulté un retard dans l'amortissement du découvert des exercices antérieurs, lequel s'élève à 688,000 fr. Mais la diminution des produits étant due à une cause exceptionnelle et passagère, nous avons tout lieu de croire que les recettes de ces chemins vont reprendre la marche ascensionnelle qui les a doublées en quatre ans.

Le montant des recettes de l'exploitation étant, comme nous l'avons vu, de		56,753,967 06
Et le montant des dépenses de		21,297,225 72
L'excédant disponible s'élève à		35,456,742 34
Cet excédant a reçu les affectations suivantes :		
Intérêt des actions à 4 0/0,	6,400,000	
A déduire, placements de fonds,	458,617	
		5,941,382 62
Intérêts et amortissements des emprunts,		9,096,106 »
Amortissement du capital		252,206 70
Réserve pour intérêts dus à l'Etat,		66,913 45
Fonds de dotation de la caisse de retraite,		221,930 64
Solde de l'exercice 1859,		78,047 84
A-compte de 17 fr. par action, distribué en janvier,		6,800,000 »
Solde du dividende de 1859, à raison de 32 fr. 50 par action, à distribuer en juillet,		13,000,000 »
Somme égale à l'excédant disponible,		35,456,742 34

Le compte d'exploitation se solde par un bénéfice de 19,800,000 fr., soit 49 fr. 50 c. par action, 4 fr. 50 c. de plus qu'en 1858.

Il a été payé en janvier pour six mois d'intérêts, 8 fr., et comme à-compte sur le dividende, 17 fr. ; total : 25 fr. par action.

Si vous fixez, comme nous vous le proposons, le dividende à 49 fr. 50 c., il restera à payer au 1er juillet prochain, pour six mois d'intérêts, 8 fr., et pour complément de dividende, 32 fr. 50 c. ; total par action : 40 fr. 50 c., et pour l'année, 65 fr. 50 c.

C'est le revenu le plus élevé que les actions du Nord aient obtenu depuis l'origine de l'entreprise. Le maintien de ce revenu nous serait garanti au besoin par le progrès de nos recettes : elles présentent pour les seize premières semaines de l'exercice courant, un excédant de 1,233,533 fr. 24 c, sur les semaines correspondantes de 1859.

Ceux de MM. les actionnaires qui le désireraient pourront, à partir du 1er mai courant, toucher à la caisse de la Compagnie les 40 fr. 50 c. par actions, sous les conditions d'escompte de la Banque de France.

Le renouvellement partiel du Conseil d'administration comprend, cette année,

MM. Pepin Lehalleur,
le baron Nathaniel de Rothschild,
Ch. Picard,
le général Morin,
Dechamps.

Nous vous proposons de renouveler le mandat de nos collègues sortants, qui, aux termes des statuts de la Compagnie, sont rééligibles.

Vous avez, en outre, à pourvoir à deux places devenues vacantes dans le Conseil, par le décès de M. Lebobe, et de M. Chaplin, administrateur anglais. Nous avons l'honneur de vous proposer, pour leur succéder,

MM. Louis Halphen,
de Saint-Pierre.

Il y aura lieu aussi de prendre une décision pour le renouvellement de la Commission des comptes, dont les membres sont rééligibles, comme l'expérience le prouve surabondamment.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Assemblée générale du 30 avril 1860.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

L'origine de notre entreprise date déjà de quinze années, et c'est la vingtième fois que nous avons l'honneur de vous réunir en assemblée générale.

Les phases diverses que nous avons eu à traverser, les modifications profondes apportées à la situation première, l'augmentation successive de nos concessions et notre capital plus que quintuplé, tous ces faits nous ont mis presque chaque année dans l'obligation de vous soumettre des questions nouvelles et de vous appeler à prendre des décisions d'une grande importance.

Parmi ces faits, les deux plus considérables sont la constitution du réseau de l'Est et la division de ce grand ensemble en deux réseaux distincts.

Aujourd'hui, la tâche acceptée par la Compagnie touche à son accomplissement.

L'ancien réseau, qui comprend la ligne principale de Paris à Strasbourg et ses embranchements sur Reims, sur le camp de Châlons, sur la Prusse et sur le grand-duché de Luxembourg; les lignes de Wissembourg à Strasbourg, de Strasbourg à Bâle, et le chemin de Vincennes; cet ancien réseau est achevé et livré à l'exploitation, sauf le petit embranchement de Thann à Wesserling, qui n'a que quelques kilomètres d'étendue.

Ce premier réseau, dont le développement est plus grand que celui du second, est aussi celui dont le capital est le moins élevé, non pas que les travaux aient pu être faits d'une manière plus économique, mais parce que la ligne principale de Paris à Strasbourg a été construite selon la loi de 1842. Ce réseau tout à la fois moins coûteux et plus étendu, présente, en raison de l'ancienneté de ses lignes, une circulation considérable; son exploitation est distincte; les produits qui en résultent lui appartiennent en propre; et comme son capital est représenté pour la plus grande partie par les actions, c'est de cette exploitation de l'ancien réseau que proviennent les dividendes.

Le nouveau réseau est composé de la ligne de Paris à Mulhouse avec ses embranchements, de la ligne de Blesme à Gray, de la ligne de Nancy à Vesoul et de Gray à Vesoul.

La ligne de Paris à Mulhouse est entièrement construite, et la double voie est posée sur les trois cinquièmes de son parcours. La circulation n'y rencontre aucune solution de continuité.

Il en est de même de la ligne de Blesme à Gray, reliée d'un côté avec le réseau du Nord et de l'autre avec le réseau de Lyon, par l'embranchement d'Auxonne.

Rien ne s'oppose donc au progrès de la circulation sur ces deux grandes lignes, et c'est ce progrès qui, en commençant à se développer, a produit, en 1859, une augmentation de plus de 5,000,000 fr.

La ligne de Nancy à Vesoul est achevée, moins la section d'Épinal à Aillevillers, de 40 kilomètres d'étendue.

Cette lacune une fois comblée, la circulation entrera en progrès sur cette ligne comme sur toutes les autres; d'une part, elle mettra en communication directe les contrées du sud-est avec les provinces de l'est et du nord de la France; de l'autre, elle complétera la ligne internationale qui unira la mer Baltique à la Méditerranée.

Les autres sections qui restent à construire ne sont, pour ainsi dire, que des compléments : c'est l'embranchement de Troyes à Bar-sur-Seine, de 30 kilomètres, qui sera exécuté dans des conditions faciles et dont les produits seront rémunérateurs, mais dont l'absence n'apporte aucun dommage à l'exploitation du nouveau réseau ; c'est la section de Vesoul à Gray, de 52 kilomètres, dont on étudie en ce moment les projets et dont le défaut d'exécution n'entrave en quoi que ce soit la circulation des lignes déjà construites du nouveau réseau ;

Enfin, c'est l'embranchement de Coulommiers, près de Paris, dont les travaux reçoivent en ce moment une vive impulsion. C'est, en réalité, un chemin de grande banlieue qui aura son trafic propre et qui, pour le nouveau réseau, sera un affluent utile et non pas indispensable.

Vous le voyez, Messieurs, les lignes actuellement en exploitation dans le nouveau réseau présentent déjà un ensemble dont toutes les parties sont reliées les unes aux autres.

Nous sommes fondés à espérer que, dans le cours de cette année, le trafic se maintiendra dans une voie de progression ascendante, et nous n'hésitons pas à affirmer que, l'année dernière, le progrès qui s'est manifesté sur le nouveau réseau aurait été plus marqué, si les circonstances générales n'avaient apporté un ralentissement notable dans toutes les transactions et, par suite, dans l'importance des transports.

Les deux réseaux réunis présentent, en ce moment, 1,060 kilomètres livrés à l'exploitation.

Le développement de la circulation et la diminution des dépenses sont l'objet de notre constante sollicitude.

En matière d'exploitation, la question qui domine toutes les autres est celle des tarifs. Cette question a produit quelque émotion parmi les porteurs de titres de chemins de fer, par suite du bruit qui s'est répandu que les chemins de fer seraient forcés de réduire considérablement les frais de transport actuels et, par conséquent, de mettre en péril les intérêts des actionnaires.

Les tarifs sont la condition essentielle des concessions de chemins de fer ; ils sont la propriété des actionnaires et la garantie des revenus ; sans cette garantie, aucune action n'eût été souscrite, aucune obligation n'eût pu être émise.

Le cahier des charges fixe des tarifs *maxima ;* mais il donne aux Compagnies le droit de modifier les tarifs quand elles le jugent utile ou convenable, sous la condition de ne les relever qu'au bout de trois mois, s'il s'agit d'un tarif de voyageurs, et qu'au bout d'une année, s'il s'agit d'un tarif de marchandises. Sans cette liberté d'action, l'exploitation des chemins de fer serait entravée ou impossible. C'est avec raison que le législateur a donné aux Compagnies, et aux Compagnies seules, l'initiative des changements de tarifs.

La prospérité des chemins de fer est essentiellement liée à la prospérité du commerce et de l'industrie. L'intérêt est le même pour tous, et la solidarité est évidente. Les Compagnies, placées sans cesse en face des négociants et des industriels, se trouvent plus aptes à apprécier les modifications à apporter aux tarifs dans un intérêt commun de développement et d'avenir.

Cette liberté d'action et ce droit que les Compagnies tiennent de la loi n'ont pas été méconnus et ne sauraient l'être.

Les réductions ont été faites par les Compagnies elles-mêmes, lorsque, éclairées par l'expérience pratique, elles ont reconnu qu'il y avait convenance ou opportunité à modifier certains tarifs dans l'intérêt du développement des relations commerciales, et aussi dans leur intérêt propre, les transports devant se multiplier, pour certains objets, en raison directe de l'abaissement des prix.

C'est surtout en ce qui concerne les matières premières, telles que la houille, les minerais, les plâtres, les pierrres, que des abaissements de prix ont eu lieu.

Le tarif légal pour le transport des houilles est de 10 centimes par tonne et par kilomètre. Le plus fort tarif que nous ayons prélevé, pour de petits parcours et dans de rares circonstances, a été de 8 centimes et, suivant les distances, il descend progressivement jusqu'à 4 centimes.

Sur les minerais, le tarif légal est de 10 centimes ; le tarif appliqué descend à 4 centimes ;

Sur les plâtres, si nécessaires aux constructions et à l'agriculture, le tarif légal, qui est très-élevé, a été réduit, proportionnellement aux distances, jusqu'à 3 centimes en retour.

Vous voyez, par cet écart, entre les tarifs légaux et les tarifs appliqués, à quelle limite nous avons abaissé les prix de transport des matières premières. Nous avons fait par avance ce qu'on aurait attendu de nous dans les circonstances actuelles.

Les chemins de fer n'ont donc rien à redouter du système nouveau qui s'inaugure. Ils ont fait leur part, et ils ont tout lieu d'espérer qu'il résultera de l'application de ce système une augmentation dans la quantité des transports.

PONT DU RHIN.

Nous vous avons informés l'année dernière que les dispositions générales du pont sur le Rhin avaient été déterminées par la convention internationale du 16 novembre 1857, homologuée par décret du 19 juin 1858.

Aussitôt après l'approbation des projets par les administrations supérieures française et badoise, nous avons commencé, le 16 septembre 1858, les travaux préparatoires qui consistaient à établir un pont de service provisoire en charpente, destiné au transport des matériaux et des échafaudages autour de chaque pile.

Les obstacles à vaincre pour la fondation des piles étaient d'une nature exceptionnelle. Le fond du Rhin est un gravier d'une épaisseur considérable. On a reconnu que, pour avoir la certitude d'établir des fondations résistantes, il fallait leur donner 20 mètres de profondeur au minimum.

On voit, d'après cette condition, quelles difficultés nos ingénieurs avaient à surmonter. Ces difficultés étaient telles qu'il paraissait impossible d'adopter aucun des systèmes employés jusqu'ici pour l'établissement de piles en rivière.

C'est à M. Fleur-Saint-Denis, ingénieur principal de notre Compagnie, qu'appartient l'idée du système tout nouveau auquel on a eu recours et qu'il a mis à exécution, sous la direction de M. Vuigner, ingénieur en chef de la Compagnie.

La réussite a été complète.

La première pile, voisine de la rive française, a été commencée le 22 mars de l'année dernière. Elle a été terminée le 28 mai suivant, après 68 jours de travail.

La seconde pile, voisine de la rive badoise, a été commencée le 9 août et finie le 13 septembre. Elle a été terminée en 35 jours.

La troisième pile, intermédiaire entre les deux premières, commencée le 17 octobre, a été finie le 15 novembre. Durée, 29 jours.

Enfin, la quatrième et dernière pile, commencée le 25 novembre, a été terminée le 22 décembre. Durée, 26 jours.

Les fondations des quatre piles ont donc été terminées en 9 mois.

Aujourd'hui, on travaille activement à l'établissement des culées dont le mode d'exécution n'offre rien de particulier. Celle de la rive gauche est très-avancée l'autre est en bonne voie ; elles seront terminées toutes deux au mois de juin prochain.

A la même époque, l'administration badoise sera prête à poser les fermes en treillis et le tablier métallique établis, sur le chantier même, avec des fers du Creusot par un entrepreneur du grand-duché de Bade.

On travaille aussi avec activité au pont tournant dont l'exécution, par suite d'une adjudication publique, a été confiée à l'usine de Graffenstaden, près de Strasbourg.

Il paraît certain, qu'à moins d'événements imprévus, le pont pourra être livré à la circulation à la fin du mois d'octobre prochain.

La construction de cet immense travail n'aura duré que deux années.

La dépense totale peut être évaluée à 7 millions qui se décomposent comme suit en nombres ronds :

Tablier métallique et pont tournant,	2,000,000
Culées et abords,	1,500,000
Fondations des quatre piles,	2,000,000
Corps des piles,	200,000
Pont de service,	800,000
Terrassements, dragages, enrochements et installations diverses,	500,000

Conformément au traité international, cette dépense est partagée entre notre Compagnie et le grand-duché de Bade ; elle est donc pour notre part de 3,500,000 fr.

Par l'article 4 de la convention relative au pont du Rhin, nous sommes autorisés à percevoir pour le passage sur la partie française, et en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre par chaque somme de 300,000 fr. employée à la construction de cette partie du pont, sans que dans aucun cas le nombre de kilomètres, auquel s'appliquera cette taxe supplémentaire, puisse être supérieur à cinq.

Nous userons de ce droit.

Les travaux du raccordement de Strasbourg à Kehl ont été poursuivis avec la plus grande activité. Tout nous fait espérer qu'ils seront achevés en même temps que le pont du Rhin, et qu'à la fin du mois d'octobre le réseau français de l'Est sera relié par Kehl avec les réseaux des chemins de fer allemands.

Ces réseaux étrangers, dont l'exécution se poursuit avec persévérance, forment un ensemble considérable. Déjà, depuis plusieurs années, Paris se trouve relié sans solution de continuité avec Francfort, Hambourg, Leipzig, Dresde, Berlin, Stuttgard, Munich, Breslau et Varsovie.

De toutes ces lignes étrangères, celle qui nous intéresse le plus est la ligne directe de Strasbourg à Vienne. Au moment où nous parlons, elle est entièrement construite, sauf deux lacunes.

La première, de la gare de Strasbourg à Kehl et qui n'a que 11 kilomètres de développement, sera comblée au mois d'octobre prochain.

La seconde, de Traunstein à Frankenmarkt, et d'un développement de 83 kilomètres, sera comblée vers l'automne.

Avant la fin de cette année, la ligne ferrée sera complète entre Strasbourg et Vienne. Elle ne peut manquer d'attirer dans cette direction le trafic de voyageurs et de marchandises à grande vitesse qui s'effectue en ce moment par Dresde et par Cologne.

En effet, la ligne nouvelle dont nous parlons, et qui est d'une longueur totale de 1,397 kilomètres, présente un raccourcissement de 414 et de 423 kilomètres sur les lignes actuellement suivies. Il en résulte une différence de 25 0/0 sur les prix actuels et sur la durée du trajet. Cette différence est trop grande pour être combattue par une combinaison de tarifs, et le trafic entre la France et l'Autriche est assuré au réseau français de l'Est.

Indépendamment de l'avantage de la diminution de parcours, la ligne nouvelle présente sur les anciennes voies cette condition favorable de ne traverser qu'un très-petit nombre d'États : l'Autriche, la Bavière, le Wurtemberg et le grand-duché de Bade. L'organisation de services rapides rencontrera par suite moins de difficultés que n'en a rencontré celle des transports à effectuer sur les exploitations morcelées du nord de l'Allemagne, difficultés qui ne pouvaient que diminuer encore le nombre des voyageurs et celui des expéditions.

Outre les deux directions par voies de fer qui existent actuellement entre Paris et Vienne, la première par Cologne et Hanovre, d'une longueur totale de 1,810 kilomètres, la seconde de 1,819 kilomètres d'étendue, par Cologne et Cassel, les échanges entre Paris et Vienne peuvent suivre trois autres voies qui empruntent la rivière ou la mer.

La première par le haut Danube jusqu'à Donauwerth, et à partir de ce point, les chemins de fer du Wurtemberg et du grand-duché de Bade ;

La seconde par Hambourg et le Havre ;

La troisième par Trieste et Marseille.

La ligne du haut Danube, à la remonte surtout, ne pourra pas lutter contre la nouvelle voie de fer continue par Linz et Munich. Le maintien des directions par Hambourg et Marseille est subordonné non-seulement à celui du système des taxes différentielles établies à l'entrée par navires français ou étrangers pour une certaine catégorie de marchandises, mais encore aux variations que subit le prix du fret au départ des ports de la mer du Nord ou de l'Adriatique. Dans tous les cas on peut espérer que la régularité offerte par la ligne de Linz affaiblira les courants qui empruntent les voies mixtes que nous venons d'indiquer.

Le trafic actuel entre Paris et Vienne ne comprend qu'une petite quantité d'objets manufacturés, de

tissus, d'articles de Paris, de meubles, et il n'y a pas eu jusqu'à ce jour échange de marchandises ou de denrées de faible valeur. Les céréales de la Hongrie et des contrées du bas Danube n'ont eu pour arriver sur les grands marchés de l'Occident que les voies de la mer Noire, de Hambourg, de Dantzig ou de Trieste. Le chemin de Linz changera cet état de choses, et dans les années de cherté des grains, les provinces de l'est et du centre de la France pourront recevoir de la Hongrie un complément utile.

Depuis un grand nombre d'années, les principautés danubiennes ont demandé à la France des quantités considérables d'objets manufacturés. Ces marchandises qui avaient d'abord emprunté la voie du Danube, ont dû renoncer à cette direction à cause des incertitudes et des imperfections qu'elle présente, et la presque totalité des expéditions a pris la route de Marseille et de Constantinople. Des tentatives ont été faites les deux années précédentes pour ramener ce trafic à la voie de terre, et des prix directs ont été offerts au commerce de Paris, à Jassy et à Bucharest. L'ouverture du chemin de Linz secondera puissamment ces tentatives, et tout ce trafic sera dans peu d'années acquis à la ligne nouvelle.

Enfin, la question des relations d'Angleterre et de la France avec Constantinople reçoit de l'ouverture de la ligne directe de Linz une solution toute nouvelle et très-importante ; il sera facile de franchir par des services réguliers et de correspondance suivie l'intervalle entre Paris et Constantinople en cinq ou six jours ; les dépêches, les voyageurs, les marchandises de valeur prendront dans un très-court délai cette direction.

De toutes parts, au delà des frontières, on étudie de nouveaux projets de lignes ferrées, des travaux considérables s'exécutent ou s'achèvent. Dans un avenir prochain, tous les chemins de fer du continent, reliés les uns aux autres, formeront un grand réseau européen.

Des faits que nous venons de vous exposer et de la situation qui en résulte, nous ne voulons pas tirer de conséquences exagérées, mais toujours est-il qu'ils présentent les éléments d'un surcroît de trafic ; et, comme par sa position géographique, le réseau de l'Est est appelé à en profiter plus qu'aucun autre réseau français, ce surcroît de trafic, quel qu'il soit, aura toujours une heureuse influence sur notre exploitation.

En vous rendant compte des principaux résultats de l'exploitation, nous croyons devoir vous présenter cette année plus de détails que nous ne l'avons fait jusqu'à ce jour.

L'année 1859 termine une première période de dix années d'exploitation, période pendant laquelle la composition du réseau a subi successivement de notables modifications. Elle est en outre la première année d'exploitation du réseau presque complet, et présente par cela même pour l'avenir un point de départ sérieux dont tous les éléments méritent d'être étudiés.

Pour vous mettre à même de faire cette étude, nous avons résumé les divers résultats de l'exploitation dans dix tableaux qui seront imprimés à la suite de ce rapport, et bien que chacun de ces tableaux doive être accompagné de notes explicatives, il nous paraît utile d'appeler plus particulièrement votre attention sur quelques points principaux.

En 1859, la longueur réelle exploitée au 31 décembre était de 1,6.1 kilomètres.

Pendant l'année, la longueur moyenne exploitée a été de 1 629 kilomètres. C'est à ce chiffre moyen que se rapportent tous les renseignements ramenés à l'unité kilométrique.

L'ensemble des produits de l'exploitation de tout le réseau s'est élevé, déduction faite de l'impôt, à la somme de

	59,354,920 01
En 1858, il s'est élevé à	54,208,538 86
Différence en plus pour 1859	5,150,381 15

Cette différence en plus se répartit de la manière suivante :

Voyageurs,	1,248,026 01
Bagages, finances, articles de messagerie,	853,198 34
Marchandises à petite vitesse,	3,042,656 20
Total égal,	5,150,381 15

Le produit kilométrique moyen, toujours déduction faite de l'impôt du dixième, s'est

élevé en 1859 à	36,436 41
Il était en 1858 de	34,928 11
Différence en plus pour 1859,	1,508 30

Soit 4,31 0/0.

Cette augmentation ne se répartit pas également sur chaque nature de transport, et les chiffres qui viennent d'être indiqués, ramenés à l'unité kilométrique, donnent les résultats suivants :

Voyageurs, augmentation,	1,52 0/0
Grande vitesse,	16,08 0/0
Petite vitesse,	4,51 0/0

Dans le cours des trois années qui viennent de s'écouler, les produits kilométriques moyens de chaque réseau ont été comme suit, impôt non déduit :

Ancien réseau.

1857.	1858.	1859.
52,162 87	48,371 48	47,431 09

Nouveau réseau.

13,371 34	19,761 21	26,085 11

Le produit kilométrique moyen de l'ancien réseau a fléchi de plus de 19 0/0. Ce résultat était prévu : l'ouverture de la ligne de Mulhouse ne pouvait manquer de reprendre tout le trafic direct qui, avant son établissement, empruntait les lignes de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle.

Le produit kilométrique moyen du nouveau réseau, loin de diminuer, a presque doublé.

Pendant les trois derniers mois de 1859, nous avons pu constater que les recettes de l'ancien réseau reprenaient une marche ascendante. Ce progrès s'est maintenu pendant les trois premiers mois de cette année, qui ont donné une augmentation de 344,797 francs, et nous pensons qu'il nous est permis de conclure que l'affaiblissement de l'ancien réseau est arrivé à son terme.

Le trafic des marchandises continue à se développer d'une manière notable.

Le nombre de tonnes transportées en 1859 a été de 2,648,215, soit par jour 7,228 tonnes, dont le parcours moyen a été de 154 kilomètres.

Voici le tonnage des principales marchandises transportées en 1859 :

1° Céréales,	316,925 tonnes.
2° Vins et boissons fermentées,	154,614 —
3° Sucres et mélasses,	28,590 —
4° Cotons bruts en balles,	36,917 —
5° Sels,	64,631 —
6° Pierres de taille, briques, plâtre, tuiles, meules, etc.,	353,315 —
7° Bois de chauffage et de construction,	144,727 —
8° Pailles et foins,	26,306 —
9° Minerais de fer,	99,121 —
10° Produits métallurgiques, fontes, fer en barre, ferronnerie, quincaillerie, etc.,	293,188 —

L'importance de ce transport constate le développement extraordinaire de l'industrie métallurgique dans les contrées de l'Est.

11° Houilles et cokes,	645,214 tonnes.

12° Enfin, les bestiaux ont donné un transport de 391,638 têtes. Ce chiffre présente une augmentation de 20 0/0 sur celui de 1858.

Vous savez, Messieurs, par combien de points l'exploitation d'un grand réseau comme le nôtre est en contact avec le public et avec le commerce ; nous avons, l'année dernière, transporté 6,666,000 voyageurs et 2,650,000 tonnes de marchandises ; ces dernières représentent, avec les bagages des voyageurs, un nombre de près de 4 millions d'expéditions et, par suite, d'enregistrement. L'objet constant de nos préoccupations a été de faciliter ces relations, et nous croyons devoir vous faire connaître une partie des mesures que nous avons prises dans ce but.

Nous avons concentré dans les mains d'un seul chef de service l'exploitation proprement dite et le service commercial ; avec la division infinie qui se produit dans les expéditions, la distinction à faire entre les deux services devient chaque jour plus difficile, et nous avons pensé que leur réunion amènerait une simplification utile.

La centralisation complète de toutes les affaires à Paris, possible lorsque le réseau ne comprenait qu'une seule ligne avec quelques embranchements, nous a paru présenter de graves inconvénients aujourd'hui que notre réseau comprend, outre deux lignes principales, deux, et prochainement trois voies transversales d'une grande importance ; nous avons été ainsi amenés à créer dans les principales villes de notre réseau des agences principales, où chacun de nos chefs de service a ses représentants, qui se concertent et s'entendent pour la prompte exécution des affaires.

Nous avons en même temps donné à chacun des chefs de nos gares et de nos stations des pouvoirs suffisants pour régler immédiatement la plus grande partie des difficultés inhérentes à un mouvement comprenant chaque jour plus de 10,000 expéditions. Nous avons, en outre, obtenu des Compagnies qui prolongent notre réseau de tous côtés, un ensemble de mesures destinées à faciliter le règlement des affaires communes, en diminuant ainsi, en supprimant même dans beaucoup de cas la correspondance que le public était obligé, pour la moindre affaire, d'entretenir avec nos bureaux de Paris.

Enfin, pour augmenter encore les facilités offertes au public, nous avons augmenté le nombre des bureaux à l'intérieur des villes, de façon à éviter au commerce un déplacement onéreux pour se rendre aux gares souvent fort éloignées. Cette organisation, qui se poursuit dans nos grandes villes, est déjà complète à Mulhouse et à Paris. Dans cette dernière ville, cinq bureaux situés :

Boulevard de Sébastopol (rive droite) ;
Rue du Bouloi ;
Rue du Bac ;
Place Saint-Sulpice ;
Place de la Bastille,

sont ouverts au public et reçoivent, soit les colis eux-mêmes, grande ou petite vitesse, soit les ordres d'expédition ; ces ordres sont exécutés le jour même, chaque bureau ayant des moyens d'action proportionnés à l'importance de son trafic et combinés avec notre grand service de camionnage de la Villette.

Après vous avoir fait connaître les résultats de l'exploitation de notre réseau, la situation générale de notre trafic, et l'ensemble des mesures prises pour assurer, avec la clientèle immense qui se forme autour de nous, des rapports journaliers et continus, il nous reste à vous entretenir de la question des tarifs, question capitale pour l'avenir des chemins de fer, et dont nous ne vous avons dit que quelques mots au commencement de ce rapport.

L'article 42 du dernier cahier des charges joint à la convention du 24 juillet 1858 divise les marchandises en trois classes, pour chacune desquelles la Compagnie est autorisée à percevoir par tonne et par kilomètre :

En 1re classe, 0.16
En 2e classe, 0.14
En 3e classe, 0.10

La première classe comprend, d'une manière générale, les objets manufacturés, les denrées coloniales ou indigènes d'une grande valeur, les spiritueux et les huiles.

La seconde classe comprend les céréales, les vins et autres boissons fermentées, les laines et les cotons, les fers, fontes et métaux ouvrés, le coke.

La troisième classe comprend les houilles, les matériaux de construction, les minerais, les fontes brutes, le sel, les engrais.

L'esprit dans lequel cette classification a été établie est facile à saisir : au premier rang, les objets manufacturés ou les produits naturels d'une grande valeur ; au second rang, les objets ayant subi un premier travail, mais qui ne sont pas encore terminés, les produits naturels d'une valeur moindre, comme les vins et les céréales, ou qui attendent de l'industrie une transformation, comme les laines et les cotons ; enfin, au troisième rang, les matières encombrantes d'une valeur très-faible et d'un emploi immédiat.

Après avoir d'abord étudié une classification géné-

quelles il fut soumis par l'administration supérieure justifièrent toutes les objections que nous avions élevées contre lui. Il exigeait une augmentation de dépenses de 1,200,000 à 1,500,000 fr., que nous étions parfaitement en droit de nous refuser à payer, et que la ville ne pouvait prendre à sa charge.

C'est dans cette situation que M. le ministre des travaux publics, nous ayant fait connaître que le conseil municipal de Sedan revenait à l'idée d'avoir une gare intérieure, conformément à l'exécution du projet de 1856, alors que Sedan était le point *terminus* de notre ligne, nous engagea à consentir à l'établissement d'un petit embranchement qui se détacherait de la ligne principale et s'arrêterait dans le faubourg de Torcy, après un parcours d'environ 800 mètres. Nous y consentîmes, et cet engagement pris, nous devions penser que tout était terminé.

Eh bien ! notre attente est encore trompée. Un nouveau projet est mis en avant par la ville, ayant toujours pour but de faire traverser le faubourg de Torcy par le chemin de fer, mais, cette fois, entraînant, comme conséquence, l'abandon d'une partie du chemin de fer en exploitation. Ce projet nous paraît tout aussi impraticable et tout aussi coûteux que les précédents, et, de plus, dangereux pour le service de l'exploitation. Coûteux : car ce tracé nécessite l'acquisition d'immeubles de grand prix dans le faubourg de Torcy, l'exécution d'ouvrages considérables pour la traversée des fortifications, à l'entrée et à la sortie, et enfin une dérivation de la rivière de la Meuse ; dangereux : car ce tracé donne à la gare peu de longueur, et la place entre les deux passages à niveau, dans une courbe et sur un terrain entouré de remparts élevés, qui ne permettraient pas d'apercevoir les trains à leur entrée ou à leur sortie. Néanmoins, on veut le soumettre à des études. Nous ne nous en préoccuperions pas, si elles n'étaient une nouvelle cause de retard aussi préjudiciable à la ville de Sedan, dont elle ajourne ainsi la jouissance de notre prolongement vers Thionville, qu'au contraire aux intérêts de notre entreprise.

Nous réclamons donc avec instance de l'administration supérieure une prompte décision. Elle qui se préoccupe à bon droit d'assurer au commerce et à l'industrie des transports à bon marché, sait que cette condition ne peut être remplie qu'en évitant toute dépense inutile dans la construction des chemins de fer.

Dans la condition de ville forte, qui est celle de Sedan, un tracé qui longe l'enceinte fortifiée de la ville et place la gare à quelques mètres des portes de cette enceinte, et à 1,400 mètres de la place de Turenne, remplit toutes les conditions imposées par notre cahier des charges et donne satisfaction aux intérêts généraux du pays d'une manière complète, et aux intérêts de la ville de Sedan, autant que le permet la position exceptionnelle que lui font les ouvrages militaires dont elle est entourée.

Nous conservons donc l'espoir qu'enfin le gouvernement, mettant un terme à cette trop longue contestation, acceptera nos propositions. Du reste, fermement convaincus de notre bon droit, nous regarderions comme un devoir impérieux de repousser par tous les moyens que le décret de concession met en notre pouvoir, tout projet qui, dans des vues purement locales et contestables même, augmenterait indirectement nos dépenses ou compromettrait le rôle que notre chemin est appelé à remplir dans le mouvement commercial et industriel du pays.

Ligne de Charleville à Givet (section de Charleville à Nouzon).

Dans le mois d'octobre de l'année dernière, nous avons pu livrer à l'exploitation une première section de la ligne de Charleville à Givet. Cette section n'a que 7 kilomètres, mais elle renferme des ouvrages considérables, entre autres un pont sur la Meuse et une longue dérivation de cette rivière.

A son extrémité, où se trouve placée la gare destinée à desservir la petite ville de Nouzon, nous avons fait établir une voie de raccordement avec la rivière. Cette voie, d'abord affectée au chargement et au déchargement des matériaux à employer dans les ouvrages d'art du chemin de fer, sert aujourd'hui au transbordement des marchandises qui, après avoir pris la voie ferrée, sont obligées d'emprunter celle de la navigation, ou *vice versa*.

Dans cette section, comme dans toutes les autres sections en construction, tous les bâtiments des gares sont exécutés d'une manière définitive. C'est une règle que nous avons adoptée et dont nous sommes dans l'intention de ne pas nous départir désormais.

LIGNES EN CONSTRUCTION.

Lignes de Charleville à Thionville (section de Sedan à Thionville).

Les difficultés dont nous vous avons entretenus concernant la traversée du territoire de Sedan portent principalement sur l'emplacement de la gare.

En prenant l'engagement de construire l'embranchement spécial qui pénétrera dans l'enceinte du faubourg de Torcy, nous avons pu obtenir l'autorisation de poursuivre, à nos risques et périls, les travaux au delà de Sedan.

Nous n'avons pas hésité à user de cette autorisation, car nous avons un grand intérêt à prolonger notre exploitation vers cette partie de notre réseau qui doit toucher à plusieurs usines métallurgiques considérables par leurs produits et par leur consommation de houille et de coke.

Les entrepreneurs avec lesquels nous avions passé des marchés ont donc reçu, dans le mois de juillet de l'année dernière, l'ordre de commencer les travaux et de les pousser avec activité sur une longueur d'environ 40 kilomètres, à partir de Sedan.

Cette partie de la ligne de Sedan à Thionville ne comprend qu'un petit nombre d'ouvrages exceptionnels, tels qu'un pont sur la Meuse, un souterrain de 807 mètres de longueur sous la montagne de Montmédy, et un viaduc à plusieurs arches pour la traversée du vallon de Thonne-les-Prés.

Les piles et une des culées du pont sur la Meuse ont été fondées dans les mois d'août, septembre et octobre 1859.

Le souterrain de Montmédy a été également attaqué par les deux têtes et par deux puits ; la galerie d'attaque offre aujourd'hui une longueur de 550 mètres.

Les fondations de plusieurs piles du viaduc de Thonne-les-Prés ont été faites. Il en est de même de deux ponts à trois arches sur la rivière de la Chiers.

Les autres travaux exécutés consistent en 200,000 mètres cubes environ de remblais. Cinquante-sept ponceaux et aqueducs pour l'écoulement des eaux ou viaducs pour la traversée des routes et chemins ont été fondés.

Si l'hiver avait été favorable, nous aurions certainement terminé ces travaux vers l'automne prochain, du moins jusqu'au souterrain de Montmédy ; mais les gelées et les pluies qui se succèdent sans interruption depuis plus de quatre mois doivent nous faire craindre de ne pouvoir y parvenir.

Ce sera alors dans les premiers mois de 1861 que ces 40 kilomètres seront livrés à l'exploitation.

Nous avons récemment passé un nouveau marché pour les terrassements et les ouvrages d'art d'une nouvelle section de cette ligne qui s'étend dans le département de la Moselle jusqu'à Pierrepont.

Les travaux viennent d'en être entrepris ; et bien que cette section comprenne deux souterrains, dont l'un a une longueur de 600 mètres, nous comptons que deux campagnes suffiront pour les mener à bonne fin.

De Pierrepont jusqu'à la ligne de l'Est près Thionville, il reste environ 39 kilomètres de chemin de fer à construire.

Les projets en ont été présentés à l'administration supérieure dans le mois de novembre dernier, et l'instruction à laquelle ils ont donné lieu est, jusqu'à présent, favorable à nos propositions.

Dès qu'une décision définitive aura été prise par M. le ministre des travaux publics, nous passerons un marché pour l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art, et nous remplirons les formalités nécessaires pour la prise de possession des terrains.

Ce ne sera, toutefois, que dans les premiers mois de l'année prochaine que les travaux de cette partie extrême de notre réseau pourront recevoir une forte impulsion.

Embranchement de Longuyon à Longwy.

Les projets du tracé et des terrassements de ce embranchement sont aujourd'hui approuvés par l'administration supérieure; mais il reste à déterminer, par une convention internationale à passer entre le gouvernement français et le gouvernement belge, le point de raccordement de ce chemin avec le chemin de fer belge, qui se détachera à Arlon du chemin de Namur à Luxembourg, pour se diriger vers Longwy.

Nous croyons devoir attendre que cette question soit définitivement résolue pour passer des marchés relatifs à la construction de cet embranchement.

Ligne de Charleville à Givet (section comprise entre Nouzon et Givet).

Cette ligne, nous avons déjà eu l'occasion de vous le dire, est celle qui renferme les ouvrages les plus considérables et qui nécessite par conséquent le plus de dépenses.

C'est aussi celle qu'il importe le plus aux intérêts de la Compagnie de voir promptement livrer à l'exploitation.

Aussi c'est de ce côté que nos efforts se sont principalement dirigés.

Des chantiers ont été ouverts sur toute la longueur au fur et à mesure de l'approbation de nos projets par l'administration supérieure.

Voici quelle est la situation des travaux :

Sur 3,200,000 mètres cubes de déblais à effectuer en partie dans la roche, il y en a près de 1,000,000 faits.

Six souterrains, dont la longueur varie de 360 à 800 mètres, et qui donnent ensemble une longueur de 3,156 mètres, sont attaqués, et il y a près de 1,400 mètres courants de galeries percées.

Quatre ponts sur la Meuse sont en partie fondés, et les matériaux sont approvisionnés pour commencer les fondations du cinquième, dès que les eaux de la Meuse seront rentrées dans leur lit.

Sur soixante-cinq ponceaux ou aqueducs destinés à l'écoulement des eaux, vingt-cinq sont en grande partie achevés.

Il en est de même de huit viaducs destinés à la traversée des chemins et routes, le nombre des ouvrages de cette espèce étant de dix-huit.

Des marchés sont passés avec des entrepreneurs, dont nous avons lieu, jusqu'à présent, d'être très-satisfaits, pour tous les ouvrages à exécuter ou les fournitures à faire.

Chacun d'eux a reçu des ordres pour les travaux qui dépendent de son marché, et des fonds sont affectés à chaque lot d'entreprise sur le budget de 1860.

Aussi regardons-nous comme assuré, pour la fin de l'année 1861, l'achèvement de toute cette ligne et sa mise en exploitation jusqu'à la frontière belge.

Ligne de Reims à Soissons.

Si la ligne de Charleville à Givet doit, pour les frais de premier établissement, dépasser la dépense moyenne kilométrique du réseau entier, la ligne de Reims à Soissons restera dans une proportion au moins aussi grande au-dessous de cette moyenne.

Tous les projets du tracé et des terrassements de cette ligne sont approuvés, et les travaux sont entrepris sur tous les points. Elle ne contient aucun ouvrage d'art qui, par son importance, mérite d'être cité.

Le cube des terrassements ne dépassera pas 800,000 mètres.

Pour diminuer les dépenses d'établissement d'une gare à Soissons, nous sommes en voie de passer avec la Compagnie du Nord un traité par lequel on réunira dans les mêmes bâtiments et dans les mains des mêmes agents, le service de la grande et de la petite vitesse, moyennant le paiement d'une redevance annuelle, soit pour l'usage de ces bâtiments, soit pour le remboursement d'une partie des frais du personnel.

Quant à l'achèvement de cette ligne, il est assuré pour l'été de 1861.

Matériel roulant.

Nous compléterons ces renseignements sur la construction des différentes lignes du réseau, par l'état du

matériel roulant que nous avons acquis et qui est affecté à leur exploitation.

Ce matériel se compose de :

30 machines locomotives avec leurs tenders ;
14 machines locomotives à marchandises avec leurs tenders ;
15 voitures de 1re classe pour voyageurs ;
68 voitures mixtes de 1re et de 2e classe pour voyageurs ;
90 voitures de 3e classe pour voyageurs ;
49 wagons pour le service des trains de voyageurs ;
60 fourgons à messageries ;
100 wagons couverts pour bestiaux et marchandises.
100 wagons fermés pour le service des marchandises ;
750 wagons à houille ;
76 wagons plats à bois ;
30 trucks à maringottes ;
6 wagons pour le transport des plaques tournantes ;
150 wagons à ballast ;
30 wagonnets.

Si l'on compare cet état à celui du matériel que nous possédions l'année dernière, on verra que nous avons acquis en 1859 :

20 voitures mixtes à voyageurs ;
10 voitures de 3e classe ;
6 wagons pour le service des trains de voyageurs ;
16 fourgons à marchandises ;
400 wagons à houille ;
100 wagons fermés pour le service des marchandises ;
60 wagons à ballast.

Nous avons reçu en outre, ainsi que nous vous l'avons annoncé dans notre rapport de l'an dernier, 10 machines locomotives ; mais, sur la demande qui nous en a été faite, lors de la guerre d'Italie, nous avons autorisé notre fournisseur à les reprendre et à les livrer à la Compagnie des chemins Lombards, pour le transport du matériel de notre armée. Nous n'en avions pas encore l'emploi utile chez nous.

Ces dix machines seront remplacées dans les premiers jours de mai par des machines établies dans les mêmes conditions et sur le même modèle.

DEUXIÈME PARTIE.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1859.

Vous trouverez annexé au présent rapport le compte général de la Compagnie, arrêté au 31 décembre dernier. Nous croyons devoir en extraire les articles principaux pour que vous saisissiez tout d'abord les éléments dont il se compose, et puissiez apprécier les résultats obtenus à cette époque.

Recettes.

Les versements opérés jusqu'au 31 décembre 1859 se répartissent de la manière suivante :

1° 27,334 actions de 500 fr. entièrement libérées,	13,667,000 »
A déduire pour versements non effectués,	192,550 »
Reste,	13,474,450 »
56,066 actions de 500 fr. libérées de 250 fr.,	14,166,500 »
Total, 84,000 actions qui ont produit au 31 décembre 1859,	27,640,950 »
2° Emissions, en vertu des autorisations ministérielles, de 150,000 obligations qui ont produit	42,337,443 45
Total des recettes effectuées sur le capital social et l'emprunt,	69,978,393 45
3° Recettes effectuées pour le compte de la construction,	116,230 90
4° Créanciers divers,	2,680,769 61
5° Intérêts sur actions et obligations restant à payer	1,807,224 20
Ensemble des recettes,	74,582,618 16

Dépenses.

Sous ce titre vous verrez figurer dans le compte général :

1° Versement au Sous-Comptoir et à la Conférence des chemins de fer,	38,761 30
2° Versements sur les actions du chemin de fer de Chimay,	500,000 »
Ensemble,	538,761 30
3° Construction des lignes,	64,488,175 37
4° Service des intérêts et administration centrale,	5,128,819 18
5° Débiteurs divers,	658,588 46
Ensemble des dépenses,	70,814,344 31

Si nous mettons en regard les deux parties de ce tableau, il en résulte que les recettes s'étant élevées à 74,582,618 16

Et les dépenses à 70,814,344 31

L'excédant des recettes sur les dépenses est de 3,768,273 85

solde qui restait en caisse et en traites et remises en portefeuille au 31 décembre 1859.

Nous avons soldé toutes les dépenses du dernier exercice au moyen d'obligations.

Vous vous rappelez sans doute que, dans votre dernière assemblée, nous vous avons entretenus du traité fait avec la Banque de France pour le placement des obligations des Compagnies de chemins de fer constituées en syndicat. Ce traité, fait en 1858, s'est continué en 1859. La Banque de France est restée chargée de l'émission des obligations des Compagnies, et jusqu'au moment jugé favorable à cette opération, elle a consenti à leur faire des avances pour l'exécution de leurs travaux. Cette combinaison a eu tous les bons effets que nous en espérions ; elle a élevé le cours des obligations et par là atténué les causes de dépréciation qui affectaient les autres valeurs.

En vertu de cette convention, nous avons remis à la Banque de France un nombre d'obligations suffisant pour garantir notre part proportionnelle sur le crédit ouvert aux Compagnies. Dans le cours du premier semestre, cet établissement a mis successivement à notre disposition, au taux d'intérêt de son escompte, les sommes nécessaires à l'acquittement de nos dépenses.

Dans le second semestre, il a émis les obligations qui lui avaient été remises. — Les nôtres se sont placées avec la plus grande facilité, car quoiqu'elles s'élevassent au chiffre de 92,000, cette opération commencée le 6 juillet était terminée le 10 septembre suivant.

Le prix moyen obtenu a été de 274 87 et a produit 25,288,098 fr. 35 c.

Depuis, le cours de nos obligations n'a pas cessé de s'améliorer, et, ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le faire observer, il a, par des progrès successifs, atteint celui des grandes Compagnies.

Maintenant nous devons vous indiquer sur quelles ressources nous comptons pour mener, dans la campagne actuelle, nos travaux de construction avec toute l'activité désirable.

Notre budget pour l'année 1860 est établi pour une dépense de 30 millions. Nous l'avons communiqué à M. le ministre des travaux publics, et nous lui avons demandé, comme voies et moyens, de nous autoriser à émettre, dans le courant de la présente année, une somme de 28,500,000 fr. en obligations.

A la date du 30 décembre dernier, M. le ministre des travaux publics nous a donné cette autorisation.

Si nous ajoutons à cette somme de	28,500,000
celle que nous avons touchée le 15 février dernier comme premier terme échu de notre subvention, soit	1,500,000
Nous avons, ensemble	30,000,000

c'est-à-dire toutes les ressources nécessaires pour assurer nos services dans le présent exercice.

Nous avons adopté, vous le voyez, un système de voies et moyens qui nous dispense encore cette année de faire des appels de fonds sur nos actions non encore libérées. Nous avons voulu, avant d'appeler le concours de nos actionnaires, laisser le temps à notre entreprise de se développer, bien persuadés que chacun de ses progrès viendrait fortifier leur confiance.

Nous comptons employer cette année, pour l'émission de nos obligations, un mode semblable à celui des années précédentes. De concert avec les Compagnies syndiquées, nous nous occupons d'arrêter avec la Banque de France les conditions d'un traité par lequel nous serons assurés des fonds dont nous avons besoin, et qui nous laissera la liberté de choisir le moment opportun pour l'émission de nos titres.

TROISIÈME PARTIE.

EXPLOITATION.

Nous avons maintenant à vous rendre compte des résultats de l'exploitation pendant l'année 1859.

En 1858, la longueur moyenne des sections exploitées a été de 89 kil.

Le produit kilométrique a été de 19,166 »
et le produit brut de toutes les sections a été de 1,715,026 22

En 1859, la longueur moyenne des sections exploitées a été de 158 kil.

Le produit kilométrique a été de 20,930 »
et le produit brut de toutes les sections a été de 3,307,034 06

Dans notre dernière réunion nous avions annoncé, pour cette année 1859, une recette kilométrique de 20 à 22.000 fr. et une recette totale de 3,100,000 fr. à 3,400,000 fr.

Ainsi l'augmentation des recettes de 1859 sur les recettes de 1858 est telle que nous l'avions prévue.

Nous marchons donc vers les résultats que nous vous avons annoncés, et c'est déjà très-rassurant pour l'avenir de n'avoir à signaler, quand un tiers de nos lignes est en exploitation depuis bientôt deux ans, ni mécompte, ni erreur.

Cette première observation faite, il ne sera pas sans intérêt d'entrer dans quelques détails sur chacune des lignes en exploitation, car c'est surtout dans les faits accomplis que nous cherchons les éléments de nos appréciations sur le résultat final de notre entreprise.

Or, si l'on fait la part qui revient à chaque section dans les produits de l'exploitation pendant les années 1857, 1858 et 1859, on trouve :

Que la ligne de Reims à Laon n'a donné, dans les quatre premiers mois de son exploitation, en 1857, qu'un produit correspondant à une recette kilométrique annuelle de 10,571 fr. 91 c.

Mais que, sur cette même ligne, on est arrivé, en 1858, à une recette kilométrique de 23,500 fr.

Et en 1859 à une recette d'environ 30,500 fr.

Que la section de Reims à Charleville, ouverte d'abord jusqu'à Rethel, a commencé par donner, dans le premier mois, un produit correspondant à une recette de 11,934 fr.

Que ce produit s'est accru surtout à partir du moment où l'exploitation a été poussée jusqu'à Charleville, et a donné, en 1858, une recette kilométrique de 15,474 fr. 75 c.

Et en 1859, grâce à l'ouverture de l'embranchement de Sedan et du tronçon de Nouzon, une recette moyenne de 17,500 fr.

D'où il résulte que, pour ces deux lignes, la recette kilométrique moyenne atteint déjà 22,000 fr.

Mais on trouve en même temps que, sur l'embranchement de Sedan, les produits obtenus en 1859 se sont successivement élevés de manière à correspondre d'abord à une recette kilométrique moyenne de 5,500 fr.

Et enfin à une recette de 10,230 fr.

Sur la petite section de Nouzon, la recette s'est élevée de 2,500 fr.
à 4,500 fr.

Les produits de ces deux sections n'ont pas suffi, il faut le reconnaître, à couvrir les dépenses de l'exploitation.

Mais faut-il en conclure que les lignes de Charleville à Givet et de Charleville à Thionville, aux-

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

Compte général au 31 décembre 1859.

ACTIF.

DÉPENSES.

Frais de premier établissement.

1° Construction.

Personnel	3.015.943 85	
Acquisition de terrains	3.276.907 22	
Etablissement du sol du chemin	18.280.111 73	
Etablissement de la voie de fer	24.375.439 25	
Matériel roulant	9.709.130 70	
Construction des gares et stations	5.706.011 53	
Transports en service	126.527 61	
2° Frais d'administration centrale.		
Intérêts. — Frais généraux d'administration	5.128.819 18	69.616.994 35
Valeurs diverses à recouvrer.		
1° 56,066 actions ayant à verser 250 fr.	14.166.500 »	
2° Versements restant à effectuer sur les actions créées à l'origine de la Société	192.550 »	14.359.050 »
Débiteurs divers.		
Sous-comptoir des chemins de fer	36.661 30	
Conférence des chemins de fer	2.100 »	
Versements sur actions souscrites au chemin de fer de Chimay	500.000 »	
Valeurs diverses provenant de cautionnements	373.000 »	
Avances aux services de la construction et de l'exploitation. Fonds de roulement	51.331 42	
Impôt sur actions et obligations à recouvrer sur le paiement de coupons	13.788 83	
Avances à divers fournisseurs	17.906 54	
Compte des approvisionnements, solde en magasin	202.561 67	1.197.349 76
Caisse et portefeuille.		
Banquier de la Compagnie à Paris. — Solde	224.600 »	
Traites et remises en portefeuille	3.543.673 85	3.768.273 85
		88.941.668 19

PASSIF.

CAPITAL SOCIAL ET EMPRUNT.

Capital social.

84,000 actions de 500 fr.	42.000.000 »	
Emprunt.		
150.000 obligations 3 0/0	42.337.443 45	84.337.443 45
Recettes diverses.		
Recettes pour compte de la construction		116.236 90
Créanciers divers.		
Stations de la ligne	97.086 32	
Banquiers à Charleville et Sedan	62.030 62	
Dépenses à régulariser. — Dépenses faites en 1859 soldées en 1860	2.038.202 64	
Sommes à disposition pour divers	6.123 85	
Cautionnement des entrepreneurs	463.000 »	
Parcours réciproques de wagons	19.327 28	2.686.769 61
Intérêts restant à payer.		
Intérêts sur actions et obligations restant à payer	58.054 59	
Intérêts sur actions et obligations, semestre échéant le 1er et le 15 janvier	1.749.170 »	1.807.224 59
		88.941.008 16

quelles appartiennent ces tronçons, ne rapporteront pas ce que nous leur avons attribué dans le calcul des produits de notre réseau ?

Nullement ; vous savez en effet comme nous que tout embranchement qui se termine à une impasse ne peut donner qu'une faible recette, et que le jour où, à son extrémité, il trouve une issue, c'est-à-dire un autre chemin de fer en exploitation, il cesse d'être un simple embranchement au point de vue du trafic, pour devenir une section de transit d'une province à l'autre, et qu'on y voit la circulation se doubler ou se tripler presque instantanément.

C'est ainsi que l'embranchement d'Epernay à Reims, qui ne donnait d'abord que des recettes kilométriques de 18 à 20,000 fr., les a vues s'élever après l'ouverture de nos lignes des Ardennes jusqu'à 46,000 fr. (1).

Les dépenses de l'exploitation dans l'année 1859, se sont élevées par kilomètre à 12,850 fr.

Et en totalité à 2,031,597 fr. 70 c.

C'est-à-dire à 61,44 0/0 de la recette qui est de 3,307,034 fr. 66 c.

Dans l'année précédente, les dépenses de l'exploitation se sont élevées à 62,3 0/0 de la recette.

Il y a donc amélioration, mais une amélioration encore peu sensible, puisqu'elle dépasse à peine 1 0/0.

Il en sera ainsi, il faut bien s'y attendre, tant que nous aurons à ouvrir des sections nouvelles dont les recettes, dans les premiers mois d'exploitation, ne couvrent jamais les dépenses.

Mais notre attention se porte d'une manière toute particulière sur cette partie du service. En même temps que nous nous efforçons de circonscrire nos dépenses de construction dans les limites de la plus stricte économie, nous travaillons avec une persévérance énergique à réduire autant que possible nos frais d'exploitation. Rien ne sera négligé, soyez-en convaincus, pour que les espérances que vous attachez si légitimement à notre entreprise soient complétement réalisées.

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la lecture du rapport qui précède, la proposition à l'ordre du jour est mise aux voix et adoptée par l'assemblée générale, composée de 68 actionnaires, représentant 15,325 actions, donnant droit à 394 voix.

Résolution.

L'assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1859.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale ordinaire du 30 avril 1860.

Présidence de M. I. PEREIRE.

Messieurs,

Notre dernière réunion s'était ouverte au milieu des circonstances les plus graves qui se fussent encore présentées depuis l'existence de notre Société.

La guerre d'Italie venait d'éclater, et il était alors aussi impossible d'en calculer la durée que d'en prévoir les conséquences.

Toutes les valeurs avaient subi une dépréciation énorme, et les sources ordinaires du crédit menaçaient de se tarir.

Système général suivi durant l'exercice.

Nous vous disions alors qu'en de pareilles conjectures l'habileté devait consister, avant tout, dans une grande réserve ; que ces moments n'étaient pas ceux où les gens sages recherchaient les bénéfices ; qu'il fallait alors s'attacher exclusivement à consolider ses ressources et à les conserver disponibles. Telle est la marche que nous avons suivie.

Aussi cette période, qui a vu de nombreuses fortunes disparaître, n'a été, pour nous, qu'un temps d'arrêt pendant lequel nous avons pu donner des soins plus minutieux à l'administration des affaires précédemment engagées.

Néanmoins, malgré cette abstention systématique d'opérations nouvelles, les résultats du dernier exercice ont été plus favorables que nous n'aurions osé l'espérer.

Cette dernière épreuve a démontré, une fois de plus, que notre institution ne reposait pas sur des bases éphémères.

Ce n'est point, du reste, la première circonstance dans laquelle le Crédit mobilier ait fait ses preuves de solidité ; il a déjà traversé heureusement plus d'une crise commerciale ou financière.

Et cependant, Messieurs, pendant les temps si agités qui ont marqué les sept années d'existence de notre Société, bien des travaux ont été accomplis par nous ; et, tout en restant dans les limites de la prudence, nous avons pu nous associer à de grands efforts tant en France que dans les principaux États de l'Europe, en Espagne, en Russie, en Autriche, en Suisse, où, soit par notre initiative, soit par notre concours, une vive impulsion a été donnée à l'exécution de grands travaux publics.

Situation spéciale des affaires en rapport avec le Crédit mobilier.

Malgré les difficultés que créaient autour de nous les derniers événements, non-seulement aucune des affaires dans lesquelles nous nous trouvions engagés n'est restée en souffrance, ainsi que vous pourrez en juger par les détails dans lesquels nous allons entrer, mais nous avons pu prendre, comme par le passé, une très-large part aux opérations financières du gouvernement.

Souscription à l'emprunt.

Notre souscription à l'emprunt de 500 millions émis en France, au mois de mai, a été de 50 millions de francs.

Les efforts que nous avons faits à l'étranger nous ont toujours laissés libres et prêts à seconder les opérations financières du gouvernement et les entreprises nationales, et cependant ces efforts ont été poursuivis avec une grande intensité et sur un vaste champ, ainsi que vous pourrez vous en convaincre d'après l'exposé que nous allons en faire.

Affaires en Espagne.

Vous connaissez, Messieurs, la part que, depuis quatre ans, nous avons prise au mouvement financier et industriel de l'Espagne. Nous avons eu confiance dans l'avenir de ce pays qui s'ignore lui-même et ne soupçonne peut-être pas encore les richesses que fera surgir de son sein l'achèvement de son réseau de chemins de fer.

Cette confiance ne s'est pas démentie ; elle est restée entière, car nous avons conservé presque intacts les intérêts que nous avions pris dans les affaires espagnoles ; elle a dû résister cependant à une épreuve qui aurait peut-être ébranlé d'autres courages, à celle de l'indifférence des capitaux du pays, qui, malgré l'exemple donné par quelques provinces, ne se sont mêlés que dans une faible proportion aux grandes entreprises que nous y avons fondées. Mais ce n'est, à nos yeux, qu'une question de temps, et nous sommes, d'ailleurs, certains d'être largement récompensés de notre attente.

Cette indécision que nous rencontrons en Espagne, nous l'avons observée en France à une époque où l'industrie des chemins de fer commençait à s'y installer, sans avoir pu encore révéler la puissance féconde qu'elle a depuis montrée d'une façon si éclatante pour tout le monde, producteurs, consommateurs et actionnaires.

Les temps sont si changés qu'on a quelque peine aujourd'hui à concevoir comment la première Compagnie du chemin de Rouen et du Havre, par les plateaux, a pu se laisser décourager, au point de renoncer à une affaire qui plus tard a successivement enrichi et ceux qui l'ont reprise et ceux qui l'ont continuée ou développée.

On s'étonne en songeant qu'il fut un temps où la France, qui a su trouver en elle-même des ressources suffisantes pour subvenir aux besoins de son immense réseau et participer largement à des travaux de même nature dans toute l'Europe, n'a pu fournir tous les capitaux nécessaires à la formation de la seconde Compagnie qui s'organisa pour exécuter le chemin de Rouen, d'une importance relativement si minime aujourd'hui ; en sorte qu'il fallut rechercher l'appui des capitalistes anglais, qui, instruits dès lors par de premiers essais, savaient tout ce qu'ils pouvaient espérer de l'industrie nouvelle, et ont pu ainsi profiter de leur expérience.

L'une de nos plus anciennes Compagnies, celle dont la prospérité est la plus grande, fut également à l'origine menacée dans son existence par un pareil découragement ; les actions du chemin d'Orléans tombèrent au-dessous du pair, à 400 francs, et il ne fallut rien moins que l'énergie de ses fondateurs et l'attrait d'une garantie de l'État, pour déterminer les capitalistes à continuer une œuvre dont la suite a démontré les grands avantages.

Le succès qu'obtinrent plus tard ces mêmes Compagnies suffit cependant pour changer complétement la disposition des esprits en France, et donner aux capitaux une direction qui leur a été si profitable, en même temps que par eux le pays s'est trouvé doté d'un des plus grands éléments de civilisation et de progrès.

Il en sera de même en Espagne.

Il est vrai que l'appui du gouvernement français n'a fait défaut à aucune de nos plus grandes entreprises. Partout et constamment il s'est montré plein de sollicitude et d'encouragement pour elles, et jamais il ne s'est lassé de reprendre son œuvre pour la compléter et y introduire toutes les conditions nécessaires à l'achèvement de travaux qu'il considérait avec raison comme étant au premier rang de nos intérêts nationaux.

Nous avons aussi à nous féliciter de nos rapports avec le gouvernement espagnol, dont les dispositions bienveillantes se sont manifestées par la protection dont nos travaux ont été l'objet constant.

L'indifférence que nous constatons chez le public espagnol, et qui prend aussi sa source dans le cours trop peu élevé des fonds publics de ce pays, eu égard aux éléments de stabilité et de prospérité qu'il renferme, et dans la concurrence que, par suite, les placements de cette nature font aux placements industriels, cette indifférence avait coïncidé à la fois avec la crise financière qui suspendait virtuellement toute possibilité d'émettre en France de nouvelles actions, et avec les mesures restrictives qui avaient été prises par le gouvernement français à l'égard des Compagnies étrangères.

Aussi, tant pour le chemin de Cordoue à Séville que pour la Société générale du Crédit mobilier espagnol, aucune souscription publique n'a pu avoir lieu.

Ces deux affaires ont dû être réalisées à l'aide de nos propres ressources et de celles de vos administrateurs, de nos amis et de notre clientèle particulière.

Chemins de fer du Nord de l'Espagne.

Pour les *chemins de fer du Nord de l'Espagne*, dont les statuts n'ont pu être approuvés qu'à la fin de 1858, il avait été ouvert une souscription au commencement de janvier 1859 ; mais cette souscription ayant eu lieu au moment où se manifestaient les premiers symptômes de la mésintelligence qui éclata entre la France et l'Autriche, elle ne put avoir naturellement le succès qui l'auraient accueillie en d'autres circonstances.

Heureusement la Compagnie du Nord était patronnée par des fondateurs puissants, au nombre desquels se trouvent quatre grands établissements de crédit : la Société générale de Belgique, la Banque de Belgique, et les Sociétés de Crédit mobilier espagnol et français.

Aussi les travaux des chemins du Nord, dont le développement est de 7 3 kilomètres, n'ont éprouvé qu'un très-faible ralentissement, suffisamment justifié par les événements qui se déroulaient devant nous.

---

(1) Voir le rapport de la Compagnie de l'Est du mois d'avril 1859.

Aujourd'hui, la plus grande activité est déployée sur toute la ligne.

Voici, au surplus, les ressources qui ont été déjà réalisées pour l'exécution de cette entreprise.

La somme nécessaire à la construction des chemins du Nord de l'Espagne est évaluée à environ 204,000,000, auxquels il a été pourvu de la manière suivante :

Il a été constitué un capital de divisés en 200,000 actions de 500 fr. chacune.	100,000,000
Il a été créé 200,000 obligations de 500 fr. chacune, portant, comme les obligations françaises, 3 0/0 d'intérêt, et devant produire environ	50,000,000
Enfin, la subvention accordée par le gouvernement espagnol est de	54,000,000
Total égal,	204,000,000

Sur les 200,000 actions, il a été appelé la moitié du capital, soit 50 millions de francs, à raison de 250 fr. par action ; 40 millions sont déjà versés, et 10 millions le seront dans quelques jours.

Sur les 200,000 obligations, 134,060 se trouvent placées, et le complément ne tardera pas à l'être. Ces 134,060 obligations ont été vendues ou attribuées en paiement de commandes de matériel au prix moyen de 260 fr. 86 c., et ont produit 34,970,891 fr. 60 c.

En outre, il a été ou il va être touché prochainement 13 millions sur la subvention de 54 millions de fr. accordée par le gouvernement espagnol, ce qui porte à 97,970,891 fr. 60 c. la somme totale réunie dans une période de seize mois.

Grâce à ces ressources les travaux marchent rapidement, et près de la moitié de ce chemin, 310 kilomètres, sur un total de 723 kilomètres, desservant les points de San-Chidrian, Valladolid, Alar et Burgos, aurait pu déjà être livrée à l'exploitation, sans les difficultés du transport du matériel fixe et roulant dans un pays où les routes sont très-imparfaites, difficultés augmentées encore par la rigueur d'un hiver prolongé.

La réalisation d'un pareil résultat n'aura été retardée que de quelques mois.

De nouvelles sections, d'une étendue de 150 kilomètres, de Madrid à l'Escurial, ou se rattachant à celles qui vont être mises en activité, seront achevées dans le courant de l'année prochaine.

Enfin, tous les grands travaux sont attaqués dans les provinces basques et dans l'Alava, et sont mis en adjudication.

On peut donc prévoir, sauf quelques ouvrages importants, le terme peu éloigné de l'achèvement de cette artère du Nord de l'Espagne, dont les calculs les plus récents et les plus modérés portent le revenu minimum à 10 0/0, dès que la jonction de toutes les sections sera opérée.

Chemin de fer de Cordoue à Séville.

Le *chemin de Cordoue à Séville*, d'une longueur de 130 kilomètres, a été entièrement livré à l'exploitation dès le mois de juin de l'année dernière.

Le capital actions de cette ligne est de 18 millions de francs, divisés en 36,000 actions de 500 francs chacune, et le capital obligations est de 9 millions de francs.

Cette entreprise a été dotée, enfin, par les provinces qu'elle traverse et par le gouvernement espagnol, d'une subvention annuelle de 620,000 francs pendant vingt ans.

Les titres de cette Compagnie, actions et obligations, ont été pris et placés sans qu'aucun appel ait pu être fait au public, par les motifs que nous venons d'indiquer.

Les résultats de l'exploitation répondent déjà à notre attente. Ils ont produit, pendant les premiers mois, avec la subvention, un intérêt de plus de 5 0/0 pour les actions, indépendamment du service des emprunts. Si la prochaine récolte de l'Andalousie est meilleure que celle de l'année dernière, comme tout semble l'annoncer, les résultats de l'exercice présent seront de beaucoup dépassés, et nous pourrons être ainsi largement dédommagés de la fermeté de notre marché et de la persévérance de nos efforts.

Nous n'espérions pas obtenir davantage, dans les premiers temps, d'un pays riche et fécond où précisément la vie est trop facile, et où les arts modernes n'avaient pas encore réveillé l'esprit d'industrie.

La faiblesse des cours des actions de cette entreprise ne tient donc pas à sa position qui, au contraire, est fort bonne. Elle provient uniquement des besoins de réalisation que peuvent naturellement éprouver quelques porteurs, engagés depuis plusieurs années dans une affaire en faveur de laquelle l'attention publique n'a jamais été sollicitée, par suite d'une réserve qu'expliquent les circonstances peu favorables de ces derniers temps.

Société générale de Crédit mobilier espagnol.

La *Société générale de Crédit mobilier espagnol* est dans la situation la plus satisfaisante.

Sur un capital de soixante millions de francs, il n'en a été appelé que les deux cinquièmes, soit vingt-quatre millions de francs, à raison de 200 francs par action sur 120,000 actions.

Encore sur les 200 francs appelés y a-t-il 25 francs provenant de la répartition extraordinaire de bénéfices qui avaient été mis en réserve.

Le capital réalisé est représenté, soit par d'excellentes valeurs, soit par l'entreprise de l'éclairage au gaz de la ville de Madrid, qui, sous l'influence d'une sage administration, donne de bons résultats, et enfin par des houillères situées dans le rayon du chemin du Nord et qui n'attendent que l'ouverture des premières sections de cette ligne pour prendre un grand développement.

Dirigée avec une extrême prudence, cette Société se trouve parfaitement maîtresse de ses mouvements et en mesure de profiter des circonstances favorables qui ne peuvent manquer de se produire.

Après vous avoir entretenus de nos affaires d'Espagne, nous vous devons quelques renseignements sur la situation des chemins russes dans lesquels nous avons non-seulement conservé mais augmenté l'intérêt que nous avions à l'origine, les actions de cette entreprise, résumant à nos yeux le double caractère d'obligation et d'action, puisque l'intérêt de leur capital à 5 0/0 est garanti par le gouvernement russe, et qu'elles auront de plus les profits que l'on peut raisonnablement attendre de l'exploitation de ces lignes importantes.

Par ces exemples de fidélité aux affaires à la fondation desquelles nous avons concouru et auxquelles nous ne pouvons donner de meilleure preuve de notre confiance, vous voyez que nous ne nous laissons pas décourager par la dépréciation qui atteint souvent à tort les titres des entreprises de longue haleine, et que nous savons faire entrer dans nos calculs les effets du temps et du travail.

Grande Société des chemins de fer russes.

La *grande Société des chemins russes* embrasse un réseau dont les diverses parties présentent une longueur de plus de 4,000 kilomètres.

Ce réseau est divisé en quatre lignes principales, auxquelles le gouvernement russe a accordé une garantie spéciale et distincte de 5 0/0 d'intérêt.

Au moment où se terminait cette affaire, la plus considérable peut-être du siècle, c'est-à-dire vers la fin de 1856, la crise financière et commerciale qui a sévi dans le monde entier commençait à se manifester.

L'œuvre n'en éprouva cependant aucune atteinte, bien que les circonstances eussent rendu sa réalisation plus difficile, et qu'on pût craindre qu'elle ne procurât pas immédiatement aux fondateurs le dédommagement légitime sur lequel ils avaient dû compter.

Deux lignes ont d'abord été entreprises, celle de Saint-Pétersbourg à Varsovie, et celle de Moscou à Nijni-Nowogorod ; les travaux y ont été poussés avec une telle activité, que leur achèvement pourra avoir lieu vers la fin de l'année 1861. — 1,231 kilomètres seront déjà livrés à l'exploitation dans le courant de 1860.

En même temps qu'éclatait la crise générale dont nous venons de parler, la Russie éprouvait un malaise financier qui tient à l'état de sa circulation et ne peut être que temporaire, mais qui n'en a pas moins retardé l'essor de nos actions.

On peut être toutefois sans inquiétudes sur l'avenir de cette grande entreprise. Le gouvernement russe est trop éclairé pour ne pas lui accorder tous les encouragements qui seraient jugés nécessaires.

La marche des travaux des deux premières lignes est assurée par la réalisation de sommes de beaucoup supérieures à celles qui, dans la même période, ont pu être réunies pour les plus grandes entreprises en Europe :

	600,000 actions de 500 fr. ont été émises, — et sur ce nombre :	
	248,465 actions seulement ne sont libérées que du premier versement appelé de 150 fr. par action, soit,	37,269,750
	351,535 actions ont été *volontairement et entièrement libérées*, et ont produit, à raison de 500 fr. chacune,	175,767,500
Enfin,	70,000 obligations de 2,000 fr., portant à 4/2 0/0 d'intérêt, souscrites au *pair* ont produit,	140,000,000
	Ensemble,	353,037,250
	Sur cette somme :	
	Il a été dépensé environ,	246,000,000
	Il reste par conséquent disponible, pour les travaux en activité,	107,037,250

La ligne du Sud, qui n'est pas encore entreprise, est surtout d'une importance considérable. Cette ligne qui pénétrant dans l'intérieur de la Russie, traverse cet empire dans toute sa longueur, améliorera considérablement les moyens d'approvisionnement de la capitale et des provinces du Nord ; elle donnera en outre à des produits dont l'écoulement est en tout temps assuré en Europe une valeur qu'ils n'ont pas aujourd'hui, et par la création d'une nouvelle et incalculable richesse, facilitera la grande mesure d'émancipation à laquelle l'empereur de Russie a voué de si généreux efforts.

Le prompt achèvement du réseau russe a, surtout dans les circonstances présentes, un double caractère d'utilité générale et d'opportunité. La réforme douanière pour le développement de laquelle l'Angleterre et la France viennent de s'associer si énergiquement, va ouvrir de larges débouchés aux matières premières et aux objets de consommation de première nécessité, qui forment la production surabondante de la Russie, et contribuera puissamment à relever le change, à rétablir ainsi indirectement l'équilibre de la circulation. L'amélioration du signe monétaire est donc étroitement liée à la rapide exécution des voies de fer qui faciliteront ce mouvement.

Ces résultats sont parfaitement bien appréciés par le public en Russie ; aussi devons-nous constater ici qu'à l'inverse de ce qui s'est passé en Espagne, la Compagnie a trouvé en Russie même, et chez les capitalistes intelligents de ce grand pays, de fermes appuis et de larges ressources.

Société des chemins de fer autrichiens.

Nous avons eu particulièrement à appréhender, au commencement du dernier exercice, les effets des événements dont l'Italie a été le théâtre, bien qu'au moment où les hostilités furent déclarées, nous eussions, dans des vues de haute convenance que vous comprendrez, réalisé une partie des actions que nous possédions dans la *Société des chemins autrichiens*.

Néanmoins cette affaire n'a éprouvé directement aucun dommage de la guerre d'Italie.

Les résultats qui seront annoncés à l'assemblée générale prochaine sont non-seulement d'une nature satisfaisante, mais les recettes, comme vous pourrez le constater d'après les publications hebdomadaires, se sont encore améliorées d'une manière sensible durant le présent exercice.

Ils eussent été meilleurs si l'état du change en Autriche, depuis la guerre, n'eût imposé à la Société des sacrifices pour le paiement à l'étranger de l'intérêt des emprunts et du dividende des actions.

La paix doit avoir pour résultat de modifier cette situation.

Le service financier de la Compagnie est parfaitement assuré, et sauf les dépenses que pourrait nécessiter la réalisation des embranchements destinés à relier la ligne de Hongrie à celles de Bohême et de Raab à Vienne, qui appartiennent à la Société et ne formeraient plus ainsi qu'un tout homogène, sans aucune solution de continuité, il n'y aura plus d'obligations à émettre, après l'épuisement d'un petit solde qui reste à négocier sur les crédits anciennement votés.

Chemins de fer du Dauphiné.

Parmi les chemins de fer français au développement desquels notre Société s'est associée dans une large proportion, figurent en première ligne les chemins du Dauphiné et du Midi.

Le sort du *chemin du Dauphiné* est aujourd'hui réglé, et depuis le moment où nous nous en sommes occupés, nul n'a à regretter la participation qu'il a prise à cette affaire, qui, nous pouvons le dire, aurait eu des moments très-difficiles sans notre intervention.

Chemins de fer du Midi.

Les chemins de fer du Midi ont enfin commencé à prendre le développement que nous avions espéré. Les recettes de l'exploitation ont justifié, pour l'exercice 1859, les prévisions de la Compagnie, et cet accroissement continue d'une manière progressive, tandis que les dépenses ont éprouvé une réduction notable.

Cette Compagnie, d'accord avec l'administration, a résolu, par voie d'association et de conciliation, le problème de l'opposition des intérêts entre les voies navigables et les chemins de fer. Là où deux grandes entreprises rivales n'auraient pu subsister sans ruine pour leurs propriétaires, on a introduit une division du travail commun et l'attribution à chaque voie de la nature du trafic qui lui est propre; on a ainsi donné aux besoins légitimes du commerce une satisfaction qui ne doit jamais être exclusive de la rémunération des capitaux à l'aide desquels ont été créés ces moyens économiques de transport.

Entreprises municipales.

Les affaires municipales que nous avons patronnées et auxquelles nous rattachent toujours des liens nombreux, se trouvent dans la situation la plus prospère, grâce au dévouement, à l'esprit d'économie et à l'active persévérance de leurs administrateurs.

Compagnie générale des Omnibus.

La *Compagnie des Omnibus de Paris* a immédiatement justifié toutes nos espérances, et le développement régulier de ses services a montré que cette entreprise ne négligeait rien pour satisfaire aux besoins de la circulation la plus active.

Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.

Nous pouvons rendre le même témoignage des progrès de la *Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz*, et nul homme sérieux ne sera tenté désormais de se plaindre des abaissements de tarif qui ont été acceptés, et qui, d'abord mal compris, avaient suscité de la part d'anciens actionnaires de vives oppositions.

Nos convictions n'en ont pas été ébranlées, et les anciennes Compagnies ont été mises en mesure de profiter des avantages des combinaisons d'une fusion qui aura été profitable à tout le monde.

Le développement de la consommation du gaz, qui, dans l'exercice 1859, a été de 63 millions de mètres cubes, près du double de la consommation qui existait au moment de la fusion, est loin d'être arrivé à son terme ; toutefois celui qui résultera de l'annexion de la banlieue ne pourra être immédiatement productif; des années se passeront avant que les grands espaces qu'il s'agit de canaliser et d'éclairer puissent fournir un nombre de consommateurs particuliers en rapport avec les dépenses que nécessitent toujours, dans les premiers temps, de semblables entreprises. Dans ces circonstances, le présent est en quelque sorte solidaire de l'avenir, et si la Compagnie comprend qu'il y a devoir pour elle à accepter un service que seule elle peut effectuer, elle a lieu d'espérer que le conseil municipal, qui étendra ainsi au nouveau Paris les bienfaits de l'éclairage et du chauffage à bon marché, saura reconnaître les dispositions de la Compagnie à entrer dans ses vues, et l'indemnisera des sacrifices temporaires qu'elle pourra avoir à faire pour y répondre.

L'intérêt que nous avons actuellement dans cette affaire y est plus considérable que celui que nous avions pris à l'origine.

Compagnie immobilière de Paris.

Il en est de même de la *Compagnie immobilière de Paris* dont nous allons vous parler.

Ce fait donne la mesure de notre confiance dans l'avenir de ces sociétés ; mais nous ajouterons que les entreprises analogues à celles du gaz et des immeubles de Paris, qui reposent sur une base solide et répondent à des besoins sérieux et croissants, ne doivent pas se prêter à des idées de spéculation immédiate. Ce sont des placements à long terme qu'il faut faire sur les actions de ces Compagnies, et c'est ce que nous avons toujours en vue, pour les affaires de cette nature, dans la conviction où nous sommes que de pareilles valeurs, dont le revenu et le capital éprouvent une amélioration progressive et régulière, seraient l'un des meilleurs fonds de garantie que nous puissions offrir aux porteurs de nos obligations, lorsque nous serons dans le cas d'émettre celles que nous sommes autorisés à créer.

Alors, seulement alors, nous pourrons, après la phase commanditaire, après la période de création d'entreprises industrielles ou de travaux publics, entrer dans la période de consolidation, de classement si malheureusement retardée par une méprise, par une erreur d'appréciation du caractère définitif de notre institution ; nous entrerons alors dans cette période qui nous rapprochera de la pensée qui a présidé à la fondation de notre Société, comme elle a été la base du *Crédit foncier* et de la *Compagnie immobilière*, dans la réalisation, en un mot, de cet *omnium* rêvé par tous les financiers, par tous les hommes pratiques, de cet *omnium* formé de valeurs diverses se garantissant l'une par l'autre, et qui, avec la garantie supplémentaire de notre fonds social, deviendrait la contre-partie de l'émission de nos obligations.

Dans ces conditions qui résumeraient tous les avantages de la mutualité, nos obligations seraient d'un placement facile, et l'un des principaux bénéfices du Crédit mobilier ressortirait de la différence entre le taux d'intérêt des fonds que nous nous procurerions ainsi, et celui des placements sûrs et avantageux dont nous n'avons aujourd'hui que le choix.

Mais n'anticipons pas sur un ordre de faits nouveaux, et revenons à la *Compagnie immobilière*.

Cette Compagnie tend à devenir chaque jour l'un des instruments les plus puissants de l'embellissement de Paris, et son existence se lie intimement à tous les projets d'agrandissement de la capitale.

Une heureuse combinaison financière permet à la Compagnie immobilière d'emprunter le concours du Crédit foncier, de manière à développer son action propre en faisant des profits analogues à ceux que réalise le Crédit foncier lui-même.

Ainsi de même que le bénéfice du Crédit foncier résulte de la différence du taux de ses placements d'obligations avec celui des avances qu'il fait à la propriété, de même l'une des sources des bénéfices de la Compagnie immobilière consiste dans la différence entre le taux auquel elle emprunte au Crédit foncier et celui auquel elle effectue ses placements.

Les deux entreprises peuvent ainsi se compléter l'une par l'autre, et, en étendant leurs opérations, elles se fortifient mutuellement, car les bénéfices acquis par ces placements reposent sur des revenus annuels et permanents.

Jusqu'ici ces placements se sont faits d'une manière fort avantageuse, et la différence qu'ils ont présentée sur le taux des emprunts a été, par conséquent, d'une nature très-satisfaisante.

Ainsi que l'indique le rapport de la Compagnie immobilière, le dividende de l'exercice 1859 a été de 7 0/0, indépendamment des fortes réserves, sans tenir compte, soit de la plus-value des immeubles qui tous ont été acquis dans d'excellentes conditions, soit des intérêts perdus sur les sommes employées en terrains et dans des constructions non terminées, lesquelles représentent plus du tiers des capitaux empruntés ou fournis par les actionnaires, et malgré la faiblesse relative des intérêts perçus sur les sommes dues par les entrepreneurs, ou non encore utilisées.

On peut, dès lors, calculer dans quelle proportion le revenu actuel pourra s'accroître par le produit de ces constructions, au fur et à mesure de leur achèvement, ainsi que par le bénéfice des reventes qui seront opérées, et l'amélioration qui peut en être la conséquence directe ou indirecte pour le capital des actions.

Une pareille situation justifie pleinement la faveur dont commence à jouir cette affaire, l'une de celles dont le présent et l'avenir nous semblent le plus complétement assurés, et qui met les capitalistes en mesure de participer à tous les avantages de la propriété sans en avoir les embarras ni les ennuis, sans avoir surtout à subir les non-valeurs auxquelles on est exposé par la possession d'un seul ou d'un petit nombre d'immeubles.

Compagnie maritime.

La *Compagnie maritime*, dont la situation vous a été maintes fois retracée, a continué d'être, depuis notre dernière réunion, l'objet de notre plus sérieuse sollicitude.

Cette Compagnie, dont les débuts difficiles proviennent en grande partie de son dévouement aux intérêts du pays, puisque ses plus grandes pertes sont dues à des opérations relatives aux matières d'alimentation pendant les époques de disette que nous avons traversées ; cette Compagnie, disons-nous, après avoir lutté courageusement contre l'effet de la crise commerciale qui, à la suite de la guerre de Crimée, a particulièrement atteint le commerce maritime et d'armement, entre enfin dans une phase de bénéfices réguliers que doit favoriser le réveil du commerce extérieur.

Toutefois, aucun dividende ne pouvant être distribué avant qu'elle ait récupéré les pertes que le passé lui avait infligées, nous nous sommes prêtés à une combinaison qui, admettant un certain nombre d'actions libérées de 500 fr. à s'échanger au prix de 300 fr. l'une, contre un nombre d'obligations corrélatif, annulait la perte constatée à ce moment, et permettait à l'avenir la distribution des bénéfices qui auraient été réalisés.

Dans le but de relever définitivement cette affaire, nous avons consenti à prendre pour notre compte la totalité des obligations qui n'auraient pas été souscrites par les actionnaires auxquels toute préférence était laissée. De plus, après avoir aidé la Compagnie maritime et avoir maintenu sa situation dans les moments les plus difficiles par des avances considérables, notre Société a accepté non-seulement l'échange de ses actions, à prix réduit, contre des obligations, mais elle s'est engagée à verser contre ces mêmes titres une somme effective de trois millions de francs, afin de compléter son fonds de roulement et de hâter sa libération en convertissant en obligations remboursables à longs termes par annuités une dette en compte courant exigible immédiatement.

Cette combinaison a prouvé deux choses : d'abord, que nous avions une confiance complète dans l'avenir de cette Société, ensuite que nous n'abandonnons pas les entreprises que nous avons fondées.

Ces propositions, présentées à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie maritime, au mois de décembre dernier, ont été acceptées à l'unanimité et ont eu pour effet immédiat de relever le crédit de cette Compagnie.

Il ne pouvait en être autrement.

La question, soumise au conseil d'Etat, n'est pas encore résolue.

A cette occasion, il est bon d'établir nettement notre situation à l'égard de cette affaire.

Notre Société a assurément un grand intérêt, comme actionnaire et comme créancier, à rétablir complétement la situation de la Compagnie maritime; elle a le ferme espoir d'y parvenir, et elle pourra dire que rien de sa part n'aura été négligé pour obtenir un pareil résultat ; mais en se prêtant à la combinaison que nous venons d'exposer, son désir a été d'arriver plus tôt au but poursuivi, de rapprocher ainsi le moment où les actionnaires pourraient en-

trer en jouissance de leurs revenus, d'empêcher surtout qu'en avilissant leurs titres, on n'exploitât à leur détriment une privation temporaire d'intérêts. Cette privation d'intérêts n'altérait pas cependant le fond de l'affaire qui nous paraît désormais satisfaisant; mais il n'était pas indifférent aux actionnaires de savoir si les revenus qu'on pouvait espérer seraient distribués ou mis en réserve jusqu'à la reconstitution du capital. Pour notre part, nous n'attachons pas une importance absolue à l'adoption de cette combinaison qui n'a été dictée que par l'intérêt général des actionnaires de la Compagnie maritime, et nous ne serions nullement disposés à l'obtenir au prix de nouvelles concessions. Nous tenons avant tout à ce que le caractère de nos actes soit bien constaté, et à ce qu'on reconnaisse les efforts que nous avons faits pour relever une institution qui, si elle n'a pas encore été profitable à ses actionnaires, a rendu de grands et signalés services, soit en important des quantités considérables de denrées alimentaires pendant les temps de cherté, soit en donnant du travail aux chantiers de constructions navales pendant le chômage des entreprises d'armement, soit en développant la pêche de la morue et l'exportation pour les mers du Sud des produits de l'industrie française, particulièrement de ceux de l'industrie parisienne.

De pareils faits recommandent hautement cette Société à toute la bienveillance du gouvernement.

Au surplus, nous avons la satisfaction de vous annoncer que l'importance de notre créance sur cette Compagnie s'est sensiblement réduite et diminue chaque jour dans une forte proportion, par suite des grosses importations qu'elle effectue des mers du Sud.

Situation financière.

Il nous reste à résumer la situation générale dont ce qui précède vous a déjà fait connaître les principaux éléments.

Le passif s'établissait, au 31 décembre dernier, de la manière suivante :

Capital social,	60,000,000 »
Comptes courants,	57,415,940 »
Effets à payer et créanciers divers,	5,946,918 65
Réserve,	2,000,000 »
Solde du compte de profits et pertes,	4,703,961 71
Total,	130,066,820 36

Notre actif, au 31 décembre dernier, se composait des articles suivants :

Rentes et actions,	75,281,568 56
Obligations,	1,636,599 30
Effets à recevoir,	8,040,544 36
Reports,	15,000,789 83
Avances aux Compagnies,	16,839,385 66
Hôtel de la Société et mobilier,	1,450,030 89
Espèces en caisse ou à la Banque et dividendes à recevoir,	11,211,881 74
Total,	130,066,820 36

Cette situation ne diffère pas essentiellement de celle de l'année précédente.

Le montant de nos valeurs de placements a diminué de 9,063,563 fr. 18 c.

Celui des avances a également subi une réduction qui s'élève à près de 13 millions.

Les deux chapitres des reports et du portefeuille s'élèvent à 23,047,352 fr. 21 c., et ont éprouvé une augmentation de 8,848,369 fr. 87 c.

Notre caisse au 31 décembre était de plus de onze millions.

Les comptes courants s'élèvent à la somme de 57,415,940 fr.

Comptes courants, checks.

Les habitudes anglaises pour l'institution des *checks* commencent à se naturaliser chez nous, et on comprend mieux de jour en jour l'avantage des comptes courants que nous ouvrons pour les plus petites sommes, sur lesquelles nous payons un intérêt de 2 1/2 0/0, et dont on peut disposer à volonté pour les paiements les plus minimes.

A cet effet, il est remis à chaque déposant un carnet sur lequel sont inscrits les versements et les paiements, et des mandats appelés *checks*, comme en Angleterre, à l'aide desquels on peut se dispenser de garder de l'argent chez soi, tirer parti de toutes ses économies, et faire faire gratuitement ses paiements à notre caisse.

L'ouverture des comptes courants de cette nature n'est point un privilége pour nos actionnaires ; il en est accordé à tous ceux qui en font la demande.

Ce système fonctionne chez nous depuis six ans.

Compte de profits et pertes.

Nous aborderons maintenant le compte de profits et pertes, sur lequel se concentre l'intérêt de la situation.

Les comptes de rentes ont donné des résultats divers qui se soldent par un bénéfice de		810,858 71
Le bénéfice provenant des intérêts et commissions a été de		2,783,963 62
La caisse des dépôts de titres et les locations ont produit		45,006 10
Le solde des bénéfices cumulés des exercices 1857 et 1858 présentait, en sus des intérêts, un chiffre de	9,423,697 52	
Mais nous n'avions rien distribué sur cette somme, à titre de dividende, parceque les événements qui avaient éclaté dans les premiers mois de 1858 et 1859 avaient amené une forte dépréciation sur tous les fonds publics, et, par suite, dans les valeurs de notre portefeuille. L'incertitude de la situation pendant l'année 1859, a maintenu, jusqu'au 31 décembre dernier, la plus grande partie de cette dépréciation qui, en y comprenant des réductions que, par prudence, nous avons dû faire subir à divers comptes, était encore, à l'époque de la clôture de votre inventaire, de	7,883,524 69	
Il n'y a donc pour le moment à prendre sur ce chapitre que	1,540,172 83 ci	1,540,172 83
Ensemble,		5,180,001 32
D'où il faut déduire pour frais généraux, frais d'administration, réparations de l'hôtel, contributions, assurances, etc.,		476,039 61
Ce qui laisse pour bénéfice total un solde de		4,703,961 71
sur lequel il a été prélevé 5 0/0 sur le capital, soit 25 fr. par action, qui ont été distribués au 1er janvier 1860,		3,000,000 »
Il reste donc un solde de		1,703,961 71
Dont il faut déduire :		
10 0/0 pour les administrateurs, aux termes de l'art. 57 des statuts, ci		170,396 17
Le montant disponible pour la distribution d'un dividende en sus des 25 fr. d'intérêt est donc de		1,533,565 54
Sur lequel nous vous proposons de prélever à raison de 22 fr. 50 c. par action,		1,500,000 »
et de reporter au crédit de 1860 l'excédant, soit		33,565 54

Ces résultats ne sont pas aussi bons que nous l'aurions désiré ; mais si nous reportons nos regards sur un passé qui n'est pas encore bien éloigné, on reconnaîtra qu'il n'y a pas lieu d'être surpris de la situation que nous avons à vous présenter.

Nous avons du moins maintenu la position de façon à pouvoir profiter des avantages d'une reprise inévitable et prochaine.

En effet, Messieurs, à l'exception de pertes éprouvées sur un certain nombre d'affaires et que nous devons considérer comme définitives, la presque totalité de la somme qui a été déduite de nos bénéfices à titre de dépréciation porte sur des valeurs qui font toujours partie de notre portefeuille et qui, à notre avis, doivent pour la plupart remonter à leurs anciens cours, sinon les dépasser.

Ainsi nous ne saurions admettre que des valeurs telles que celles des chemins de fer du Nord de l'Espagne et de Séville à Cordoue, des chemins Russes, des chemins Suisses et du Mobilier espagnol, sur lesquelles porte la plus grande partie de cette dépréciation, soient aujourd'hui à leur cours normal.

Nous croyons, au contraire, que cette dépréciation est due à des causes momentanées et indépendantes de la valeur intrinsèque de ces affaires, et qu'on doit s'attendre à l'accroissement du prix de ces actions qui, aux cours actuels, produisent d'ailleurs des intérêts très-élevés.

Cette amélioration nous profitera dans une large proportion, et nous avons l'espoir de nous couvrir ainsi de pertes dont nous devons tenir compte aujourd'hui, mais qui heureusement ne sont pas réalisées.

A cette occasion, il y a lieu de signaler l'insuffisance des moyens actuels de négociation des valeurs sur lesquelles la spéculation n'existe point, et la nécessité d'y suppléer, si cette lacune n'est pas comblée, en recourant, à l'imitation de la Société générale pour l'encouragement de l'industrie nationale en Belgique, à l'ouverture de souscriptions pour celles des affaires que nous aurions particulièrement suivies et que nous croirions pouvoir recommander à la confiance de nos actionnaires.

On comprend, d'ailleurs, qu'il y ait pour nous utilité et convenance, dans certains cas, à faire appel au concours de nos associés naturels et à les mettre ainsi en mesure de participer aux entreprises dont nous nous occupons et qui nous paraissent dignes de leur être présentées.

L'amélioration du cours des valeurs de notre portefeuille, qui n'était qu'une espérance au 31 décembre dernier, commence à devenir aujourd'hui une réalité sous l'influence des circonstances politiques actuelles, et déjà notre situation se présente sous un aspect favorable.

Soyons donc confiants dans les promesses d'un meilleur avenir qui nous dédommagera du passé.

De notre part rien ne sera négligé pour atteindre ce but.

Vos administrateurs ne feront ainsi que continuer ce qu'ils ont déjà fait.

Notre Société a toujours considéré, comme un principe de haute moralité commerciale, de ne jamais ouvrir une souscription, de ne jamais recommander une entreprise sans s'y intéresser elle-même dans une forte proportion, et ses administrateurs se sont toujours fait aussi un devoir de s'y associer.

Mais pour les affaires que nous avons adoptées, nous ne nous sommes pas bornés aux souscriptions premières, souscriptions que dans les circonstances ordinaires on peut facilement réaliser ; nous avons tenu à honneur de participer activement à leur administration, de les aider de notre concours actif et de nos avances de capitaux lorsque cela a été nécessaire, et comme ces entreprises sont toutes en évidence, qu'elles sont administrées en dehors de nous par des hommes qui comptent parmi les plus honorables de la finance, de la Banque et du commerce, nous croyons, sans crainte d'être démentis, pouvoir nous rendre le témoignage de n'avoir rien négligé pour assurer leur succès et leur prospérité.

Ce qui doit vous frapper surtout, c'est la nature même et la variété des affaires sur lesquelles a porté notre action, ce sont les soins actifs et persévérants qui ont dû être consacrés à leur développement.

Il y a loin de là aux attaques que nous ont prodi-

tués ceux même qui entretiennent le jeu que nous déplorons sur les actions de notre Société.

Depuis le jour où nous avons été obligés de distribuer des dividendes beaucoup trop élevés parce qu'on ne pouvait compter sur leur continuation, au lieu de les faire servir, suivant notre désir, à l'augmentation de notre capital, nos actions ont été l'objet de spéculations regrettables ; elles ont obéi souvent à des mouvements désordonnés dont on a cherché à rendre solidaires l'essence et le but de notre Société. Nous répudions formellement cette responsabilité et cette solidarité.

Nous y sommes d'autant plus autorisés, en effet, qu'il est, croyons nous, peu d'affaires où l'on fait entrer à un si haut degré que dans la nôtre l'élément du travail, les grandes prévisions d'avenir, sans lesquels il n'est rien de certain et de durable.

Il n'était pas inutile d'appeler votre attention sur ces considérations toutes morales, et de vous faire entrevoir l'avenir avec calme et sécurité, sinon sous les formes brillantes de l'illusion.

Messieurs, nous entrons, tout l'annonce, dans une ère nouvelle, ère de paix et de travail, dans laquelle les relations commerciales vont prendre un essor auquel aura puissamment contribué l'esprit libéral qui a dicté le programme de l'Empereur.

Aucune institution, nous pouvons le dire, n'est en meilleure situation que la nôtre de profiter de l'avenir qui semble se préparer. Elle est faite pour la paix, et la puissante organisation qui lui a permis de traverser avec succès des temps de malaise et de crise, lui réserve, on doit l'espérer, pour le jour où elle pourra librement déployer ses forces, une prospérité qui sera la récompense du dévouement et de la prudence qu'elle n'a cessé de montrer.

Renouvellement partiel du Conseil d'administration.

Le sort a désigné cette année comme administrateurs sortants :

MM. Emile Pereire,
Le duc de Galliera,
Le baron Seillière.

Vous avez en conséquence à pourvoir à leur remplacement ou à leur réélection.

Extrait du procès-verbal de la séance de l'assemblée générale ordinaire de la Société générale de Crédit mobilier du 30 avril 1860.

PRÉSIDENCE DE M. I. PEREIRE, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède, les propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale.

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes tels qu'ils sont présentés dans le rapport du Conseil d'administration.

II.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 12 fr. 50 c. par action le solde du dividende pour 1859, qui sera payé à partir du 1er juillet 1860.

III.

A l'unanimité, MM. Émile Pereire, le duc de Galliera, le baron Seillière, administrateurs, sont réélus.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Rapport.

Messieurs,

Lors de la dernière réunion, au 25 août 1859, nous venions de traverser une crise des plus graves et nous nous félicitions avec vous d'en être sortis sans dommages sérieux. Nous vous faisions espérer que le progrès surprenant de nos recettes compenserait largement les inconvénients et les charges imposés à notre réseau par les événements de 1859. Ces prévisions n'ont point été trompées, et le compte que nous avons à vous rendre de l'exercice 1859 en sera la justification.

D'un autre côté, les améliorations et les réformes qu'appelaient d'une manière si pressante, ainsi que nous vous l'exposions dans notre dernier rapport, les lignes cédées à la Compagnie par l'acte de concession du 23 septembre 1858, ont été attaquées avec énergie dès que la cessation des mouvements militaires nous a permis de disposer librement de notre réseau ; ces améliorations et ces réformes se poursuivent avec persévérance et activité, et nous avons à vous rendre compte de ce qui a été fait et de ce qui reste à faire dans ce but.

Nous diviserons ce rapport en trois parties principales : la première comprendra tout ce qui concerne les dépenses d'établissement sur tout le réseau et la situation financière. Nous exposerons dans la seconde partie les résultats de l'exploitation en 1859. Nous terminerons par un résumé et un examen de la situation de la Compagnie.

Pour plus de clarté et pour nous conformer autant que possible à l'état de choses qui résulte *de facto* des événements de 1859, nous rendrons compte séparément de ce qui concerne la partie du réseau située sur le territoire autrichien et de ce qui concerne celle qui se trouve en dehors des limites de ce territoire.

Enfin, nous vous demanderons comme assemblée générale extraordinaire des pouvoirs pour réaliser dans l'organisation de notre Société les modifications que peuvent rendre nécessaires les événements politiques survenus dans ces derniers temps.

CHAPITRE PREMIER.

TRAVAUX ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

Nous rappellerons d'abord que le réseau concédé à la Compagnie est aujourd'hui divisé en cinq groupes indépendants les uns des autres quant à l'exercice de la garantie d'intérêt. L'état que vous avez sous les yeux annexé à ce rapport, présente le détail des lignes comprises dans chaque groupe. Le quatrième groupe comprenant l'ancien réseau Lombard-Vénitien, se trouvant aujourd'hui divisé en deux, le nombre des groupes se trouve ainsi porté à six, savoir :

	En exploitation.	En construction ou à construire.	Total.
1er groupe. Ligne de Trieste et embranchements divers...	614	337	951
2e groupe. Ligne de Hongrie..........	»	575	575
3e groupe. Ligne du Tyrol............	220	140	360
4e groupe. Ligne de Vénétie..........	268	164	432
5e groupe. Ligne de Lombardie.......	224	234	458
6e groupe. Ligne de l'Italie centrale...	147	135	282
Total...	1,473	1,585	3,058

I. — PREMIER GROUPE.

LIGNE DE TRIESTE ET EMBRANCHEMENTS DIVERS.

Ligne de Trieste et embranchement d'Œdenburg et de Laxenburg.

Longueur : 614 kilomètres en exploitation.

Nous n'avons réellement pris possession de cette ligne, de beaucoup la plus importante de notre réseau, que vers la fin de 1859. Les difficultés remarquables surmontées dans l'exécution de ce chemin de fer, lui ont acquis une réputation européenne. On remarque en effet trente-trois souterrains d'une longueur ensemble d · 9 kilomètres ; quatre-vingt-quinze ouvrages d'art, dont plusieurs considérables présentant ensemble cinq cent quatre-vingt-quatorze ouvertures et une longueur de 10 kilomètres. L'inclinaison des pentes qui atteignent 0m,025 par mètre, la multiplicité des courbes dont le rayon descend jusqu'à 200 mètres, entraînent des difficultés d'exploitation spéciales et exigent un matériel approprié. Au moment où elle nous a été cédée, cette ligne se trouvait, ainsi que nous l'avons exposé dans notre rapport à l'assemblée générale du 25 août 1859, dans une situation qui, soit au point de vue de l'achèvement et de l'entretien, soit en ce qui concerne le matériel et l'organisation de l'exploitation, appelait les mesures les plus promptes et les plus énergiques. A la vérité la section récemment livrée à l'exploitation de Laibach à Trieste, sur 150 kilomètres de longueur, était bien exécutée et en bon état, mais sur l'autre partie de la ligne des réparations considérables et des améliorations importantes étaient indispensables. Un grand nombre de ponts en bois devaient être remplacés par des ouvrages en maçonnerie ou en fer ; la voie construite en rails fabriqués en Carinthie, avec des fers excellents à la vérité, mais mal soudés et mal travaillés, exigeait un renouvellement à peu près complet ; la plus grande partie des traverses était en bois de mauvaise qualité et devait être remplacée immédiatement ; le ballast manquait, ou, pour mieux dire, n'existait pas. Les stations et les ateliers mal disposés, impropres au service exigeaient un remaniement complet. Enfin, le matériel composé de modèles nombreux et divers, et pour la plupart tout à fait impropres au service d'une ligne aussi accidentée, était en très-mauvais état, et aucun progrès réel et important ne pouvait être réalisé dans l'exploitation qu'au moyen d'un renouvellement général et à peu près complet du matériel.

C'est dans cette situation qui vous a déjà été exposée et en vue de laquelle une somme très-considérable a été portée dans nos prévisions pour la ligne de Trieste, que la guerre est venue nous surprendre, et vous comprendrez que sous l'empire des nécessités pressantes qu'elle a entraînées, c'était beaucoup que de maintenir le service et qu'il ne fallait pas songer à entreprendre l'œuvre, cependant si nécessaire et si urgente, de la mise en état de la ligne et de la réorganisation du matériel.

Nous nous sommes donc vus dans la nécessité de nous borner pendant cet exercice aux travaux indispensables pour le maintien de la circulation. Mais dès que la cessation des transports militaires nous a enfin permis de disposer de cette ligne, nous nous sommes empressés de prendre nos mesures pour l'exécution immédiate des travaux de réparation et d'amélioration les plus urgents, tels que le ballastage, le remplacement des traverses, le renouvellement de la voie, le remplacement des ponts en bois, et le remaniement des stations et ateliers. Tous ces travaux seront poussés activement en 1860, et pourront être achevés en 1861. Nous aurons en outre à remanier et à compléter les stations de Vienne et de Trieste qui laissent beaucoup à désirer, et à prolonger la deuxième voie qui n'existe aujourd'hui que sur une longueur de 268 kilomètres.

Les dépenses faites en 1859, sur la ligne de Trieste, s'élèvent, en totalité, à la somme de 5,668,341 31

Ces dépenses s'appliquent principalement au renouvellement d'une partie de la voie.

Ligne de Marburg à Villach.

Longueur : 160 kilomètres.

Au moment où nous avons pris possession de cette ligne, l'exécution en avait été entamée par l'ancienne Compagnie de la Carinthie, entre Marburg et Klagenfurt, sur une longueur de 127 kilomètres. Les ingénieurs de la Compagnie se sont empressés d'étudier le tracé et d'y apporter les modifications qu'admettaient les travaux déjà engagés sur ce terrain difficile et accidenté. Tel qu'il est définitivement arrêté, ce tracé entraîne 3 souterrains de 632 mètres de longueur ensemble, 300 ponts de 5 kilom. de longueur ensemble, environ 11 kilom. de murs de soutènement. La dépense en est évaluée par les ingénieurs de la Com-

pagnie à 42 millions de francs, soit 254,000 fr. par kilomètre, non compris le matériel et les frais généraux.

La situation de la Compagnie ne nous a pas permis de pousser activement les travaux en 1859; mais nous prendrons les mesures nécessaires pour que la construction de cette ligne soit achevée dans le délai fixé par la concession.

La dépense faite en 1859 s'élève à	2,129,301 30
Les dépenses remboursées à l'ancienne Compagnie s'élevaient, d'après l'état au 31 décembre 1858, à	6,517,852 80
Dépense totale au 31 décembre 1859,	8,647,154 10

Ligne de Steinbruck à Sissek.

Longueur : 135 kilomètres.

Nous rappelons qu'au moment où l'État nous a livré cette ligne, les travaux de la première section, de Steinbruck à Reichenburg, étaient fort avancés. Ces travaux exécutés avec soin, représentaient une dépense de 6,250,000 fr. Depuis cette époque, les études de la ligne ont été continuées et achevées ; le tracé aujourd'hui complètement arrêté est des plus satisfaisants, soit comme pentes, soit comme courbes, soit au point de vue de la dépense, qui n'excèdera pas 24,500,000 fr., soit environ 144,000 f. par kilomètre, non compris le matériel et les frais généraux.

Le grand intérêt que présente cette ligne pour le développement du trafic de notre réseau, nous fait un devoir d'en pousser l'exécution avec la plus grande vigueur, et nous ne négligerons rien pour arriver à la mettre promptement en exploitation.

La dépense faite en 1859 est de	73,133 24
Dépense antérieure, comptée comme subvention.	Mémoire
Dépense totale au 31 décembre 1859,	73,133 24

II. — Groupe n° 2.

Ligne de Hongrie et d'Orient.

Longueur ensemble : 575 kilom.

Les lignes rétrocédées à notre Compagnie par l'ancienne Compagnie d'Orient, tracées dans les plaines de la Hongrie, ne présentent en général aucune difficulté sérieuse. Les pentes ne dépassent pas 6 millièmes et les rayons des courbes excèdent 600 mètres. Les travaux ont été exécutés avec soin et économie, et il y a lieu de compter que les frais d'entretien de ces lignes seront très-modérés et que l'exploitation en sera économique.

La dépense de l'ensemble des lignes d'Orient est évaluée par les ingénieurs de la Compagnie à 81 millions de francs, soit environ 140,000 f. par kilomètre, non compris le matériel et les frais généraux.

Ligne de Pragerhof, Kanisza, Stuhlweissemburg, Ofen.

Longueur : 326 kilomètres.

Les travaux de cette ligne sont très-avancés. La première section de Pragerhof-Kanisza, de 110 kilomètres de longueur, vient d'être livrée à l'exploitation, et la seconde, de Kanisza à Ofen, de 216 kilomètres de longueur, sera terminée au commencement de l'année 1861.

Les seuls ouvrages de quelque importance qu'on rencontre sur cette ligne sont le souterrain de Blokaberg, près d'Ofen, de 379 mètres de longueur, et 4 ponts représentant ensemble 20 travées en fer de 25 à 30 mètres d'ouverture.

La dépense totale de cette ligne est évaluée à 47 millions de francs, soit 144,000 f. par kilomètre.

Ligne de Uj-Szœny à Stuhlweissenburg.

Longueur : 85 kilomètres.

Cette ligne va être livrée à l'exploitation dans quelques jours.

On ne rencontre sur son parcours aucun ouvrage important.

La dépense totale est évaluée à 10,750,000 fr., soit par kilomètre, 126,000 fr.

Ligne d'Oedenburg à Kanisza.

Longueur : 164 kilomètres.

Les projets de cette ligne ont été achevés et ont reçu l'approbation du gouvernement. Nous sommes donc en mesure d'en commencer l'exécution lorsque l'achèvement des autres lignes en cours d'exécution nous permettra de reporter des fonds sur celle-ci.

Les seuls ouvrages de quelque importance que l'on rencontre sur cette ligne sont 2 ponts représentant ensemble 10 travées en fer de 25 à 30 mètres d'ouverture et un souterrain de 1,580 mètres de longueur à percer en grande partie dans un terrain sablonneux.

Les dépenses sont évaluées à 23,250,000 fr., soit 142,000 fr. par kilomètre.

—

La dépense faite en 1859, sur les lignes de la Hongrie, s'élève à	25,038,667 37
La dépense antérieure était de	19,910,319 75
Dépense totale au 31 décembre 1859,	44,948,987 12

III. — Groupe n° 3.

LIGNES DU TYROL.

Longueur ensemble : 330 kilomètres.

Section d'Innsbrück à Kufstein.

Longueur, 73 kilomètres.

La section nord de la ligne du Tyrol nous a été livrée par l'État au moment où elle venait d'être mise en exploitation. Cette ligne, bien tracée et bien exécutée, présente des pentes très-douces et des courbes d'un rayon suffisant ; les travaux d'art sont très-nombreux et d'une bonne exécution, sauf le viaduc sur l'Inn, qui laisse à désirer. Les dépenses faites sur cette ligne en 1859 s'appliquent principalement à l'achèvement des stations et à quelques menus travaux complémentaires.

Section de Vérone à Botzen.

Longueur : 147 kilomètres.

Une première partie de cette section de Vérone à Trente a été livrée à l'exploitation le 23 mars, et la seconde partie, de Trente à Botzen, le 16 mai 1859.

L'un des ouvrages les plus importants de cette section, le viaduc de Lavis, qui se compose de 35 arches, de 20 mètres d'ouverture chacune, donnait déjà lieu, au moment de la mise en exploitation, à de graves inquiétudes. Une arche de ce viaduc s'est en effet écroulée complétement, et plusieurs autres ont subi des tassements considérables. L'arche écroulée va être reconstruite, et on s'occupe des travaux nécessaires pour consolider les autres arches et pour rétablir et compléter la solidité de ce grand ouvrage, de manière à garantir pour l'avenir la sécurité de l'exploitation.

Une partie des traverses employées sur cette section, qui étaient en bois de pin non injecté, sont dès à présent hors de service. 10,000 traverses ont été remplacées en 1859, et 47,000 restent à remplacer en 1860.

Les dépenses faites en 1859 sur les deux sections de la ligne du Tyrol s'élèvent ensemble à la somme de 2,930,114 fr. 59 c.

Section de Botzen à Inspruck.

Longueur : 110 kilomètres.

Les études de cette section difficile qui traverse la chaîne des Alpes par le col du Brenner, n'ont pas été commencées encore, mais nous comptons nous en occuper prochainement. Cette ligne, en effet, présente un très-grand intérêt, c'est la ligne la plus directe entre l'Allemagne et l'Italie. C'est probablement la seule traversée des Alpes qui comporte un chemin de fer réellement praticable et exploitable. Elle est difficile, sans doute mais les difficultés qu'elle présente ne sauraient être mises en comparaison avec celles que l'on rencontrerait dans toute autre traversée des Alpes. Le col du Brenner est en effet moins élevé d'un tiers (environ 700 mètres) que le moins élevé des autres cols pratiqués ou praticables ; il peut être franchi sans souterrain ou avec un souterrain insignifiant. A tous les points de vue donc, cette ligne appelle notre intérêt, et nous ne devons rien négliger pour en hâter l'exécution, dès que les ressources de la Compagnie nous le permettront.

IV. — Groupe n° 4.

LIGNES DE LA VÉNÉTIE.

Longueur ensemble : 432 kilomètres.

Ligne de Nabresina à Casarsa.

Longueur : 103 kilomètres.

Les travaux de cette ligne importante, qui, vous le savez, a pour objet de rattacher notre réseau d'Italie à la ligne de Trieste, et par suite au réseau autrichien et allemand, ont été poursuivis en 1859 avec toute l'activité que comportaient les circonstances.

Ainsi que nous l'expliquions dans notre dernier rapport, les travaux étaient en activité au 1[er] janvier 1859 de Casarsa à Lagrado, sur environ 78 kilomètres de longueur, et ils venaient d'être adjugés pour la partie complémentaire comprise entre Lagrado et Nabresina.

Les deux principaux ouvrages qu'on rencontre dans la première section, les ponts sur le Tagliamento et sur l'Isonzo, retardés par des circonstances diverses, seront terminés sous peu. Dès le mois d'août, les fondations et les piles du pont du Tagliamento, qui comprend 36 arches de 21[m],20 d'ouverture, étaient achevées. La fabrication et l'expédition des fers pour les travées, retardées par suite de la guerre, avaient été reprises, et nous comptions que ce grand ouvrage serait achevé pour la fin de l'année 1859; mais les expéditions ayant subi des retards par des causes diverses, et principalement par suite d'événements et d'avaries de mer, la pose des fers a été retardée et se prolongera probablement jusqu'à la fin du mois de mai.

A cette époque, nous pourrons ouvrir une première partie de la ligne sur 52 kilomètres, de Casarsa à Cormons, partie sur laquelle les travaux sont aujourd'hui entièrement achevés, y compris les grands ponts sur le Torre, le Natisone et l'Indrio, les maisons de garde et les stations.

Les fondations du pont sur l'Isonzo (10 arches de 20 mètres d'ouverture), entravées par les crues multipliées de l'automne, ont été achevées dans le courant de janvier 1860. Nous comptons que cet ouvrage difficile sera complètement achevé au mois de juin de cette année.

Les travaux de la section de Sagrado à Nabresina n'ayant pu, par suite des discussions et des retards qu'a entraînés l'examen du tracé de cette ligne, être commencés qu'en 1859, sont naturellement moins avancés. Cependant rien n'a été négligé pour leur imprimer toute l'activité praticable. On travaille de jour et de nuit sur les principaux ateliers, et malgré l'importance des ouvrages et des terrassements qu'exige cette ligne, nous comptons qu'elle pourra être livrée à la circulation au mois de septembre de cette année.

Ligne de Casarsa à la frontière lombarde, avec embranchement sur Venise et sur Mantoue.

Longueur : 268 kilomètres en exploitation.

Les travaux exécutés sur cette section en 1859 s'appliquent principalement au renouvellement de la voie, à la pose d'une partie de la deuxième voie, à l'achèvement de la station et des ateliers de Vérone, et à l'exécution d'une partie de la station de Venise.

Les dépenses à faire en 1860 sur cette ligne s'appliquent à la liquidation des comptes de la station de Vérone, à l'achèvement des stations de Mestre et de Venise, à la pose d'une partie de la deuxième voie et au remaniement de l'ancienne voie.

Embranchements de Padoue à Rovigo (43 kilomètres), et de Mantoue à Borgo-Forte, (18 kilomètres).

Rien n'a été fait en 1859 sur ces deux embranchements, dont l'exécution ne pourra être entamée que lorsque les parties les plus importantes du réseau auront été achevées.

Les dépenses faites en 1859 sur les lignes de Vénétie s'élèvent en totalité à	13,086,020 87

Les dépenses faites antérieurement s'élevaient à	14,880,882 92
Dépense totale au 31 décembre 1859,	28,566,903 79

V. — Groupe n° 5.

Lignes de Lombardie.

Longueur ensemble : 458 kilom.

Ligne de Peschiera à Milan et à Buffalora, et embranchement sur Côme.

Longueur : 224 kilom. en exploitation.

Les dépenses faites en 1859 sur cette partie du réseau ont eu principalement pour objet l'achèvement de la ligne de Milan à Buffalora, la liquidation des dépenses de celle de Treviglio à Coccaglio, l'exécution du chemin de ceinture et de la gare de Milan, et le remaniement de la voie sur les lignes anciennes. Il convient d'y ajouter une dépense d'environ 80,000 fr. pour les réparations provisoires des dégâts causés par la guerre.

Les dépenses à faire en 1860 comprennent le complément de la liquidation des dépenses de la ligne de Milan à Buffalora et de celle de Treviglio à Coccaglio, la reconstruction des ponts sur la Muzza et sur la Chiese, détruits pendant la guerre et dont la dépense est évaluée à 70,000 fr, la construction d'une nouvelle station et de plusieurs maisons de garde sur la ligne de Côme, et l'achèvement du chemin de ceinture et de la gare de Milan.

Ligne de Milan à Plaisance et à Pavie.

Longueur: 88 kilom.

Les projets de la ligne de Milan à Plaisance ont été approuvés et les travaux ont été adjugés. On s'occupe activement des acquisitions de terrains. Le projet spécial de la traversée du Pô est en ce moment soumis à l'approbation du gouvernement. Les travaux de cette ligne qui relie le réseau lombard à celui de l'Italie centrale seront poussés avec activité, et nous espérons que sauf la traversée du Pô, elle pourra être achevée en deux ans.

Le tracé de l'embranchement de Pavie n'est pas encore approuvé et la direction de ce tracé est en ce moment l'objet d'un nouvel examen.

Embranchements divers :

Rhô à Pesto Calende	50	kilomètres.
Bergame à Lecco	36	—
Treviglio à Crémone	60	—
	146	

Les tracés de ces divers embranchements ne sont pas encore arrêtés et leur exécution est subordonnée à celle des lignes plus importantes. D'ailleurs, il est probable que les événements qui se sont accomplis entraîneront des modifications dans notre réseau Lombard. Il y a donc lieu d'ajourner l'exécution de ces divers embranchements. Toutefois, la section de Rhô à Gallarato, de 27 kilom. de longueur, ne pouvant donner lieu à aucune discussion de tracé et présentant un véritable intérêt, nous nous proposons d'en commencer immédiatement l'exécution. Le projet est approuvé, et cette ligne, du reste très-facile, peut être très-promptement livrée à la circulation.

La dépense sur l'ensemble des lignes lombardes s'est élevée en 1859 à fr.	5,339,548 22
La dépense antérieure s'élevait à	26,530,307 02
Total de la dépense au 31 déc. 1859 fr.	31,869,855 24

VI. — Groupe n° 6.

LIGNES DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur ensemble : 282 kilomètres, dont en exploitation, 147 kilomètres.

Ligne de Plaisance à Bologne.

Longueur : 147 kilomètres en exploitation.

Cette ligne était à peu près achevée et on s'occupait activement d'expédier le matériel nécessaire à l'exploitation, lorsque la guerre est survenue. Les transports se sont trouvés ainsi forcément suspendus, et malgré l'insuffisance du matériel dont nous disposions, nous n'avons pas hésité à mettre la ligne en exploitation au commencement de juillet, c'est-à-dire à l'époque fixée par le cahier des charges.

Ligne de Bologne à Pistoja.

Longueur : 94 kilomètres.

Cette ligne est divisée en trois sections, savoir :

De Bologne à Marzabotto,	22 kilom.
De Marzabotto à Capofaldo,	46
De Capofaldo à Pistoja	26

La première section ne présente aucune difficulté et nous nous proposons d'en pousser activement les travaux en 1860, afin d'abréger d'autant la distance entre Florence et Bologne. Les deux autres sections, au contraire, exigent des travaux considérables et dispendieux. La plus difficile et la plus importante, celle de Capofaldo à Pistoja est en cours d'exécution, ainsi que nous l'avons exposé dans nos précédents rapports. Les travaux du grand souterrain de 2,700 mètres de long qui traverse le faîte des Apennins, commencés depuis dix-huit mois, entravés par l'abondance des eaux et menés avec lenteur, sont notablement en retard. Nous prenons les mesures nécessaires pour accélérer l'exécution de ce grand ouvrage, de l'achèvement duquel dépend la mise en exploitation de la ligne qui doit rattacher Florence au réseau du Piémont et de la Lombardie.

La section intermédiaire présente des difficultés particulières, principalement à cause de la nature ébouleuse des terrains qu'on a rencontrés dans la vallée du Reno. Nous nous proposons de commencer les ouvrages les plus importants de cette section en 1860, et de diriger les travaux de manière à assurer leur achèvement pour l'époque où le souterrain du faîte pourra être livré à la circulation.

Ligne de Reggio à Borgo-Forte.

Longueur : 40 kilomètres.

Les travaux de cette ligne ne sont point encore entamés, et on s'est borné en 1859 à étudier la ligne et surtout la traversée du Pô, près Borgo-Forte. Les dépenses faites en 1859, sur l'ensemble des lignes de l'Italie centrale s'élevaient à 9,652,395 26

Les dépenses antérieures s'élevaient à	26,913,874 42
Total de la dépense au 31 décembre 1859	36,566,269 68

MATÉRIEL ROULANT ET OUTILLAGE DES ATELIERS.

Ainsi que nous l'avons expliqué tout à l'heure, les nécessités que nous ont imposées les événements ne nous ont pas permis de procéder au renouvellement, si urgent qu'il soit, du matériel de la ligne de Trieste. C'est une œuvre dont nous nous occupons activement et que nous espérons, sinon compléter, du moins avancer beaucoup en 1860. Les additions faites à notre matériel en 1859 proviennent des commandes antérieurement faites, soit par la Compagnie lombard-vénitienne, soit par la Compagnie d'Orient. Toutefois, le réseau lombard s'étant trouvé dépourvu de matériel par suite de la guerre, nous nous sommes vus dans la nécessité de nous procurer d'urgence, pour l'exploitation de ce réseau, seize machines et cent wagons.

Les commandes faites dans le courant de cet exercice suffiront pour nous fournir les moyens d'organiser le service de la ligne de Trieste avec le matériel à 4 roues. Il nous reste à commander pour cette ligne des machines spéciales appropriées aux difficultés qu'elle présente et que nous substituerons à celles qui y sont aujourd'hui employées.

Le tableau complet du matériel roulant, livré ou commandé, est annexé à ce rapport.

Il comprend :

603 machines, dont 57 restant à livrer ;
1,156 voitures, dont 248 » »
7,385 wagons, dont 2,466 » »

L'outillage des ateliers du réseau lombard-vénitien est aujourd'hui complet ; les commandes nécessaires pour compléter celui des ateliers de la ligne de Trieste ont été faites et seront livrées en 1860.

Les dépenses faites, tant pour l'outillage que pour le matériel en 1859 jusqu'au 31 décembre, s'élèvent à fr. 43,228,624.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

D'après ce qui précède, les dépenses d'établissement au 31 décembre 1859 se résument comme il suit :

	Dépenses faites. Au 31 décembre 1858.	En 1859.	Totaux.
Ligne de Trieste et embranchement	»	5,608,341 31	5,608,341 31
Ligne de Marburg à Villach	6,517,852 80	2,129,301 39	6,647,154 19
Ligne de Sissek,	»	73,133 24	73,133 24
Ligne de Hongrie	19,910,319 75	25,038,667 37	44,948,987 12
Ligne du Tyrol Nord et Sud	»	2,930,114 59	2,930,114 59
Ligne de la Vénétie.	14,880,882 92	13,686,020 87	28,566,903 79
Ligne de la Lombardie.	26,530,307 02	4,870,797 22	31,869,855 24
Ligne de l'Italie centrale	26,913,874 42	9,652,395 26	36,566,269 68
Matériel roulant.	»	»	43,228,624 »
			202,439,383 16

A quoi il faut ajouter :

1° Les sommes représentées par les approvisionnements et par les usines à chaux		25,721,231 28
2° Les sommes payées à compte sur le prix d'acquisition des lignes lombard-vénitiennes, qui était de 61,252,000 fr., et qui s'élèvent à	43,750,000 »	
D'où à déduire la valeur du matériel au moment de la prise de possession et ses objets qui figurent ci-dessus,	4,708,096 27	
Reste à porter en compte,		39,041,903 73
3° Les sommes payées à compte sur le prix d'acquisition de la ligne de Trieste, qui était en totalité de 175,000,000, et qui s'élèvent à	61,132,391 53	
D'où à déduire la valeur du matériel et des approvisionnements au moment de la prise de possession	15,776,417 »	
		45,355,974 53
Total général de la dépense, au 31 décembre 1859.		312,558,492 70

(La suite au prochain numéro.)

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

RAPPORT

Fait à l'assemblée générale des actionnaires du 30 avril 1860.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter le compte rendu annuel des opérations de notre Société pendant l'exercice clos le 31 décembre dernier.

Notre industrie, comme vous avez pu le pressentir, a subi l'influence fâcheuse que les événements politiques de l'année 1859 ont exercée sur tout le commerce des métaux.

La guerre d'Italie, en semant la panique en Europe, a précipité la baisse de nos produits déjà commencée par la crise commerciale de 1857.

Nous nous sommes donc vus, quoiqu'à regret, dans la nécessité de mettre nos prix de vente en harmonie avec les circonstances nouvelles.

Toutefois, nous avons trouvé une certaine compensation à ce sacrifice dans un plus large écoulement de nos produits, et nous devons nous estimer encore très-heureux, au milieu de ce désarroi industriel et commercial, non-seulement d'avoir conservé nos chiffres de vente, mais encore de les avoir accrus de plus de 15 0/0.

Ce fait, que nous nous plaisons à constater, prouve combien l'industrie du zinc a de vitalité, et combien elle est en état de résister aux crises les plus graves.

Alors que d'autres industries ont vu, sous l'empire des mêmes causes, se tarir la source de l'écoulement de leurs produits, nous avons élargi nos ventes, substitué à l'aide de plus bas prix notre métal à des matériaux similaires, habituellement ses heureux concurrents, et profité du sacrifice imposé par les circonstances générales, pour vulgariser l'emploi du zinc.

Par l'activité de nos ventes, nous avons pu maintenir tous nos établissements en pleine marche et donner du travail à nos nombreux ouvriers.

Toutefois, pendant la campagne d'Italie, incertains sur l'issue qu'elle aurait, nous avions par prudence préparé la réduction de nos productions pour le cas où ces événements s'aggraveraient ; mais nous n'avons pas été dans la nécessité de poursuivre l'exécution des mesures éventuelles que nous avions adoptées.

Nous sortons donc, Messieurs, de la crise de 1859 intacts, comme nous l'avions fait de celle de 1858 ; c'est-à-dire avec tous nos établissements en pleine marche industrielle, en plein travail, trouvant l'écoulement de tous nos produits, prêts à profiter de la moindre reprise dans les cours de nos marchandises, ayant conservé tous nos débouchés et nos relations commerciales sur tous les marchés de vente européens et transatlantiques.

L'ombre à ce tableau de notre prospérité industrielle est l'abaissement de nos prix de vente, qui présentent, sur ceux de 1858, une diminution, de 15 0/0 ; sur ceux de 1857, de 18 0/0, et sur la moyenne des sept dernières années, de 10 0/0.

Cette différence est la justification et l'explication des résultats financiers de l'exercice écoulé.

Voici, du reste, quelles ont été nos opérations industrielles et commerciales en 1850.

Etablissements métallifères de la Société.

L'exploitation de nos gîtes métallifères de Belgique et d'Allemagne a été à peu près la même que pendant l'exercice précédent.

Le prix de revient de tous nos minerais, calamine, blendes et galène, a très-peu différé de ceux de 1858, nos mines étant restées dans leurs conditions normales de production et étant aménagées pour une production nouvelle très-régulière.

La richesse moyenne de nos divers minerais et leur rendement au traitement se sont un peu accrus.

L'extraction générale de nos mines métalliques s'est élevée à 102,714 tonnes de roche brute, et la production des minerais propres à la vente ou au traitement métallurgique au chiffre de 50,964 tonnes.

Vous savez, Messieurs, que nous établissons à Moresnet, centre principal de notre exploitation minière, un nouveau siége d'exploitation destiné à atteindre l'amas calaminaire au double de la profondeur actuelle.

Le foncement des deux nouveaux puits d'extraction et d'épuisement a pu être achevé jusqu'à l'étage de 65 mètres.

Les bâtiments nécessaires au nouveau siége d'exploitation seront élevés cette année, les deux machines d'épuisement ainsi que les machines d'extraction seront montées pour le printemps prochain, ce qui nous permettra de commencer l'approfondissement des puits au-dessous des étages actuels d'abattage, dans le courant de 1861.

Bien que nous ne calculions pas que le nouveau siége d'exploitation puisse être en marche régulière avant cinq ans, nous avons regardé comme indispensable de créer dès maintenant des moyens puissants d'épuisement pour le cas où l'affluence des eaux, jusqu'à présent très-petite, viendrait à augmenter avec le développement de nos abatages dans la profondeur.

Une mine aussi belle que celle de Moresnet justifie pleinement toutes les dépenses d'avenir que la prudence exige de faire.

Nous n'avons pas eu, du reste, de découvertes à constater ; la reconnaissance des développements et des limites du gîte calaminaire à l'étage de 65 mètres n'est que la conséquence naturelle des travaux préparatoires et la confirmation de ce que nous savons sur la puissance de cette formation minière.

Nous avons cependant un peu ralenti en 1859 les exploitations dans nos mines du Rhin, mais sans discontinuer les travaux préparatoires et les perfectionnements poursuivis dans nos diverses préparations mécaniques et minerais. Nos mines sont dans un excellent état d'aménagement et pourront cette année reprendre plus d'activité si les besoins des fabrications le demandent.

Achat de minerais étrangers.

Les traités d'achats de minerais, calamines et blendes, que nous avons contractés avec deux Sociétés d'Espagne et quelques producteurs rhénans ont continué à recevoir leur loyale exécution.

Il nous a été livré, pendant l'exercice dernier, 30,035 tonnes de minerais bruts et grillés, à des prix proportionnels à nos tarifs de vente du zinc laminé.

Sans revenir sur les motifs qui nous ont engagés à faire ces achats, motifs que nous nous sommes empressés de vous faire connaître dans nos précédents rapports, nous vous ferons remarquer que notre Société a amorti ainsi une arme puissante de concurrence qui, livrée à elle-même, eût dû chercher ses débouchés en dehors de nous.

La combinaison qui nous lie aux producteurs de minerais a donc été avantageuse pour les deux parties, et présente ainsi une garantie de durée.

Aussi avons-nous trouvé convenance réciproque à renouveler pour trois ans, avec la Compagnie royale asturienne, le traité qui devait expirer le 31 décembre prochain.

Production de zinc brut.

La production de zinc brut obtenue dans les sept usines de réduction de la Société s'est élevée à 25,003 tonnes.

Grâce à des perfectionnements de détails introduits dans la construction de nos fours, nos prix de revient se sont améliorés assez notablement, et leur abaissement est venu un peu compenser la diminution de nos prix de vente.

Nos usines de réduction sont organisées pour une production considérable ; elles pourront produire plus de 30,000 tonnes, quand les besoins de la consommation l'exigeront et quand notre Société trouvera intérêt à développer ses mines de Suède.

Ventes générales.

Comme nous vous le disions au commencement de ce rapport, nos ventes en zincs et blancs de zinc ont dépassé de beaucoup le chiffre total de nos productions.

Elles ont atteint le chiffre énorme de :

	29.606 tonnes,	
au lieu de	24.753	en 1858,
—	22.801	1857,
—	24.868	1856,
—	21.830	1855.

Elles ont donc en fait dépassé notre production de zinc brut de 1859 de 4,663 tonnes.

Qu'en conclure, si ce n'est que nous pouvons toujours, dans les moments de crise, trouver l'écoulement de nos produits, en modérant les prix de vente et les mettant en rapport avec les circonstances commerciales de notre industrie.

Charbonnages de la Société.

Les charbonnages de la Société ont produit 101,583 tonnes de combustible, chiffre important qui, tout en étant insuffisant pour notre consommation totale, nous permet de faire des marchés avantageux pour le complément de nos besoins, en nous faisant échapper aux exigences de certains producteurs ; sous ce point de vue, les houillères acquises par la Société sont d'un avantage incontestable.

En outre le prix de revient de nos propres charbons a notablement baissé pendant l'exercice dernier.

Usine de Saint-Léonard.

Le gouvernement belge n'a pas encore statué sur les appareils de condensation que nous avons installés dans notre usine de Saint-Léonard, à Liége.

Une commission scientifique a été nommée, au mois de décembre dernier, par le ministre pour suivre toutes les opérations de notre fabrication et se rendre compte de l'efficacité de ces appareils.

Cette commission a opéré pendant tout un mois avec une rigidité que l'importance donnée à cette question semblait exiger.

Elle n'a pas encore déposé son rapport, parce qu'elle a dû se livrer à un travail très-minutieux, et qu'elle veut corroborer ses conclusions par des faits puisés dans des analyses chimiques faites sur tous les produits pondéreux ou gazeux obtenus dans les diverses phases de la fabrication.

Nous ne pouvons préjuger quelles seront les conclusions de cette commission.

Agence des mines de Suède.

Les événements politiques de 1859 nous ont engagés à donner pendant cet exercice un peu moins d'activité aux développements et aux travaux projetés dans notre agence de mines de Suède.

Néanmoins, nous avons poursuivi sans interruption les travaux les plus indispensables formant la base de l'exploitation future de cette agence.

Nous estimons que plus de la moitié des travaux de création est déjà achevée, et qu'en deux exercices l'autre moitié pourra être assez avancée pour permettre, dès 1862, l'exploitation régulière d'une importante quantité de minerais.

Effectivement, en trente mois, de juillet 1857, époque de l'acquisition, jusqu'à fin 1859, nous avons fait d'énormes travaux, quand on songe aux difficultés locales de toute nature dans lesquelles nos ingénieurs se sont trouvés.

Aux mines de blendes, nous avons commencé le foncement de quatre puits à grande section destinés à atteindre l'étage de 65 mètres, profondeur à laquelle seulement nous commencerons l'abatage régulier des minerais. Ces puits qui doivent être employés à la fois à l'extraction et à l'épuisement, sont placés à des distances qui leur permettront de desservir une zone métallifère de 800 mètres de développement aujourd'hui bien reconnue.

Nous avons créé les routes, fait les nivellements de terrains, construit des magasins, des maisons d'ouvriers, des logements de contre-maîtres, des forges, hangars et ateliers divers indispensables.

Nous avons à peu près terminé les terrassements, ponts et aqueducs d'un chemin de fer de 12 kilomètres de développement, destiné à relier nos mines de blendes à nos ateliers de préparation mécanique d'Ammeberg.

Devant avoir par année 50,00 et peut-être 80,000 tonnes de matières brutes de toute nature à trans-

orter, dont les 4/5 à la descente vers Ammeberg, qui sera notre port d'embarquement, nous nous sommes préoccupés avant tout de créer cette voie de communication si économique et si rapide à la fois. Il eût été trop coûteux de faire faire sur axe des transports aussi considérables et que le rude climat de la Suède rend toujours fort irréguliers.

Nous avons en outre poursuivi, tant sur la zone qui contient les blendes et galènes que sur celle qui renferme les minerais de cuivre et de cobalt, des travaux de recherches et de reconnaissance qui ont servi à étendre le nombre de nos concessions et à consolider nos droits.

C'est ainsi que le 1er décembre dernier, nous avons obtenu du gouvernement suédois la réunion de nos cinquante-trois concessions de mines de zinc, cuivre et cobalt, en trois concessions principales, ce qui nous exonère de l'obligation de faire travailler chaque année pendant deux cents jours sur chaque concession, comme la loi des mines l'exige.

A notre établissement central d'Ammeberg nous avons achevé la construction des bâtiments de la préparation mécanique, les canaux d'amenée d'eau du lac d'Ammelangen, les roues hydrauliques, turbines, les appareils de broyage des minerais, les classificateurs, une partie des tables à secousses et les transmissions de mouvement.

Cet énorme atelier d'Ammeberg, le plus grand de cette nature qui ait encore été construit en Europe, sera alimenté par les eaux du lac Ammelangen, réservoir naturel de 280 hectares de superficie, qui assure la marche régulière et économique de nos moteurs hydrauliques et qui nous garantit une force motrice considérable.

A ces travaux nous avons à ajouter les constructions diverses de notre administration centrale d'Ammeberg, telles qu'ateliers, maisons d'employés, maisons d'ouvriers, poudrière, boulangerie, chemins, port d'embarquement et autres nécessités d'une colonie industrielle qui commence à prendre vie et qui bientôt sera en pleine activité de production journalière.

L'énumération des travaux qui précèdent vous fera comprendre, Messieurs, comment nous avons dépensé, en trente mois, la somme de 1,370,966 fr. 66 c. en travaux et frais de premier établissement; si nous ajoutons à cette somme la dépense faite pour l'acquisition elle-même, en capital et intérêts, 2,757,531 fr. 02, nous recomposons la somme globale de 4.128,497 fr. 68 pour laquelle figure, à notre bilan de 1859, l'agence des mines de Suède.

Pour compléter l'aperçu de ce que coûtera à notre Société l'importante création minière de Suède, nous ajouterons que nous estimons à 1,300,000 fr. environ les dépenses restant à faire, dans une période de trois ans, pour l'achèvement des travaux de toute nature, et à 600,000 fr. environ les fonds de roulement nécessaire en minerais bruts ou préparés et en matières premières d'approvisionnement.

Il faut donc considérer que l'agence de Suède exigera en totalité l'immobilisation d'une somme globale de six millions de francs.

Lorsque nous vous avons réunis en assemblée générale extraordinaire le 30 octobre 1857, pour soumettre à votre approbation l'acquisition que nous venions de conclure, nous estimions que nous pourrions faire face aux dépenses d'acquisition, de créations et de développement de notre nouvelle agence de mines avec l'excédant de nos bénéfices annuels, et que nous pourrions éviter d'avoir recours à des mesures exceptionnelles pour les couvrir. Les événements qui se sont passés depuis 1857 sont venus déjouer nos prévisions, modifier, en abaissant nos prix de vente, l'équilibre financier sur lequel nous avions compté, et nous forçant aujourd'hui, dans l'intérêt même de nos actionnaires, pour ne pas les priver des légitimes bénéfices annuels auxquels ils ont droit, de vous proposer la création d'un capital suffisant pour alléger le présent du fardeau des mines de Suède.

Lorsque nous fîmes l'acquisition suédoise en 1857, nous étions dans l'année commerciale la plus prospère pour notre Société; nous constations que nos bénéfices de cet exercice dépasseraient 6 millions.

Rien ne faisait présager que cette ère de prospérité ne pût se prolonger.

Tout à coup éclate, en novembre 1857, la crise commerciale qui, partie d'Amérique, vint sévir si cruellement sur Hambourg, sur l'Allemagne et réagit sur tout le continent.

Cette crise, qui ébranle les maisons réputées les plus solides, trouble notre commerce pendant tout l'exercice 1858 et vient se compliquer en 1859 de la commotion produite par la guerre d'Italie.

Pour vous faire juger de l'influence que ces causes réunies exercèrent sur notre industrie, il nous suffira de vous dire que nos prix de vente, depuis 1857, ont subi une baisse de 20 0/0, ce qui correspond à une diminution de plus de 4 millions dans nos bénéfices des deux derniers exercices.

Aussi, Messieurs, ne voulant plus compter sur notre prospérité seule pour solder les engagements du passé, nous pensons que nous devons nous procurer des ressources spéciales pour une opération tout exceptionnelle dont l'avenir seul doit recueillir les fruits.

Nous venons, en conséquence, soumettre à votre approbation la proposition d'émettre 22,500 dixièmes d'actions sur les 30,000 que l'art. 6 de nos statuts nous permet encore de créer.

Cette émission a pour but de pourvoir aux dépenses d'achèvement de notre établissement de Suède, et de reconstituer notre fonds de roulement, en lui rendant une grande partie des capitaux que nous avons dû lui emprunter pour solder l'acquisition de Suède.

La création de ces nouvelles actions n'imposera pas, nous l'espérons, à notre Société, une charge qu'elle ne puisse pas facilement supporter; car, aussitôt que les nouvelles mines seront en exploitation régulière, ce qui pourra avoir lieu d'ici à trois ans, elles devront nous apporter une quote-part de bénéfices annuels, supérieure à la charge des dividendes à payer aux nouveaux titres. Du moins, tous nos calculs, toutes nos appréciations sur l'importance de la richesse minérale, sur l'exploitation et le traitement des minerais, nous donnent lieu de croire que l'acquisition de mines que nous avons faite sera proportionnellement aussi fructueuse pour notre Société que toutes nos autres mines.

Pendant les années de transition qui vont s'écouler entre l'émission nouvelle et la mise en pleine valeur des mines de Suède, nous ne pensons pas qu'il y ait pour nos actionnaires une diminution à craindre dans leurs dividendes.

En effet, notre fonds de roulement étant, par le produit de la nouvelle émission, reconstitué comme il doit l'être, pour rester en rapport avec nos larges opérations commerciales, nous aurons la disponibilité de nos bénéfices, et nous pourrons désormais modérer le chiffre de nos amortissements annuels, et nous en tenir, au besoin, à nos retenues statutaires.

Le taux à fixer pour cette émission a fait l'objet de nos préoccupations.

Si ces nouvelles actions ne devaient pas être souscrites par nos actionnaires actuels, si elles devaient être placées par les soins de capitalistes étrangers à notre Société, nous regretterions de faire une émission de titres dans un moment d'aussi grande dépréciation de toutes les valeurs industrielles.

Mais nous avons l'espoir que ces 22,500 actions seront souscrites par chaque actionnaire au prorata du nombre d'actions dont il est propriétaire.

Le taux d'émission perd donc de son importance, puisque chaque actionnaire est appelé à en profiter s'il est favorable.

En conséquence, nous vous proposerons de fixer le taux de l'émission des nouveaux titres à 250 fr., avec jouissance des coupons de l'exercice 1860, payable à dater du 10 mai 1861.

La décision que nous avons prise de reconstituer presque en entier le capital absorbé ou à absorber par l'agence de Suède, au moyen de l'émission nouvelle, nous permet, Messieurs, de ne rien retenir, du chef de cette création minière, sur les bénéfices bruts de l'exercice dernier, et de fixer le dividende à distribuer à la somme de 20 fr. par action.

En conséquence, votre Conseil d'administration a arrêté le bilan de l'exercice 1859, aux chiffres suivants :

L'excédant des recettes brutes sur les dépenses générales de la Société a été de		3,821,379 45
Mais défalcation faite :		
1° Des intérêts des emprunts consolidés,	466,000 »	
2° Des moins-values sur les stocks de minerais divers,	334,986 16	
3° Du solde du compte et transports de zincs des dépôts,	93,046 82	
4° Du compte assurances maritimes,	45,947 75	
5° Des travaux du budget extraordinaire,	167,730 49	
6° De la moins value sur les actions du chemin de fer Bergisch-Markisch,	9,375 »	
7° De la moins-value sur les actions de Silésie,	88,945 00	
8° De la moins-value sur les actions du Sous-comptoir des métaux,	20,000 00	
9° Du compte mauvais débiteurs,	90,000 00	
Ensemble,		1,316,031 22
Il reste une somme de		fr. 2 505,348 23

qui représente le bénéfice net fait par notre Société en 1859, et qu'il y a lieu de répartir, aux termes de l'article 12 de nos statuts, de la manière suivante :

1° 20 0/0 pour le compte de réserve et d'amortissement à prélever sur les	2,505,348 23	
Moins la représentation de l'intérêt du capital social,	360,000 »	
Soit sur	2,145,348 23	429,069 64
2° 10 0/0 pour les administrateurs et commissaires en conformité de l'article 13 des statuts de la Société,		214,535 »
3° 2 1/2 0/0 pour les directeurs général, sous-directeur et secrétaires généraux,		53,633 7
4° Dividende à distribuer aux actionnaires, 20 fr. par coupure, soit sur 90,000 coupures,		1,800,000 »
5° Solde restant libre dont nous vous proposons d'augmenter le compte de réserve,		8,109 89
Somme égale au bénéfice net, fr.		2,505,348 23

Conformément à l'article 18 des statuts, le paiement du dividende aura lieu le 10 mai et le 10 novembre prochains.

Acquisitions et ventes d'immeubles.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, nous devons soumettre à votre ratification les acquisitions et ventes d'immeubles qui ont eu lieu depuis votre dernière assemblée générale.

Un compte rendu spécial, joint à ce rapport, indique les diverses opérations dont nous venons vous demander la ratification.

Nomination d'un administrateur et d'un commissaire.

Vous aurez, Messieurs, à procéder à la nomination d'un administrateur en remplacement de M. le marquis d'Audiffret Pasquier, administrateur sortant, rééligible, ainsi qu'à la nomination d'un commissaire, en remplacement de M. Darignon, décédé, dont le mandat devait expirer cette année.

Au nom du Conseil d'administration :

Le directeur général,

P. Paul de Sinçay.

Résolutions de l'assemblée générale.

L'assemblée générale prend acte du rapport du Conseil d'administration et du rapport des commissaires de la Société, ce dernier approuvant les comptes de l'exercice 1859, et donnant décharge au Conseil d'administration.

Divers achats d'immeubles mon-

tant à fr.	67,074 25
Diverses ventes,	39,425 »

Divers échanges de terrains sont approuvés.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration motivée dans son rapport précité, l'assemblée générale décide à l'unanimité l'augmentation du capital social par l'émission de 22,500 dixièmes sur les 50,000 que la Société peut encore émettre aux termes du § 10 de l'art. 6 des statuts.

M. le marquis d'Audiffret Pasquier est réélu administrateur. M. L. Courvoisier est nommé commissaire de la Société, en remplacement de M. Davignon, commissaire sortant, décédé.

Avis aux Actionnaires.

Conditions de l'émission de vingt-deux mille cinq cents dixièmes d'actions autorisée par l'assemblée générale du 30 avril 1860 et réservée par préférence aux actionnaires, en conformité de l'article 6 des statuts.

I.

Les titres seront au capital nominal de quatre-vingts francs, jouissance à partir de fin 1859.

II.

Ils seront munis de coupons semestriels, payables les 10 mai et 10 novembre. Le premier coupon écherra le 10 mai 1861.

III.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires, au prorata du nombre de dixièmes d'actions qu'ils possèdent.

IV.

Quatre dixièmes anciens donnent droit à un dixième de plus.

V.

Néanmoins, chaque actionnaire sera admis à faire une souscription supplémentaire qui concourra au partage proportionnel des titres délaissés par les ayants droit.

VI.

Le prix de l'émission est fixé à deux cent cinquante francs payables comptant en une seule fois.

VII.

MM. les actionnaires devront au moment de la souscription présenter leurs titres, qui seront frappés d'une estampille constatant l'épuisement de leurs droits.

VIII.

La souscription sera ouverte du 10 au 31 mai 1860.

IX.

Chaque actionnaire versera comptant en souscrivant le montant intégral des titres auxquels il a droit. Il lui sera délivré un récépissé qui sera échangé ultérieurement contre les titres définitifs.

X.

Les souscriptions supplémentaires de MM. les actionnaires devront être accompagnées, pour chaque dixième, d'un versement provisoire de cinquante francs dont il leur sera donné un récépissé.

Dans la huitaine qui suivra la clôture de la souscription, la Société en fera connaître le résultat et établira les décomptes des ayants droit. Le solde qui restera dû devra être versé dans la quinzaine qui suivra l'avis de la répartition. La restitution des sommes versées en trop, s'il y a lieu, sera faite dans le même délai.

XI.

La souscription sera ouverte :

A Angleur, au siége social;

A Liége, chez MM. J. Nagelmackers;

A Bruxelles, à la Société générale;

A Paris, au siége social, rue Richer, 19.

XII.

Les titres pourront être présentés indifféremment à l'un de ces quatre domiciles pour être frappés de l'estampille réglementaire.

Au nom du Conseil d'administration,
Le Directeur général,
SAINT-PAUL DE SINÇAY.

BILAN

Au 31 décembre 1859, après répartition du Compte de profits et pertes.

ACTIF.

	Valeurs avant amortissements	Estimations du bilan au 31 décembre 1859.	Sommes amorties.
Concessions.	5.150.000 »	3.934.745 80	1.215.254 20
Immeubles. — Matériel et exploitation	16.574.953 72	2 »	16.574.951 72
Approvisionnements (matières premières)	1.055.187 53	1.055.187 53	» »
Minerais	5.798.746 73	3.592.960 59	2.205.786 14
Zincs divers	6.547.315 88	4.904.527 52	1.642.788 36
Blancs de zinc	606.405 48	556.196 21	52.209 27
Valeurs diverses	530.541 36	530.541 36	» »
Caisses et portefeuilles	1.844.838 24	1.844.838 24	» »
Banquiers débiteurs	292.800 50	292.800 50	» »
Comptes courants débiteurs	4.564.365 26	4.564.365 26	» »
Agence de Suède	4.128.497 68	4.128.497 68	» »
	47.095.721 47	25.404.731 78	21.690.989 69

PASSIF.

	Valeurs avant amortissements	Estimations du bilan au 31 décembre 1859.	Sommes amorties.
Capital social	9.000.000 »	7.200.000 »	1.800.000 »
Obligations à termes	9.800.000 »	8.600.000 »	1.200.000 »
Banquiers créditeurs	410.698 10	410.698 10	» »
Comptes courants créditeurs	6.762.931 34	6.762.931 34	» »
Restant dû sur le prix d'acquisition de mines de Suède	54.041 91	54.041 91	» »
Coupons de dividendes échus	62.642 50	62.642 50	» »
Intérêts des obligations	177.137 50	177.137 50	» »
Caisses d'ouvriers	337.280 43	337.280 43	» »
Dividendes de 1859	1.800.000 »	1.800.000 »	» »
Balance des amortissements	18.690.989 69	» »	18.690.989 69
	47.095.721 47	25.404.731 78	21.690.989 69

Amortissements opérés { Sur l'actif 21.690.989 69; Sur le passif 3.000.000 » } 24.690.989 69

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 20 mai 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Au lieu donc de mélanger les résidus avec une grande quantité d'eau, au lieu de créer sous les villes, par de vastes égoûts, de véritables fleuves de putridité, il faudrait, autant que possible, les isoler, les enfermer dans des conduites métalliques; les transporter rapidement, les faire disparaître, sans qu'il paraisse dans l'air trace de leur passage, et les rendre à la terre avec les sources de fécondité qu'ils contiennent;

Envoyer au fleuve les seules eaux pluviales et d'arrosage, en les assainissant par un pavage imperméable des rues.

Telles sont les conditions propres à rendre à la ville de Paris la salubrité qu'elle a perdue. Elles ne doivent pas être accueillies comme une révolution dans l'art d'assainir les villes. D'abord parce que cet art n'existe pas encore; il en est à ses premiers pas d'enfant. Ce n'est que dans ces derniers jours que la science a révélé les faits si généraux et si essentiels dans cette question des fermentations putrides résultant de la décomposition spontanée des matières végétales et animales dans lesquelles la vie a cessé; ce n'est que d'hier que l'action nuisible de ces vapeurs fétides et insalubres sur la santé humaine a été bien constatée; ce n'est enfin que de notre génération que datent les questions qui ont posé le grand problème de l'assainissement des villes.

En attendant que la science ait parlé, que faisaient les ingénieurs dans l'art de construire les égouts? Ils faisaient écouler l'eau. Suivant quelles règles? Suivant la pente du sol vers le fleuve. L'art en est-il là aujourd'hui?

M. le président remercie l'auteur de ces observations, qui forment un appendice éminemment utile aux discussions sur le mémoire de M. le préfet de la Seine.

La parole est donnée à M. C. Tronquoy, pour une communication sur la lampe sous-marine de M. Guigardet.

Au moment, dit M. Tronquoy, où s'exécutent de tous côtés des travaux hydrauliques si importants et qui réclament tant de précautions, je crois utile de signaler à l'attention de la Société la lampe sous-marine, inventée par M. Guigardet, qui me paraît propre à rendre de véritables services pour ces sortes de travaux.

Cette lampe est du genre de celles dites *à hydrogène liquide*, c'est-à-dire qu'elle est alimentée par un mélange d'alcool et de térébenthine; elle est enfermée dans une cage cylindrique en verre hermétiquement fermée, et assez solide pour résister à la pression de l'eau; cette cage est surmontée d'un tube ou cheminée destinée à laisser échapper la fumée et les gaz produits par la combustion.

Deux tubes verticaux placés latéralement amènent dans la cage de verre et à la partie inférieure l'air nécessaire à la combustion; un récipient, formant pied, placé à la partie inférieure de l'appareil, communique avec les tubes d'arrivée d'air par deux petits tubes se raccordant avec les premiers aux points où ceux-ci se courbent avant d'entrer dans la cage. Ce récipient sert à recevoir les liquides qui se condensent dans les tubes ou dans la cage, liquides qui, en s'accumulant dans les coudes des tubes d'air, viendraient les obstruer, et empêcheraient l'excès de l'air au bec de la lampe.

Enfin un anneau en fer placé à la partie inférieure du récipient sert à accrocher un poids destiné à assurer la verticalité et la fixité de l'appareil, tandis qu'un flotteur sert à le soutenir.

Faisons remarquer, en terminant cette description sommaire de la lampe de M. Guigardet que, suivant la profondeur à laquelle l'appareil doit être descendu, on ajoute au moyen d'écrous, tant sur le tube cheminée que sur chacun des tubes d'amenée d'air, des tubes en longueur suffisante pour que leur extrémité libre soit au-dessus du niveau de l'eau de 50 centimètres à 1 mètre.

Des expériences ont été faites à Paris et à Marseille : je vais les rapporter ici d'après les certificats donnés à M. Guigardet par des ingénieurs et des praticiens distingués qui ont assisté aux expériences, et par les plongeurs qui les faisaient; elles indiquent suffisamment les avantages que l'on peut tirer de l'emploi de cette lampe pour les travaux dans nos ports et dans nos rivières; pour la pêche du poisson, du corail, des perles et des éponges; pour les réparations et le sauvetage des navires, etc.

Au pont d'Arcole, un plongeur, en présence de M. Vaudrey, ingénieur des ponts et chaussées, a pu examiner les effets d'une mine, et ramasser sur le fond les pierres qui avaient été projetées par cette mine.

Au bassin de Chaillot, il y avait 5 mètres d'eau, et l'œil ne pouvait distinguer en plein jour à plus de 80 centimètres de la surface. La lampe a été posée sur le fond; puis, un ouvrier revêtu du scaphandre, muni d'une ardoise et d'un crayon, est descendu dans le bassin. La commission l'avait chargé de chercher une boîte en verre jetée par un de ses membres dans le voisinage de la lampe, et contenant à l'insu du plongeur une médaille.

Au bout de quelques instants, l'ouvrier est remonté tenant la boîte et ayant écrit sur l'ardoise, à la lueur de la lampe, les mots lisiblement tracés : *la boîte contient une pièce de monnaie*; il a déclaré que la clarté répandue par la lampe était suffisante pour lui permettre de travailler facilement jusqu'à une distance de 2m,20, mesurée par lui avec un mètre dont il était muni.

A Marseille, à une profondeur de 5 mètres, dans des eaux renommées par leur peu de limpidité, une certaine longueur de nattes en chanvre a pu être placée contre les parois d'un bateau-porte destiné à fermer l'entrée d'un bassin de radoub. Un autre plongeur, en présence d'une commission de la société de statistique de Marseille, a fait connaître le millésime d'une monnaie qu'on lui avait fait passer; il a pu, sur des planchettes où étaient tracés des polygones, planter des clous au sommet de ces polygones, et cela à une distance de 2m,50 de la lampe.

Enfin, de l'avis de toutes les personnes qui ont assisté aux expériences, il résulte que la lampe de M. Guigardet permettrait de visiter la nuit, même dans des eaux sales, des bélîces de navire; d'y faire certaines réparations, de placer des mines sous-marines, de reconnaître les fonds; en un mot, d'exécuter tous les travaux hydrauliques pour lesquels jusqu'à ce jour il fallait attendre la lumière du jour, qui ne concordait pas souvent avec le moment le plus favorable comme hauteur du niveau de l'eau.

Cette lampe serait donc ainsi, par suite de la régularité de la combustion et de son pouvoir éclairant, le complément presque indispensable du scaphandre, qui a rendu déjà tant de services et en rendrait plus encore.

Après avoir remercié M. Tronquoy de son utile communication, M. le président croit devoir faire remarquer qu'un membre de la Société des ingénieurs, M. Emile Trélat, a présenté récemment à la Société d'encouragement, au nom de son comité des arts économiques, un rapport très-favorable sur la lampe sous-marine de M. Guigardet.

Séance du 3 juin 1859.

Présidence de M. FAURE.

M. Ch. Laurent donne lecture d'un mémoire sur les sondages exécutés depuis 1856 dans le Sahara oriental par MM. Degousée et Laurent. Ce mémoire sera publié dans un des prochains bulletins, avec les planches qui l'accompagnent.

M. Laurent résume ainsi les travaux dont il vient de rendre compte :

Si l'on jette les yeux sur la série des échantillons recueillis dans tous ces sondages, on est bien convaincu que tous ces terrains appartiennent à ces agglomérations formées des sédiments que les eaux dissolvent en traversant des masses minérales, ou arrachent continuellement, par les pluies, les rivières ou les torrents, aux montagnes, pour les transporter sur les bords ou au fond des bassins.

L'arrangement de tous ces matériaux sur un fond irrégulier ondulé, disloqué ou fissuré en certaines parties, donne le champ libre à une foule d'hypothèses plus ou moins admissibles, que les sondages viennent appuyer ou renverser. A mesure que ces travaux se multiplieront, ils fourniront des moyens d'observation et de comparaison, qui, groupés ensemble, éclaireront des questions jusqu'alors fort obscures et guideront peut-être d'une manière plus sûre dans la marche la plus avantageuse à suivre pour éviter des échecs. En dehors des sondages, une étude sérieuse du lit de toutes les rivières, ou tout au moins des principales, qui descendent des montagnes, se jettent ou se perdent au Sahara, serait une œuvre très-utile. Il s'agirait de consigner exactement tous les changements de terrains que présentent les berges, et les points où ces rivières disparaissent de la manière la plus brusque, lorsque les eaux cessent d'y couler. Cette étude permettrait de reconnaître, au moins pour la zone qui borde nos possessions, une série de points d'infiltration, leur hauteur, et surtout aussi la nature des couches perméables.

Ainsi, nous voyons, par les sondages pratiqués sur la lisière nord, des nappes particulières se développer comme à Oum-el-Thiour et à Chegga, et donner des eaux jaillissantes qui n'ont aucun rapport avec la nappe unique que l'on trouve dans l'Oued-R'ir. Effectivement,

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 7 avril 1860.

ces nappes supérieures peuvent exister sur les bords du bassin sans se prolonger au loin, et rester enfermées entre deux lits argileux, se réunissant à une certaine distance de leur point d'origine, laissant entre eux une couche perméable sableuse en forme de coin, contenant des eaux soumises à la pression hydrostatique due à la hauteur du point d'infiltration. Cette disposition s'explique aisément : tandis que des sables, gros et lourds aux points voisins de leur origine, diminuent de violence à mesure qu'ils s'en éloignent et que le courant qui les transporte a moins de force, les argiles plus légères sont transportées plus loin, recouvrent les sables d'abord vers l'extrémité, prenant d'autant plus d'épaisseur que leur ténuité les a rendues plus facilement transportables par de faibles courants ; aussi s'accumulent-elles sur les points les plus bas, comme à El-Faïd. Si le courant diminue d'intensité, les argiles s'arrêtent de plus en plus près du point de départ, et finissent par recouvrir et enfermer la couche sableuse.

Les neuf sondages que nous venons de signaler, ajoutés aux six de la campagne précédente, forment un total de quinze puits, sur lesquels onze ont donné des résultats satisfaisants. Deux, El Mekam et M'rara étaient évidemment placés trop haut, et on devait plus ou moins s'attendre au résultat obtenu. Quant à El Faïd et Saada, le premier surtout de ces deux points n'a pas répondu aux espérances que nous avions conçues et renverse notre hypothèse première. Au Sahara plus qu'ailleurs, on ne doit avancer qu'avec doute telle ou telle opinion, et surtout se garder de prendre des idées préconçues comme prisme, et de chercher à voir au travers des confirmations plus ou moins forcées de ses premiers travaux.

Ces onze premiers résultats répandent sur le sol africain, et sans interruption, 19,120 litres d'eau à la minute, soit par vingt-quatre heures 27,534 mètres cubes ; plus du quart de la quantité d'eau qu'on se proposerait d'apporter à Paris par l'immense aqueduc de la Somme-Soude. Le produit d'une année serait donc de 10,059,910 mètres cubes, qui, vendus au prix auquel on prétend que l'eau serait amenée à Paris, 0,05 c., représenteraient 502,995 fr. 50 de revenu.

On n'a pas dépensé 500,000 francs au Sahara, on en est même encore loin, mais, en acceptant ce chiffre et portant même pour amortissement 5 0/0, il suffirait, pour trouver le revenu nécessaire, pour rentrer en moins de dix ans dans ses dépenses, de vendre le mètre cube d'eau 0,005, puisqu'elle ne revient réellement pas à 1/4 de centime.

Nous croyons qu'au Sahara l'eau doit avoir autant de valeur qu'en France, et que, si ce qui existe était à créer, on n'hésiterait pas à dépenser des sommes énormes, convaincu que l'on est aujourd'hui de l'importance de tels résultats.

Ces résultats ont été obtenus avec les appareils les plus simples, légèrement modifiés par les circonstances, et non par les appareils que nous employons pour les grandes profondeurs. On voit, en examinant les coupes, qu'il n'y avait pas lieu à leur emploi ; nous avons reconnu depuis longtemps que le système unique en sondage est un péché contre le bon sens.

Le général Desvaux, considérant ces premiers travaux comme les prémices d'un développement très-grand pour l'Algérie, nous demanda de les organiser dans les conditions les plus favorables aux ressources dont il pouvait disposer, d'en faire moins une affaire industrielle qu'une application honorable pour notre industrie. Nous nous associâmes de grand cœur à ses vues ; nous livrâmes les équipages de sonde aux prix ordinaires de nos tarifs, et même un peu réduits pour certains objets ; nous acceptâmes sans aucune rémunération la direction de ces travaux ; M. Jus, l'un de nos jeunes directeurs de sondage, que son zèle et sa capacité dans les travaux que nous lui avions fait exécuter depuis sa sortie de l'école d'Angers nous désignaient comme l'un des hommes les plus propres à bien nous seconder dans ces forages lointains, fut envoyé sur place.

Nous avons reçu jusqu'à présent les témoignages les plus flatteurs de tous ceux qui s'intéressent à l'avenir de l'Algérie, et officiellement du maréchal Randon et du général Desvaux. Tous les rapports adressés aux ministres de la guerre ou de l'Algérie et des colonies nous ont appris quel grand cas on fait du zèle et de l'habileté de M. Jus. Nous croyons donc hautement avoir rempli la mission qui nous était confiée et la continuerons avec la même régularité et la même ardeur, tant qu'on nous en jugera dignes.

Nous avions espéré être chargés de nouveaux travaux pour la province d'Alger. M. le gouverneur général avait prié M. Ville, ingénieur des mines à Alger, de se mettre directement en rapport avec nous pour cet objet. Une correspondance à ce sujet fut échangée en juin et juillet 1858. Nous proposâmes, comme pour la province de Constantine, la vente d'un matériel de sondage ; mais cette fois, pour nous indemniser de la cession de nouveaux agents et du temps employé à la direction *matérielle* de ces travaux, l'administration des mines désirant conserver la haute direction, c'est-à-dire fixer les points où les travaux devraient être exécutés, leur profondeur maxima et le contrôle des dépenses, nous stipulâmes une prime pour chaque sondage, que nous répartissions comme suit :

10 fr. par mètre du sol,		à 100 mètres,	1,000
15	id.	de 100 à 200,	1,500
20	id.	de 200 à 250,	1,000
25	id.	de 250 à 300,	1,250
Soit pour 300 mètres, fr.			4,750

Ces primes, appliquées aux forages exécutés au Sahara oriental, auraient produit une somme de 19,000 fr. environ en quatre ans ; et certes nous ne comptons pas que la province d'Alger soit plus favorable aux sondages que celle de Constantine.

Ces chiffres, d'ailleurs en demande, pouvaient être discutés ; nous ne les croyons pas cependant ridicules, car ils sont moins avantageux que ceux qui nous ont été proposés par deux hommes habitués aux travaux de sondage, MM. Sauvage et Le Chatellier, ingénieurs en chef des mines, pour les quatre équipages de sonde que nous construisons en ce moment pour les chemins de fer russes.

Le gouvernement de l'Algérie fut soumis à une nouvelle organisation, et nous n'entendîmes plus parler de rien.

Quelque embarras que nous éprouvions à dire ce qui suit, nous ne pouvons cependant nous abstenir, par la seule crainte de blesser quelques susceptibilités, de témoigner notre étonnement d'une détermination qui serait prise à l'heure qu'il est, au moins pour la province d'Alger, et des projets que l'on tente sur celle de Constantine.

Malgré le peu de bruit que nous avons fait au sujet des travaux du Sahara, en dehors des documents que nous avons soumis à votre Société et à la Société géologique de France, la publicité des rapports officiels a été assez grande pour qu'un concurrent ait cherché à prendre notre place, en fascinant les hommes chargés du choix des moyens d'exécuter ces forages par les promesses d'une exécution beaucoup plus brillante et moins coûteuse. Ces offres seraient acceptées, dit-on, pour la province d'Alger, et seraient en question pour le Sahara de Constantine.

Nous ne sommes peut-être pas en droit de nous plaindre des décisions prises par des hommes que nous devons regarder comme très-savants ; et, si leurs sympathies se portent sur d'autres procédés que les nôtres, nous devons croire que c'est après mûr examen et connaissance complète de tout ce qui est fait par nous ou par d'autres, et que bientôt ils nous donneront nettement les motifs de leur préférence.

Nous savons qu'autant les essais sont en horreur peut-être trop grande chez les industriels pratiques, autant ils sont peut-être trop favorablement accueillis par les théoriciens. Nous humilions volontiers notre jugement devant l'approbation des savants, mais, en vérité, l'honneur de ces essais nous semble appartenir bien davantage aux courageuses bourses qui en font les frais.

Si nous croyons devoir nous justifier par avance aux yeux de nos amis et des hommes impartiaux des motifs du retrait qui nous serait fait des travaux algériens, c'est moins pour nous plaindre que pour bien établir que nous sommes les premiers à avoir promené la sonde européenne au milieu du Sahara. Ce que nous avons fait, d'autres le feront sans doute, et nous ne serons jamais jaloux des palmes qu'ils pourront recueillir.

La petite somme de connaissances que nous avons pu acquérir ne peut, d'ailleurs, nous être enviée ; et nous nous abstenons de croire à ces esprits fâcheux qui, souvent malheureux dans leurs entreprises, veulent empêcher au moins les autres de faire.

Nous devons nous justifier encore ici du reproche qui nous est souvent adressé, par quelques amis sincères et zélés, du peu de divulgation que nous donnons à nos travaux. Nous ne contestons certainement pas toute la valeur de cette puissance qu'on appelle la publicité, mais, sans même parler des charlatans, quelques fanfarons d'industrie savent trop habilement en profiter pour que nous voulions l'employer en dehors des règles suivantes, qui sauvegardent contre ces supercheries grossières dont on rencontre tant de victimes :

Assister à tous les concours industriels auxquels nous sommes conviés ; y soumettre nos outils, nos travaux, et, dès lors, accepter la décision des juges spéciaux appelés à nous juger, renvoyant ainsi ceux qui veulent s'éclairer à la publication de leurs rapports ; répondre à toutes les questions qui nous sont adressées par les hommes appartenant à l'Institut ou à d'autres corps savants : telle est notre règle de conduite.

Cela fait, nous croyons avoir accompli tout ce qui est compatible avec nos travaux, nos études et notre expérience. En agissant ainsi, nous avons fait tout ce qui dépend de nous ; le reste dépend des autres.

M. le président, après avoir vivement remercié M. Laurent, annonce que la Société a reçu un dessin donnant deux coupes géologiques du sol de Paris, dressées par M. Delesse, ingénieur

des mines, qui a bien voulu charger M. Yvert de l'offrir à la Société.

Ces deux coupes géologiques du sol de Paris passent toutes deux par l'hôtel de ville : l'une se dirige de l'église de Montmartre à la mire de l'observatoire sur la commune de Gentilly; l'autre, du télégraphe de Belleville au puits artésien de Grenelle.

Leurs extrémités sont fixées par le mur d'enceinte fortifiée.

C'est la première fois que des coupes aussi complètes et aussi détaillées ont été produites.

Elles offrent un grand intérêt pour les ingénieurs chargés d'établir dans ces localités des constructions dont les fondations doivent descendre à une certaine profondeur dans le sol.

On y remarquera une nappe d'eau souterraine dont l'altitude varie entre 26 et 30 mètres entre les murs d'octroi. Elle traverse la Seine à niveau et se relève jusqu'à 40 mètres au delà de Gentilly et de Belleville, tandis qu'elle s'abaisse à 24 mètres au delà de Grenelle, et à 28 mètres au delà de Montmartre, après avoir atteint 33 mètres sous cette colline.

Cette nappe doit appeler une sérieuse attention de la part des constructeurs dans tous les points bas de l'intérieur de la ville.

Une seconde nappe d'eau souterraine, à l'altitude de 100 mètres, existe sur la hauteur de Montmartre avec une forte inclinaison vers le nord.

Ce dessin renferme, outre la nature de tous les terrains rencontrés, des renseignements précieux et utilement groupés, tels que l'altitude de tous les réservoirs de la ville, tant pour l'alimentation actuelle que pour celle projetée, les plus hautes et les plus basses eaux de la Seine, ainsi que leur étiage.

Une très-heureuse disposition consiste en une échelle métrique qui permet de connaître de suite, et de la manière la plus commode, l'altitude de chacune des couches géologiques.

M. le président remercie M. Yvert d'avoir bien voulu joindre à l'intéressant et utile document offert à la Société une analyse qui en fait ressortir l'importance.

M. Barroux donne communication des perfectionnements qu'il a apportés à son nouveau système de voie posée sur semelles en fer, système dont il a déjà parlé dans les séances des 15 octobre et 19 novembre 1858.

M. Barroux résume de la manière suivante les considérations qui l'ont porté à faire cette étude, et explique, en présentant un spécimen de son nouveau système de voie, les conditions de stabilité et d'économie qu'il croit avoir réalisées.

La grande consommation de bois qu'exigent la construction et l'entretien des chemins de fer est aujourd'hui la cause d'une préoccupation sérieuse, et diverses tentatives ont déjà été faites pour en restreindre l'emploi ou le supprimer.

Pendant quelque temps on a pu espérer que le système Barlow deviendrait une solution pratique, sans emploi de bois ; cet espoir ne s'est pas réalisé, et l'insuccès paraît surtout devoir être attribué aux difficultés que présente la fabrication du rail.

Sans attendre que des perfectionnements suffisants soient réalisés dans cette fabrication spéciale, ce qui peut être long, il paraît possible d'obtenir, dès aujourd'hui, les avantages de ce système, en n'employant cependant que des matériaux de fabrication courante. Il suffirait pour cela de se servir du rail Vignole, en le faisant reposer sur une semelle en fer plat de 0m,25 environ de largeur, et d'une épaisseur suffisante pour qu'elle ne puisse fléchir longitudinalement autour du pied du rail.

Ce principe admis, il ne reste plus qu'à trouver des moyens d'attache convenables, présentant la solidité nécessaire et les facilités de démontage indispensables pour assurer l'indépendance des éléments de la voie.

Le projet que je présente est une étude faite dans cette direction.

La liaison du rail avec la semelle est obtenue : à l'intérieur de la voie, par une agrafe en fer, rivée sur la semelle ; à l'extérieur, par une clavette encastrée pour ainsi dire dans une nouvelle agrafe également rivée sur la semelle et qui supporte l'action du serrage.

Une petite pièce en tôle dont on rabat l'extrémité sur la tête de la clavette s'oppose à tout desserrage provoqué par les trépidations de la voie.

Les joints de rails se font toujours sur le milieu de la longueur d'une semelle; en ce point l'agrafe intérieure est commune pour les deux extrémités à réunir, et elle a une longueur de 0m,20 à 0m,25. A l'extérieur, une clavette à chaque extrémité paraît plus convenable pour mieux assurer l'invariabilité de l'assemblage. Ce mode de liaison semble exclure toute possibilité de ressaut, et par conséquent atteindre le même résultat que les éclisses, mais d'une manière plus assurée, puisque aucun relâchement n'est possible.

De trois en trois mètres, c'est-à-dire à chaque jonction des rails de semelles, on place une traversine en bois pour maintenir l'écartement de la voie et assurer l'inclinaison du rail ; l'emploi du fer pour cette fonction aurait moins de simplicité et serait plus coûteux, avec le prix actuel des matières.

Les semelles sont clouées sur les traversines par leur milieu et leurs extrémités, mais leur longueur est moindre que celle des rails de 0m,04, afin d'être affranchi de toute sujétion de longueur dans les courbes et de pouvoir attacher directement, par deux crampons, le milieu de chaque rail sur la traversine.

Pour suppléer à l'insuffisance possible de la résistance latérale du ballast, des pièces de tôle formant *arrêts de ripage* sont rivées audessous des semelles pour assurer la stabilité horizontale de la voie.

Les frais d'installation de ce système sont :

Pour une longueur de 6 mètres, et en employant des rails de même poids qu'avec les traverses :

Fer pour semelles de 0m,25 de longueur et de 0m,008 d'épaisseur.

2 semelles de 5m,96,	poids	185 k.	95
0m,80 fer de semelles pour arrêts de ripage,	»	12	50
1m,20 fer pour huit agrafes simples de rails et deux agrafes de joints à 7 k. 50 le mètre,	»	9	»
1m,20 fer pour douze agrafes de clavette de serrage,	»	9	»
Douze clavettes de serrage en fonte,	»	4	40
Vingt-huit rivets de 0m,018 de diamètre,	»	4	40
Huit clous et quatre crampons à 0 k. 30 l'un,	»	2	40
		227 k.	65

Bois pour deux traversines.

$2 \times 2.56 \times 0.23 \times 0.12 = 0.15.$

Ce qui donne pour dépenses :

227 k. 65 fer à 30 fr.,	68 fr.	29
0m,15 de bois à 70 fr.,	10	50
Façon comprenant poinçonnage des fers et rivure,	6	»
Total,	84 fr.	79

Soit par mètre courant :

$\frac{84.79}{6} = 14.13.$

Cette dépense est sensiblement la même que celle d'une voie posée sur coussinets et éclisses, et tout porte à croire qu'elle se comporterait d'une façon aussi satisfaisante.

En effet, le rail, étant de même poids, posséderait la même résistance transversale et répartirait le poids d'une roue à 0m,50 au moins de chaque côté du point d'application. La semelle donnant au rail un empattement de 0m,25 de largeur, une roue motrice serait supportée par une surface de 2,500 centimètres carrés, ce qui donnerait une pression moyenne de 2 kil. par centimètre, pour un poids de 5,000 kil. Aux points de jonction des semelles et surtout des rails, la résistance transversale est considérablement diminuée ; mais en ces points la traversine concentre la résistance due à sa surface d'appui sur le ballast, et rétablit ainsi l'égalité de résistance et par conséquent l'homogénéité de la voie.

La pression moyenne de 2 kil. par centimètre carré développe un travail de 6 kil. par millimètre de section dans le fer de la semelle par une saillie de 8 centimètres en dehors du pied du rail ; c'est cette donnée qui a fixé l'épaisseur indiquée, qui pourrait être admise pour une première expérience.

On peut faire cette objection que, si les clavettes ne sont pas susceptibles de desserrage, elles pourraient bien se rouiller, et, par suite, se souder avec le rail et la semelle, ce qui constituerait un inconvénient sérieux.

Pour écarter cette objection, les clavettes sont en fonte et non pas en fer ; elles devraient être imprégnées d'huile pour être mises à l'abri de l'oxydation, et les résultats obtenus par ce procédé dans quelques mines ne permettent pas de douter de son efficacité.

Enfin, si l'on remarque que les clavettes n'ont à résister qu'à un effort de compression, rien n'empêcherait d'en placer quelques-unes en zinc pour obtenir une action galvanique sur le rail et surtout sur la semelle, si l'expérience révélait la nécessité d'avoir recours à cette action préservatrice de la rouille.

En résumé, ce système semble promettre les avantages suivants :

Homogénéité complète de la voie et égalité de résistance sur tous les points de la surface de roulement.

Réduction de l'emploi du bois à 1/5e environ des quantités aujourd'hui nécessaires, et possibilité de les supprimer complétement si on le juge convenable.

Durée infiniment plus longue des supports de la voie, et, par suite, réduction importante des frais d'entretien et de renouvellement.

Ce qui autorise à conclure qu'un essai aurait certainement de l'intérêt dans les circonstances actuelles.

M. le président, d'après le désir qui lui en a été exprimé par M. Barroux, donne lecture d'une lettre adressée à ce dernier par M. Conche, ingénieur des mines, dont on sait la haute

rale comprenant plus de 750 désignations différentes, et après avoir fait rentrer par assimilation chacune de ces marchandises dans la classe prescrite par le cahier des charges, la Compagnie a fait immédiatement un déclassement très-important, comprenant les réductions ci après :

1° De la 1re à la 2e classe :

Bois en feuilles et façonnés,
Coton filé pour tissage,
Couleurs non dénommées, en barils,
Laine lavée, cardée ou peignée ;

2° De la 1re à la 3e classe :

Boissellerie expédiée par wagon complet,
Farineux et pâtes alimentaires,
Calicots écrus en vrac,
Calicots blanchis emballés,
Huiles en fûts,
Instruments agricoles,
Poteries communes,
Savons,
Sucres bruts,
Spiritueux en fûts,
Verres à vitres.

3° Enfin de la 2e à la 3e classe :

Amidon,
Boissons non dénommées en fûts,
Pièces de machines en vrac,
Zinc ouvré,
Cuirs en poils,
Déchets de laine et de coton,
Fers en barres,
Cuivres et plombs,
Pierres lithographiques,
Vinaigres.

Ces premières réductions opérées, la Compagnie a créé deux catégories nouvelles :

1° Une 4e classe ou série à 0,08 c., 0,07 c., 0,06 c., selon que les distances sont comprises entre 0 et 200 kil., — entre 200 et 300 kil., — supérieures à 300 kilom.

2° Un tarif spécial à 0,05 c.

La 4e classe ou série comprend une quantité très-importante de marchandises parmi lesquelles nous citerons :

Les céréales, les riz et les farines,
Les chiffons,
La bière en fûts,
La houille et le coke,
Les graines fourragères et oléagineuses,
Les écorces et le tan,
Les guanos,
Les sulfates.

Le tarif spécial à 0,05 c. appliqué sous la seule condition de présenter des chargements de 5,000 kilog. ou de payer pour ce poids, comprend :

Les ardoises, les argiles, les asphaltes,
Les bois bruts de toute nature, planches, madriers, lattes et merrains,
Les pierres de taille, moellons et briques,
Les chaux, sables, ciments et pouzzolanes,
Les pommes de terre,
Les engrais de toute nature,
Les pavés, cailloux, pierres à macadam,
Les minerais de fer.

Enfin, pour compléter cette série d'abaissements sur les lignes qui composent son réseau, la Compagnie a créé un certain nombre de tarifs spéciaux applicables à divers parcours et qui favorisent les transports à longues distances ou l'approvisionnement de grandes industries, en utilisant les retours à vide du matériel roulant. Ces tarifs spéciaux sont propres à la Compagnie de l'Est, ou communs avec les diverses Compagnies qui l'environnent ; nous citerons dans l'ensemble de ces tarifs :

Les pierres brutes pour lesquelles la taxe descend à	0,03 c.
Le plâtre au départ de Paris et environs,	0,03
Le sable pour verrerie à	0,03
Les fers et fontes, à 0,10, 0,09 0,08, 0,06 et	0,05

Selon la nature du produit et selon la distance.

Les sels, à	0,03
Les houilles et cokes, à	0,04

Pour cette dernière nature de transports, le tarif moyen perçu par la Compagnie de l'Est s'est élevé en 1859 à 0 fr. 05,2, frais accessoires compris, c'est-à-dire à environ 0 fr. 04,9, pour le transport proprement dit. On ne peut trouver ce chiffre élevé si l'on songe aux conditions dans lesquelles se fait notre trafic de houilles, par expéditions morcelées, sur des lignes enchevêtrées et qui offrent des pentes de 8 à 10 millimètres. Lorsque l'on compare les prix auxquels s'effectuent des transports de même nature sur des lignes différentes, on ne tient pas assez compte des conditions dans lesquelles ces transports peuvent être faits sur chacune de ces lignes. Il n'y a aucune analogie à établir entre des trains de houille partant des mines du Nord pour se rendre à Paris, trains marchant à charge complète, sur des lignes à pentes faibles, à grands rayons, et n'ayant aucune modification à subir dans leur marche, il n'y a, disons-nous, aucune analogie à établir entre des trains placés dans ces conditions et des trains qui, partant de Forbach pour Mulhouse, franchissent des lignes très-accidentées et qui ont à subir en route, à Metz, à Frouard, à Nancy, à Strasbourg, les décompositions que nécessite l'extrême diversité des destinations.

Enfin, la Compagnie de l'Est a dû se préoccuper d'une nature particulière de transports, c'est-à-dire du transit pour lequel son réseau est admirablement placé. Des tarifs appropriés à ces transports, et rédigés tous en vue d'enlever à la voie de mer ou à la navigation du Rhin des marchandises qui n'avaient jamais emprunté le territoire français, ont été concertés, soit avec les Compagnies de l'Ouest et du Nord français, soit avec les chemins belges et luxembourgeois. Ces tarifs reposent sur des bases qui varient de 0,12 à 0,04 c., selon la nature des marchandises, selon le port où elles sont amenées par les navires transatlantiques, ou selon la distance à parcourir.

Les tarifs spéciaux au transit diffèrent quelquefois des tarifs intérieurs, et ces différences ont donné lieu à des plaintes qui ne sont pas fondées ; sans aucun doute, si le transit était assuré à la France, il n'y aurait aucun motif de traiter plus favorablement les marchandises d'origine étrangère ; mais c'est le contraire qui a lieu ; le transit, jusqu'en 1857, a, pour ainsi dire, fui le territoire français, et, s'il occupe aujourd'hui une place dans le commerce général, on le doit aux efforts des Compagnies françaises qui peuvent reporter sur les transports locaux, soit une partie des bénéfices que leur procurent les tarifs de transit, soit au moins un amoindrissement de frais généraux.

En résumé, les tarifs perçus par la Compagnie de l'Est sont extrêmement modérés. Au lieu des prix de 0,16 0,14 et 0,10 c. fixés par le cahier des charges, elle a perçu en moyenne, en 1859, pour 2,650,000 tonnes, 0 fr. 08,1, frais accessoires compris, c'est-à-dire moins de 8 c. pour le transport proprement dit.

Nous avons enfin cherché des points de comparaison entre nos tarifs et ceux que perçoivent les lignes auxquelles nous sommes reliés à nos frontières. Partout la différence est en notre faveur, et les tarifs de l'Etat belge, du Central Suisse, de la Direction royale de Saarbruck et de l'Union centrale allemande sont supérieurs à ceux des chemins de l'Est.

Bien que l'établissement des chemins remonte à peu d'années, il semble que l'on ait oublié la situation des transports avant leur construction. Nous ne parlerons pas de ces masses énormes de combustibles, de minerais, de matériaux de construction que les routes de terre n'ont jamais pu recevoir et que les voies navigables se voient enlever par les chemins de fer, mais nous indiquerons les prix et délais demandés par le roulage ordinaire et accéléré entre Paris et les cinq principales villes de notre réseau, Metz, Nancy, Strasbourg, Mulhouse et Bâle, de 1834 à 1847, et nous mettrons en regard les prix et délais du chemin de fer, selon les taxes perçues en vertu des tarifs généraux ou spéciaux.

On ne peut lire tous ces chiffres, mais ils se résument en quelques lignes :

PRIX PAR 100 KILOGRAMMES.

Désignation des parcours.	Distances par terre. kilom.	Roulage de 1834 à 1847.				Chemins de fer de 1858 à 1859.				
		Délais. jours.	Accéléré. fr. c.	Délais. jours.	Ordinaire. fr. c.	Délais. jours.	1re série.	2e série.	3e série.	4e série.
Paris à Metz.....	332	5	15 »	15	9 »	6	7 00	6 31	4 75	3 14
à Nancy ...	318	5	14 »	12	8 »	6	6 48	5 78	4 37	2 91
à Strasbourg	461	8	20 »	18	11 »	7	8 82	7 72	5 81	3 76
à Mulhouse.	476	8	20 »	18	11 »	7	8 04	7 60	5 71	3 69
à Bâle.....	509	9	22 »	20	13 »	7	9 20	8 16	6 07	3 94

Les délais actuels pour les marchandises transportées au prix des tarifs généraux sont ceux de l'ancien roulage accéléré, et par conséquent, la moitié ou le tiers des délais de l'ancien roulage ordinaire.

Au point de vue des prix, si l'on prend pour type les marchandises de la deuxième série à 0 fr. 14 c., le chemin de fer fait payer approximativement le tiers de l'ancien roulage ordinaire.

Nous n'avons pas indiqué de prix pour la période comprise entre 1847 et 1852, parce que pendant ces années beaucoup de transports ont eu lieu par voie mixte, terre et chemins de fer, et que les Compagnies avaient consenti en faveur des commissionnaires de roulage des prix particuliers qui, rappelés aujourd'hui, ne donneraient que des renseignements inexacts.

Nous avons la conviction profonde que les intérêts des Compagnies de chemins de fer et du public sont solidaires, que là où des transports sont à faire, que là où des industries sont à créer, jamais le concours des Compagnies n'a fait défaut. Elles ont toujours su, par des abaissements suffisants, agrandir le marché de chaque producteur, soit en amenant la matière première, soit en portant au loin le produit fabriqué.

Sans aucun doute, dans cette œuvre immense, il y a des froissements d'intérêts. Des industries sont déplacées et font entendre de vives réclamations ; mais nous n'hésitons pas à dire qu'un bien immense a été accompli, et que la liberté assurée aux Compagnies de se mouvoir dans les limites fixées par leurs cahiers des charges n'a, en définitive, produit qu'un notable abaissement dans tous les prix de transport.

Cet abaissement sera-t-il permanent? Les ennemis de l'industrie des chemins de fer le nient et montrent le relèvement général des prix comme le but caché auquel tendent les Compagnies de chemins de fer après la ruine de toutes les entreprises rivales. Une telle crainte est chimérique, et les abaissements effectués

dans des régions où il n'y a pas et où il n'y aura jamais de voie navigable suffisent à prouver que les Compagnies savent obéir à d'autres intérêts qu'à l'aiguillon de la concurrence. Sans aucun doute, il pourra y avoir dans l'avenir des relèvements dans une certaine limite, et les Compagnies commettraient une regrettable erreur en rendant définitifs les abaissements qu'elles ont mis en pratique aujourd'hui. Quand le prix de toutes choses autour d'elles s'élève rapidement, quand le prix du combustible dans les mines augmente de moitié en dix ans, quand les salaires des milliers d'agents qui constituent le personnel des chemins de fer deviennent insuffisants, rendre immuables les prix de transport serait une faute qui compromettrait à un haut degré l'avenir des chemins de fer, et, par suite, les intérêts des actionnaires.

Ces considérations sont celles qui ont guidé et qui guideront encore le Conseil d'administration dans l'appréciation de toutes les questions concernant les tarifs.

En résumé, dans les quinze années qui viennent de s'écouler, de grandes choses ont été faites. Grâce à votre concours, les départements de l'Est ont été dotés d'un puissant réseau, sans lequel les richesses naturelles qu'ils renferment seraient restées longtemps sans valeur. Nous avons l'espoir que vos sacrifices auront un autre résultat que celui d'avoir contribué à la prospérité générale du pays, et que la marche ascendante du trafic permettra de donner aux capitaux engagés un produit satisfaisant.

DIVIDENDE.

D'après les tableaux qui vous ont été adressés, le total des produits effectifs de l'ancien réseau s'élève à la somme de		41,028,815 88
Dont il faut déduire :		
Dépenses de toute nature,	17,391,736 36	
Intérêts d'obligations et amortissement d'actions afférentes à l'ancien réseau, sous déduction des intérêts des capitaux improductifs,	2,197,590 54	
Part proportionnelle de l'allocation à la caisse des retraites,	42,679 50	
Exercice clos. — Comptes à liquider,	525,000 »	20,157,006 40
Produits nets,		20,871,809 48

Le trafic considérable de voyageurs sur l'ancien réseau, le trafic plus considérable encore de marchandises qui s'y développe, le nombre d'années qui se sont écoulées depuis l'ouverture de ces différentes lignes, tout ce mouvement n'a pu se produire sans fatiguer la voie, le matériel roulant et le matériel fixe lui-même. Chaque année, nous avons porté en dépense l'entretien de la voie et les réparations incessantes du matériel roulant. La durée de résistance du matériel fixe a été plus grande. Les rails ne se détériorent pas d'une manière uniforme. L'expérience n'a pas encore été assez longue pour assigner des époques certaines à la nécessité de leur réfection ; mais sur tous les chemins de fer on a pu constater qu'au bout d'une période d'environ douze années, des réfections partielles deviennent nécessaires. Déjà, dans l'exercice dont nous vous rendons compte, nous avons dû commencer cette opération sur plusieurs sections de l'ancien réseau, et, pour achever de couvrir les dépenses faites ou engagées, il est indispensable de faire sur les produits de cet exercice un prélèvement de 500,000 fr. Nous continuerons successivement cette opération, et nous trouverons dans les sommes en réserve les moyens d'atténuer la charge annuelle.

Les statuts exigent la formation d'un fonds de réserve jusqu'à concurrence d'une somme de 5 millions. C'est avec votre assentiment que nous avons procédé depuis plusieurs années à sa formation. Mais, comme nous devancions l'époque indiquée par les statuts, nous pouvions ne pas appliquer les proportions fixées par ces statuts. Au lieu de faire un prélèvement de 5 0/0 de l'excédant des recettes sur les dépenses, nous ne l'avons fait que sur le second dividende à distribuer.

L'article 46 des statuts de 1854 dit expressément, qu'à partir de la mise en exploitation de toutes les sections réunies, il sera prélevé sur l'excédant des produits annuels une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues, et que la quotité de cette retenue ne peut être inférieure à 5 0/0 du produit net.

Tant que toutes les lignes ont formé un seul et même réseau, l'assemblée était rigoureusement dans le droit d'ajourner la formation du fonds de réserve, ou d'en fixer la proportion à son gré.

Cette année, cette situation est changée.

Les lignes sont classées en deux réseaux séparés.

La formation du fonds de réserve a pour principal but de pourvoir aux dépenses imprévues ou anormales, qui, sans cela, pèseraient sur les revenus de l'exercice. Or, c'est l'exploitation de l'ancien réseau qui produit le dividende : c'est donc l'ancien réseau qui est le plus directement intéressé à la formation du fonds de réserve. Il est considéré par le gouvernement et par nous-mêmes comme achevé, et les dispositions statutaires de l'article 46 deviennent obligatoires. Comme conséquence, nous devons porter au fonds de réserve la somme de	1,043,590 47
Le produit net se trouve ainsi réduit à la somme de	19,328,219 01
Il a été payé, au mois de novembre, un premier dividende de	9,967,940 »
Il reste donc à distribuer une somme de	9,360,279 01
ce qui représente 18 70 par action, et une somme de	10,279 01
qui sera reportée à compte nouveau pour 1860.	

Ce second dividende, joint au premier, forme pour l'exercice 1859, un dividende total de 38 fr. 70 c.

Si l'assemblée adopte cette proposition, ce dividende sera payé à la Caisse de la Compagnie, à partir du 1er mai.

Le total des produits effectifs sur le nouveau réseau s'est élevé à la somme de	17,390,668 44
Les dépenses effectives se sont élevées à,	9,573,046 71
L'excédant des recettes sur les dépenses s'élève à	7,817,621 73

Cette somme, mise en regard de celle de 16 millions 948,229 fr. 91 c. pour intérêts et amortissement des obligations du nouveau réseau, et sous déduction des intérêts sur capitaux improductifs, constitue une différence de 9,130,608 fr. 18 c., qui, conformément aux prescriptions de la convention de 1859, doit être portée au compte d'établissement du nouveau réseau.

TITRES.

Le nombre total des titres émis par la Compagnie de l'Est, déduction faite des obligations des divers emprunts sorties aux précédents tirages, était, au 1er janvier de cette année, de 1,539,257, qui se divisent comme suit :

Actions ordinaires,	478,399	
Actions de jouissance,	21,601	
Total des actions,	500,000	500,000
Obligations 3 0/0,		367,118
— 3 0/0,		646,467
— Wissembourg,		19,465
— Montereau à Troyes,		3,242
— Mulhouse à Thann,		35
— Strasbourg à Bâle,		2,930
Total général,		1,539,257

Il serait très-difficile de constater d'une manière exacte la répartition de cette masse considérable de titres au porteur. Mais on peut, par le nombre de bordereaux présentés à l'encaissement des coupons, faire une évaluation approximative.

Au 20 février dernier, le nombre des bordereaux présentés était de 69,639 ; mais ce nombre est notablement inférieur à celui des porteurs de titres.

En effet, le 20 février, on a constaté que 76,095 coupons n'avaient pas été présentés. Or, l'expérience nous a appris que les bordereaux tardivement présentés ne contenaient jamais qu'un très-petit nombre de titres appartenant à une même personne. Il est tout simple en effet que le porteur d'une grande quantité de titres s'empresse de réclamer le paiement des coupons, tandis que les porteurs d'une faible quantité, quelquefois deux ou trois titres seulement, attendent plusieurs semaines et souvent plusieurs mois avant de trouver l'occasion de les faire présenter sans frais à la caisse des Compagnies.

Les 76,095 titres qui n'avaient pas encore été présentés le 20 février sont donc divisés proportionnellement en plus de porteurs que les 1,463,162 titres appartenant aux 69,639 porteurs plus empressés, et cependant le nombre moyen des titres appartenant en moyenne à chacun de ces derniers porteurs n'est que de 21.

Nous devons faire encore remarquer qu'un certain nombre de bordereaux présentés à l'encaissement indique clairement une division de titres. Ce sont les bordereaux présentés par les receveurs généraux, les banquiers, les agents de change, les receveurs de rentes et les négociants, toutes personnes qui, à l'époque des échéances, reçoivent de leurs clients de province un certain nombre de coupons à encaisser.

Nous avons constaté que sur 570 porteurs de bordereaux, représentant plus de 200 titres, on en trouve 232 exerçant l'une des professions que nous venons d'indiquer, et représentant chacun 10 et peut-être 20 propriétaires de titres. En admettant la moyenne entre ces deux hypothèses, on aurait 3,480 porteurs différents.

Nous croyons pouvoir présenter l'approximation suivante, qui nous paraît devoir être au dessous de la vérité.

1° 1,463,162 titres, encaissés par porteurs, soit 21 titres par personne ;	69,639
2° 76,095 titres, encaissés par porteurs, soit 5 titres par personne ;	15,218
3° Et 4,600 porteurs dont les titres sont présentés par 232 banquiers, agents de change, receveurs généraux, etc.,	4,600
Ensemble,	89,457

Soit, en nombre rond, 90,000 porteurs ayant en moyenne 17 titres chacun.

De cette recherche que nous venons de faire, et en admettant, ce qui est probable, que la même enquête faite par les autres Compagnies donne des résultats semblables, on est en droit de conclure que les porteurs de titres de chemins de fer s'élèvent à plus de 700,000. Ces 700,000 porteurs de titres, ont déjà donné 4 milliards pour construire les grands travaux publics qui sont reconnus aujourd'hui comme le plus puissant élément des progrès du commerce et de l'industrie du pays, et par conséquent de la richesse nationale.

Lorsqu'on demande des sacrifices à ce qu'on appelle improprement les Compagnies, on les demande en réalité à ces 700,000 porteurs de titres qui ont donné le concours de leur patrimoine et de leurs épargnes pour la création des grandes lignes ferrées que le Trésor de l'Etat n'aurait pu entreprendre. Ils ont droit assurément à toute la sollicitude d'un gouvernement éclairé, et nous avons la confiance que cette sollicitude ne saurait leur faire défaut.

Conformément aux statuts, vous devez procéder cette année au renouvellement de cinq membres du Conseil d'administration.

Les membres du Conseil désignés par le sort sont :

MM. Du Bochet,
Baude,
George,
Le baron Renouard de Bussière,
Davillier.

L'article 20 des statuts dispose que les administrateurs sortants peuvent être réélus.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Assemblée générale des actionnaires du 24 avril 1860.

PRÉSIDENCE DE M. ÉMILE PEREIRE, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

En vous exposant l'année dernière la situation de notre ligne, nous mettions sous vos yeux, en face d'un passé difficile et lent à se développer, les indices certains d'une prospérité future. — Nous étions alors bien près de toucher au moment où le mouvement toujours croissant de nos recettes devait infailliblement atteindre et dépasser l'intérêt de notre capital de premier établissement.

Nous vous apportons aujourd'hui la confirmation de ces promesses.

Les recettes de l'exploitation de l'année 1859, que nous allons détailler devant vous, présentent une augmentation de 4,696,155 fr., soit de 27 0/0 sur les recettes de l'année précédente. — La ligne de Cette, dont la recette brute, en 1858, était de 23,800 fr., par kilomètre et par an, s'est élevée à 31,250 fr., ce qui correspond à une augmentation de 31 0/0. — Le produit net du chemin de fer, qui était de 7,352,000 f., s'est élevé en 1859 à 10 millions 479,000 fr., et ce chiffre, qui correspond à une augmentation de 42 0/0, marque le début de l'ère nouvelle où nous allons entrer, car il présente déjà un dividende de 7 fr. par action, en sus de l'intérêt de 20 francs.

Dans l'année qui s'est écoulée depuis votre dernière assemblée, nous avons poursuivi l'achèvement de l'ancien réseau, et organisé le service de construction du nouveau réseau, en vue de la prompte exécution d'une partie de ses lignes. — Nous avons étendu nos correspondances commerciales, développé notre trafic, amélioré certaines parties de notre matériel, et perfectionné nos détails d'exploitation pour y introduire le plus d'ordre et d'économie possible. — Nous avons abordé l'exploitation du nouveau réseau, en ouvrant la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes. — Enfin, nous avons été conduits à modifier l'administration de notre ligne, en réunissant dans les mêmes mains le service de la construction et celui de l'exploitation, modification qui introduit plus d'unité dans la direction de nos services, et établit une liaison intime entre deux branches étroitement liées entre elles.

Nous allons passer successivement en revue toutes les parties de notre concession.

I. — CONSTRUCTION DE L'ANCIEN RÉSEAU.

TRAVAUX DIVERS.

Nous avons continué, sur nos lignes en exploitation les travaux nécessaires pour assurer l'économie et la régularité du service.

Il reste aujourd'hui peu de chose à faire pour terminer l'ancien réseau, dans les conditions où il s'exploite actuellement.

A Narbonne, l'exploitation se fait encore dans une gare provisoire ; l'établissement des bâtiments définitifs a été retardé jusqu'ici par les difficultés survenues avec le génie militaire, une partie de la gare étant établie dans l'intérieur de la première zone de défense de cette place. — Nous poursuivons la solution de cette question.

A Cette, la gare définitive des voyageurs est construite, et nous l'exploitons en commun avec la Compagnie de la Méditerranée. Mais le service des marchandises se fait encore dans des halles provisoires, qu'il convient de transporter sur la rive opposée du canal de la Bordigue, à côté du bâtiment des voyageurs, et le long d'un bassin maritime creusé par nos dragages. Nous avons dû nous concerter, pour ce nouveau travail, avec les ingénieurs de l'Etat, chargés de relier notre bassin avec le port de Cette, à l'aide d'un grand canal maritime de 5 mètres de profondeur. Des crédits ont été ouverts par l'Etat pour pousser activement ce travail, et nous mettons aujourd'hui la main à la construction des halles et des quais. — Cet ensemble de travaux permettra aux navires de transborder directement sur nos quais de marchandises, et il apportera un nouvel élément de célérité et d'économie dans nos services de transit.

Il reste, dans la gare de Perpignan, à terminer le bâtiment définitif des voyageurs, dont la construction a été ajournée en vue de certaines modifications dues à l'allongement de notre ligne sur Port-Vendres.

Il nous reste aussi à construire le bâtiment définitif de la gare d'Arcachon.

Nous poursuivons auprès de l'administration supérieure l'autorisation d'établir sur les quais de Bordeaux des rails destinés à mettre notre gare en communication directe avec les navires et avec l'entrepôt. — Cette liaison, utile à notre ligne, sur laquelle le transit tend à prendre un développement dont nul ne peut prévoir les limites, constituera en même temps l'une des plus notables améliorations que puisse recevoir le port de Bordeaux.

A Bayonne, nous communiquons maintenant avec l'Adour, au moyen de rails établis sur le quai, à la construction duquel nous avons contribué par une subvention de 70,000 francs.

A Bordeaux, à Toulouse, à Aiguillon, à Tonneins, à Moissac, nous avons dû agrandir nos halles pour les mettre en rapport avec l'accroissement du trafic.

L'affluence des voyageurs, à Morcenx, sur la ligne de Bayonne, pendant la saison des eaux, nous a obligés d'agrandir cette gare.

PONT DE BORDEAUX.

Le travail le plus considérable, destiné à compléter notre ancien réseau, consiste dans le raccordement de notre ligne avec celle d'Orléans à Bordeaux.

Vous vous rappelez que ce raccordement a fait l'objet d'une convention spéciale, en date du 1er août 1857, passée entre M. le ministre des travaux publics et les deux Compagnies du Midi et d'Orléans, réunies pour faire, à frais communs, les travaux, sous la conduite de nos ingénieurs.

L'ouvrage capital consiste dans la traversée de la Garonne, qui s'effectue à 1,000 mètres environ à l'amont du pont en pierres construit sous l'Empire. — Le passage à franchir présente 500 mètres de largeur, un fond de vase épais superposé au gravier, et des profondeurs qui vont jusqu'à 10 mètres au-dessous de l'étiage.

Le passage est franchi à l'aide de six piles en fonte creuse, remplies de béton. Elles supportent un tablier métallique, qui pèse environ 3,000 tonnes, et dont les deux poutres latérales ont 6m,35 de hauteur.

Les cinq travées centrales ont 77 mètres d'ouverture ; les deux travées de rive ont 57m,50.

Chaque pile est formée de deux tubes reliés entre eux et composés de tambours en fonte superposés, de 3m,60 de diamètre et de 1 mètre de hauteur. — Ces tubes sont foncés à l'aide de l'air comprimé, jusqu'à la rencontre de la couche de gravier incompressible. — Les fondations de la deuxième pile, en partant de la rive droite, ont dû être descendues ainsi jusqu'à 22 mètres au-dessous de l'étiage.

L'année dernière, à la date de votre assemblée générale, ce grand travail était à son début. — La culée droite était fondée ; la troisième pile était à peu près terminée ; les raccordements n'étaient commencés sur aucune des deux rives ; plusieurs projets de détail restaient à fournir.

Depuis cette époque, le travail a été poussé avec énergie, malgré les difficultés causées par les crues de la Garonne et par les intempéries d'un hiver exceptionnellement long et rigoureux.

Des dispositions ont été prises pour mener de front le fonçage de deux tubes à la fois.

Cinq piles et la culée droite sont aujourd'hui complétement terminées.

Le tablier métallique est posé sur quatre travées, et les approvisionnements sont prêts pour toute la longueur.

La culée gauche, dont la fondation par caissons a été longtemps retardée par les crues, est près d'être terminée.

Les remblais et les ouvrages d'art du raccordement de la rive droite sont très-avancés.

Sur la rive gauche, le viaduc qui vient à la suite du pont et traverse le quai de Paludate, est en cours d'exécution : quinze piles sont fondées, sur dix-huit. — Les fournitures de fonte et de tôle pour cet ouvrage sont prêtes à être mises en place. — L'achèvement de cette partie a été retardée par les lenteurs survenues dans l'approbation des projets et dans l'autorisation des formalités nécessaires à l'expropriation.

Des engagements très-précis, contractés par les entrepreneurs vis-à-vis de la Compagnie, nous donnent l'assurance que le pont pourra être franchi vers le milieu du mois de juin.

Dix années ont été nécessaires pour construire l'ancien pont de Bordeaux, commencé par ordre de Napoléon Ier en 1811, et livré au public le 30 septembre 1821. — Le pont que nous construisons, qui doit résister à des épreuves trois fois plus lourdes que le premier, en raison du service auquel il est destiné, aura été construit en deux années.

II. — ROUTES AGRICOLES.

L'exécution des routes agricoles a été poussée avec activité.

Elles forment, comme vous le savez, un réseau de vingt-deux routes, aboutissant à nos différentes stations des Landes, et embrassant un développement total de 467 kilomètres.

L'exécution a été commencée en avril 1858.

Aujourd'hui, les projets sont terminés, et en grande partie approuvés, sur 384 kilomètres. — Les 83 kilomètres dont les études restent à fournir se rapportent aux trois routes suivantes :

1° Celle de Laluque à Saint-Girons, par Castets, sur 32 kilomètres.

Le projet est fait, mais son envoi est retardé par l'examen de variantes que la Compagnie a fait étudier sur la demande des populations.

2° Celle de Morcenx à Mimisan, sur 37 kilomètres.

Les ingénieurs de l'Etat se sont réservé cette étude, en vue de desservir directement la localité de Mezos qui, d'après les projets primitifs de la concession, devait être desservie par un embranchement.

3° Celle du bourg de Sabres à Labrit, sur 14 kilomètres.

La fixation du tracé est arrêtée ici par quelques dissidences avec les populations.

Ainsi, au point de vue des projets, tout est étudié, et ce qui reste à fournir n'est retardé que par le choix à faire entre les tracés.

Les terrassements sont complétement terminés sur 251 kilomètres, c'est-à-dire sur plus de la moitié de la longueur totale.

Les chaussées sont faites avec des graviers extraits des carrières de Villenave, près de Bordeaux, et de Saubusse, au delà de Dax. — Ces matériaux sont chargés en wagons, dans les carrières mêmes, et traînés par nos machines jusqu'aux lieux d'emploi, à l'aide de voies provisoires en rails établis sur les terrassements. — Ils sont reliés par des matériaux d'aggrégation, et fortement cylindrés par des machines.

Les graviers sont aujourd'hui répandus sur une longueur de 127 kilomètres. — Les ouvrages d'art sont adjugés sur toute la longueur et terminés sur 103 kilomètres. — Enfin, 87 kilomètres de routes sont livrés à la circulation.

Toutes les mesures ont été prises pour imprimer la plus grande activité aux travaux, et nous avons la certitude que le réseau complet pourra être livré à la circulation à la date fixée dans notre convention, c'est-à-dire au 1er octobre 1861. — La Compagnie est elle-même très-directement intéressée à jouir le plus tôt possible de l'ouverture de ces artères, qui vivifieront la contrée et verseront en abondance sur notre ligne les produits en bois, en charbons, en résines, de l'immense surface de forêts qui tapisse le sol des Landes. Déjà les recettes de nos stations de Facture, de Morcenx, de Sabres, de Rion, se ressentent de l'accroissement de transports produit par les routes ouvertes.

Il faut bien le dire : l'exécution, dans un aussi bref délai, d'un tel développement de routes, dans une

contrée déserte, dépourvue d'ouvriers, d'habitations, de voies de communication, de matériaux de construction, où tout manque, sauf le sable, n'était réellement abordable qu'à une grande Compagnie pouvant y affecter, comme nous l'avons fait, un matériel considérable de rails, de wagons et de machines. — Pour construire ces routes, il a fallu, sitôt les terrassements faits, y établir des voies provisoires qui permissent de construire les chaussées et les ouvrages d'art, en apportant sur les lieux le gravier, les pierres, la chaux, et nos locomotives ouvrent la trace des routes futures, en sillonnant des déserts et des forêts à peu près vierges. — L'exécution de ce réseau aura nécessité l'emploi de 78 kilomètres de chemins de fer provisoires, de quatre de nos machines les plus puissantes, de quatre cents wagons, et tout compte fait, elle aura absorbé momentanément un matériel dont le capital s'élève à près de deux millions et demi. — Sans ces moyens puissants, la dépense et les délais d'exécution auraient dépassé de beaucoup les prévisions, et si l'Etat avait dû faire ces routes, avec les ressources limitées dont dispose le service des ponts et chaussées, il y aurait certainement consacré trois fois plus de temps et dépensé trois fois plus d'argent.

III. — NOUVEAU RÉSEAU.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Vous avez approuvé, dans votre assemblée générale extraordinaire du 28 février 1859, la nouvelle convention passée entre M. le ministre des travaux publics et notre Compagnie, et qui modifie les bases primitives de la concession du nouveau réseau.

Il est utile de mettre sous vos yeux celles des conditions de ce nouveau traité qui intéressent le plus directement notre situation présente.

Le nouveau réseau comprend un développement total de 824 kilomètres, sur lesquels 461 kilomètres seront exécutés entièrement aux frais de la Compagnie, et 363 kilomètres seront construits par l'Etat, dans des conditions analogues à celle de la loi de 1842, c'est-à-dire que la Compagnie n'aura à supporter que la dépense des bâtiments, de la voie et du matériel roulant.

Voici le détail des lignes :

1° *Lignes à construire par la Compagnie.*

De Mont-de-Marsan à Tarbes,	101 kil.	60
D'Agen à Andrest,	123	90
De Dax à Ramaux,	28	»
De Bayonne à Irun,	35	»
De Saint-Simon (près Toulouse) à Foix,	71	»
D'Agde à Lodève,	53	»
De Castres à Nauroux,	49	»
	461 kil.	50

2° *Lignes à construire en partie par l'Etat.*

De Toulouse à Bayonne,	328 kil.		
De Perpignan à Port-Vendres,	35	363	»
TOTAL,		824	50

La dépense incombant à la Compagnie, pour l'exécution de ces lignes, est évaluée à 132 millions.

Jusqu'à concurrence de cette somme, l'Etat garantit l'intérêt à 4 0/0, et l'amortissement, calculé au même taux, du capital de premier établissement (ensemble à fr. 65 0/0), pendant une durée de cinquante ans.

Cette garantie court à partir du 1er janvier 1865. — Jusqu'à cette époque, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution du nouveau réseau sont payés par les produits des nouvelles lignes ouvertes, et les excédants de dépense sont portés au compte du premier établissement.

Dans ces conditions, nous avons pensé qu'il y avait grand intérêt pour nous à organiser, en vue d'une prompte exécution, les études et les travaux du nouveau réseau, tout en ménageant les ressources financières qu'il est convenable et prudent d'y affecter. L'ouverture de ces lignes nouvelles doit, en effet, accroître les recettes de l'ancien réseau, qui est le tronc commun par lequel s'écouleront les produits fournis par les embranchements. Il profitera pendant quelques années de cet accroissement sans avoir à supporter les charges de l'exploitation nouvelle.

Nous avons, en conséquence, donné l'ordre à nos ingénieurs d'attaquer simultanément les quatre lignes suivantes, formant ensemble une longueur de 187 kilomètres, savoir :

De Dax à Ramoux ;
De Bayonne à Irun ;
De Saint-Simon à Foix ;
Et d'Agde à Lodève.

De leur côté, les ingénieurs de l'Etat poussent activement les travaux de Toulouse à Saint-Gaudens, et de Pau à Ramoux.

Les études de Perpignan à Port-Vendres sont achevées, et l'Etat se prépare à passer à l'exécution. Il poursuit en même temps les études du prolongement de cette ligne sur l'Espagne, par Figuières. Nous avons donc la certitude de voir incessamment Port-Vendres relié à notre réseau, et placé sur la grande ligne de Paris à Barcelone. C'est la vie donnée enfin à ce beau port, trop longtemps déshérité faute de communications, ce port le plus sûr, le plus profond que la France possède sur ces côtes, et que le génie prévoyant de Vauban signalait déjà, il y a deux siècles, à l'attention de Louis XIV.

L'exécution du nouveau réseau se trouve donc abordée en ce moment sur un développement total de 361 kilomètres, et il est permis d'espérer que, dans le courant de 1862, toute cette longueur pourra être mise en pleine exploitation. — Si l'on y ajoute les 100 kilomètres représentés par la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes, déjà ouverte aujourd'hui, on voit que le trafic de notre ancien réseau se trouvera, à cette époque, accru par l'apport de 462 kilomètres d'embranchements, formant plus de la moitié du réseau à construire.

LIGNE DE TARBES.

La ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes a été ouverte à l'exploitation des voyageurs, le 24 septembre 1859, et à celle des marchandises, dans le courant de janvier dernier.

Un mois environ avant l'ouverture, la pose de la voie avait été poussée avec assez d'activité pour permettre, au 18 août, le passage de LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice se rendant aux eaux de Saint-Sauveur.

L'exécution de cette ligne a été faite dans des conditions très-économiques. Le chemin de fer est établi presque partout au niveau du sol : de là sont résultés un assez grand nombre de passages à niveau, et beaucoup de déviations de chemins latéraux que nos ingénieurs s'appliquent à terminer le plus activement possible.

Les bâtiments des stations ont été établis provisoirement ; il reste à faire les constructions définitives. — L'hiver très-rude que nous venons de traverser n'a pas permis d'y mettre encore la main ; elles seront terminées à la fin de la compagne.

L'exploitation de la ligne de Tarbes n'a donné jusqu'ici que des résultats incomplets. — Entreprise pendant un hiver très-défavorable au mouvement des voyageurs et dans une contrée dont les récoltes avaient été ruinées par la grêle et par l'oïdium, l'exploitation de ce tronçon ne peut être considérée que comme une mise en train, et c'est dans quelques mois seulement qu'elle pourra donner des résultats satisfaisants.

Le total des recettes, depuis l'ouverture jusqu'au 31 mars, s'est élevé à 207,381 fr. 56 c.

ÉTUDES.

Les études sont poussées aussi activement que possible sur les quatre autres lignes que nous avons signalées. — Ce qui restait de l'ancien personnel de la construction a été renforcé ; deux services d'ingénieurs en chef ont été créés, l'un à Toulouse, l'autre à Bayonne. — Nous attachons un grand prix à faire préparer les études avec le plus de soin possible. Plusieurs de nos tracés sont dans des conditions telles que le choix entre diverses directions peut avoir la plus grande influence sur la dépense. Des études bien faites sont la meilleure garantie d'économie dans l'exécution.

LIGNE DE FOIX.

Les études générales de Toulouse à Foix sont terminées et le projet a été soumis à M. le ministre des travaux publics.

Cette ligne se présente dans d'excellentes conditions d'économie, soit de construction, soit d'exploitation.

Les pentes sont inférieures à 0m,005 par mètre sur la plus grande partie de la longueur, et leur maximum ne dépasse pas 0m,0066. Les courbes sont largement développées, et le plus petit rayon n'est pas inférieur à 550 mètres.

Sauf un pont de 140 mètres d'ouverture à construire à Pensaguel, sur la Garonne, et dont le projet a été soumis au ministre, les ouvrages d'art sont rares et sans difficultés.

Les stations seront au nombre de sept, y compris celle de Foix, dont nous avons proposé l'établissement sur la rive droite de l'Ariége.

La dépense de cette ligne, d'après l'estimation sommaire qui en a été faite, paraît devoir atteindre tout au plus 160,000 fr. par kilomètre, y compris la voie, le matériel roulant et les frais généraux.

L'étude que nous avons fait faire par nos agents commerciaux, du trafic de cette ligne, annonce un transport déjà existant de 117,000 tonnes de marchandises et de 80,000 voyageurs formant, avec les denrées fraîches, les volailles et les bestiaux, une recette probable et immédiate de 1,100,000 fr. par an, soit 15,000 fr. par kilomètre et par an.

LIGNE DE LODÈVE.

Les études de la ligne de Lodève sont très-avancées entre Agde et Clermont. Un ingénieur, résidant à Pézénas, en est spécialement chargé, sous la direction de l'ingénieur en chef de Toulouse.

Deux tracés ont été étudiés entre Pézénas et Agde, l'un sur la rive droite et l'autre sur la rive gauche de l'Hérault. — Nous attendons la fin de ces études comparatives pour soumettre définitivement notre choix au ministre.

LIGNE D'IRUN.

Un autre ingénieur résidant à Bayonne, est chargé de la ligne de Bayonne à Irun. — Les études de la partie comprise entre Bayonne et Biarritz sont terminées. Elles ont présenté beaucoup de difficultés, provenant des sujétions qu'imposent au tracé le voisinage de la traversée des fortifications de Bayonne.

L'emplacement de la gare de Biarritz est déterminé dans de très-bonnes conditions d'exploitation.

Au delà de Biarritz, les études sont poussées dans diverses directions, motivées par la configuration du terrain, qui est extrêmement tourmenté dans toute cette partie.

LIGNE DE PAU.

Le tracé entre Dax et Ramoux a exigé l'étude de plusieurs variantes ; il traverse deux lignes de faîte : l'une séparant la vallée de l'Adour et celle du Luyt, l'autre comprise entre cette dernière vallée et celle du gave de Pau.

Le tracé est aujourd'hui arrêté jusqu'au passage du Luyt. — Il traverse l'Adour à l'aval de Dax, et arrive à cette gare par une courbe à grand rayon.

Au delà du Luyt, notre tracé à partir de Mimbaste, passe entre Habas et Mixon, et traverse le Col dans des conditions plus économiques que celui qui avait été l'objet d'études antérieures.

COMMANDES.

Nous nous sommes occupés des commandes nécessaires à l'établissement de la voie sur les 361 kilomètres de ligne à établir.

Un marché de 30,000 tonnes de rails a été conclu avec l'usine du Creusot.

Les fournitures de coussinets, d'éclisses, de chevillettes, de boulons ont été distribuées entre diverses usines, parmi lesquelles nos forges des Landes ont eu leur part.

Les époques de livraisons ont été échelonnées de façon à coïncider avec l'achèvement successif de ces lignes.

Tous ces marchés ont été conclus à des prix notablement inférieurs à ceux des commandes antérieures. Leur montant total est de 9,200,000 francs. Il pré-

sente une économie d'un million et demi sur le chiffre qu'auraient donné les prix qui étaient courants il y a quatre ans, et qui ont servi de bases à nos marchés conclus en 1855 et 1856.

Il est à remarquer que l'application du nouveau traité de douanes entre la France et l'Angleterre ne nous aurait pas offert des conditions meilleures que celles que nous avons obtenues de l'industrie française.

L'effectif de notre matériel roulant, déjà insuffisant dans quelques parties pour faire face à l'accroissement du trafic de l'ancien réseau, devait être mis en rapport avec l'exploitation future des lignes nouvelles.

Nous avons commandé dans ce but 700 wagons couverts conformes au type existant sur notre ligne. Cette commande, dont l'importance est de 1,950,000 f., présente une économie de 650,000 fr., soit 33 0/0, sur les prix antérieurs.

IV. — EXPLOITATION.

L'exercice 1859 a trouvé l'ancien réseau terminé et en pleine exploitation dans toutes ses parties, formant un développement total de 793 kilomètres, ainsi répartis :

Ligne de Bordeaux à Cette	476	kilomètres.
Ligne de Bordeaux à Bayonne,	198	—
Embranchements de Perpignan,	64	—
— de Mont-de-Marsan,	42	—
— d'Arcachon,	13	—
Total,	793	kilomètres.

En vous rendant compte l'année dernière des résultats de l'exploitation de 1858, nous avions dû vous expliquer les causes de l'insuffisance des recettes qui avait marqué cet exercice. Le premier semestre s'était accompli sous l'influence de cette crise qui a pesé sur toutes les lignes de France, sans exception, et s'est traduit par une diminution notable sur leur recette kilométrique. Cette diminution a atteint, sur l'ensemble du réseau français, 3,86 0/0. Notre ligne seule était parvenue à couvrir, par ses augmentations du second semestre, les pertes subies par le premier, et finalement à présenter une augmentation de 5 0/0 sur la recette kilométrique de l'année précédente.

Ce fait nous amenait à conclure que notre ligne, maintenant dégagée des difficultés inséparables des commencements d'une grande entreprise, dégagée aussi des crises exceptionnelles qu'elle avait eu à partager dès son début, avec les lignes plus anciennes, devait prendre un rapide essor et récompenser prochainement, par le progrès de ses recettes, nos sacrifices et nos efforts.

Ces prévisions se sont pleinement réalisées, et nous venons aujourd'hui vous en apporter la preuve, en vous exposant les résultats de l'exploitation de 1859.

Les comptes de 1859, comparés à ceux de l'exercice précédent, se résument ainsi qu'il suit :

	1858.	1859.	Augment. 0/0.
Recette brute,	16,784,594	21,480,749	27,97
Comptes d'ordre à déduire,	1,380,158	1,597,416	»
Recette nette,	15,404,436	19,883,333	29,07
Dépense nette,	8,052,681	9,404,516	16,78
Produit net,	7,351,755	10,478,817	42,54
Recette nette par kilomètre et par an,	19,673	25,074	27,45
Dépense nette par kilomètre et par an,	10,285	11,859	15,30
Rapport de la dépense à la recette,	52,27 0/0	47,29 0/0	»

Ce tableau dispense de tout commentaire. Il démontre nos rapides progrès, et par les résultats présents, déjà suffisants pour couvrir largement l'intérêt de notre capital, il justifie pleinement notre foi dans l'avenir.

Un fait est à signaler dans cette comparaison. Tandis que la recette kilométrique s'est accrue de 5,401 fr., la dépense par kilomètre ne s'est augmentée que de 1,574 fr. Le rapport de la dépense à la recette, qui était de 52 0/0, s'est abaissé à 47 0/0.

C'est là un résultat que nous vous avons annoncé à plusieurs reprises, et dont vous voyez aujourd'hui l'accomplissement. Notre chiffre est encore supérieur à celui des grandes lignes ; mais il n'en est pas moins très-bas, si l'on considère que leur recette kilométrique est beaucoup plus élevée que celle de 25,000 fr. par kilomètre, que nous a donné l'exercice 1859. Ce rapport s'abaissera de plus en plus, à mesure que notre recette s'élèvera, et l'obligation où nous nous sommes trouvés, dans nos commencements, de resserrer nos dépenses dans les plus strictes limites, nous permettra d'exploiter très-économiquement avec des recettes toujours croissantes.

L'accroissement de 27 0/0 obtenu dans notre recette kilométrique, est le résultat du développement normal de notre trafic. Aucune cause exceptionnelle n'y a contribué. Notre ligne n'a joui que dans une faible part de l'accroissement de recettes que les transports de la guerre d'Italie ont procuré à d'autres lignes. Les récoltes de vins dans le Midi ont été médiocres. Plusieurs produits importants pour nos recettes nous ont manqué. Les transactions commerciales étaient plutôt calmes qu'actives, et c'est dans le détail et la multiplicité des expéditions, plutôt que dans l'importance de leur tonnage, que l'accroissement s'est fait sentir.

Nos recettes se sont ainsi développées dans des conditions régulières, plutôt défavorables que propices, et ce développement se poursuit toujours.

La recette nette des quinze premières semaines, qui était en 1859 de 5,025,230
s'est élevée en 1860 à 5,752,120
et présente ainsi une augmentation de 14,40 0/0 sur l'exercice précédent (1).

La situation de la ligne du Midi est donc aujourd'hui faite. Si nos dépenses de premier établissement ont dépassé les chiffres qui ont servi de base à la concession, d'après le travail des ingénieurs de l'État, si nous nous sommes trouvés, pour fonder notre entreprise, en face d'une œuvre plus difficile et plus dispendieuse qu'on n'était autorisé à le penser, d'un autre côté, nos recettes aussi ont été bien au delà des prévisions, et ont aujourd'hui atteint un chiffre qui ne permet plus le doute sur l'avenir de notre ligne.

Au point où nous sommes arrivés, il est intéressant de jeter un regard derrière nous, et de mesurer les pas successifs que nous avons faits, depuis les premiers temps de notre exploitation. En voici le tableau :

	Longueur moyenne exploitée.	Recette nette totale.	Recette nette par kilomèt.	Rapport de la dépense à la recette.	Produit net.
	kilom.	Fr.	Fr.	p. 0/0.	Fr.
1855,	229	2,902,764	12,675	73,23	777,226
1856,	378	6,566,329	17,371	61,66	2,517,018
1857,	649	12,155,848	18,730	59,66	4,902,896
1858,	783	15,404,436	19,673	52,27	7,351,755
1859,	793	19,883,333	25,075	47,29	10,478,817

On le voit, notre accroissement a été continu, et il se poursuit toujours.

Il est surtout remarquable sur la ligne de Cette où les recettes nettes et les tonnages ont suivi la progression suivante :

	Recette kilométrique.	Tonnage.
1856,	17,355	152,156
1857,	22,857	375,009
1858,	23,800	471,911
1859,	29,263	652,453

Tandis que l'accroissement moyen du réseau a été, en 1859, de 27 0/0 sur l'année précédente, celui de la ligne de Cette, pris isolément, a été de 31 0/0.

(1) Les commencements de l'exercice 1860 ont été marqués par un léger ralentissement dans le trafic. Si l'on compare les quatre dernières semaines des deux exercices, l'augmentation, au profit de 1860, est de 21,05 0/0.

La ligne de Cette est appelée à grandir, plus peut-être qu'aucune autre ligne de France, sous l'influence du nouveau traité de commerce conclu avec l'Angleterre. Soit comme ligne de transit entre les deux mers, pour les transports de l'Angleterre vers la Méditerranée, soit comme ligne d'exportation vers l'Angleterre de nos produits du Midi, et principalement de nos vins, elle doit infailliblement recueillir les bénéfices de la situation nouvelle que ce traité a créée entre les deux États.

De son côté, la ligne de Bayonne est destinée à apporter prochainement une part active dans l'accroissement de nos recettes, à la suite de l'ouverture des embranchements pyrénéens, de l'achèvement des routes agricoles, et surtout de l'achèvement de la ligne d'Irun à Madrid, bientôt prête à être exploitée sur divers tronçons, et qui est destinée à lui assurer le marché d'une grande partie de l'Espagne.

Notre réseau, d'ailleurs, est à la veille d'éprouver une notable amélioration, soit pour le service des voyageurs, soit pour l'exploitation des marchandises, par l'ouverture du port de Bordeaux, qui permettra le passage des lignes du réseau d'Orléans sur les nôtres, sans les pertes de freins et sans les frais de transbordement auxquels ce mouvement est encore assujetti.

Nous allons entrer maintenant dans quelques détails de l'exploitation.

Notre fusion avec l'ancienne Compagnie de la Teste, que vous avez approuvée dans l'assemblée générale du 28 février 1859, permet aujourd'hui de confondre les comptes de la ligne de Bayonne avec ceux du reste du réseau. Notre exploitation forme ainsi un tout unique, dont il devient facile d'exposer les résultats.

RECETTES GÉNÉRALES.

Les recettes brutes de 1859 se décomposent ainsi :

	1859 fr.	1858 fr.	Augment. 0/0
Voyageurs,	8,391,673	7,523,370	11.54
Accessoires de grande vitesse,	1,707,369	1,225,624	39.30
	10,099,042	8,748,994	15.44
Petite vitesse et accessoires,	11,381,707	8,035,600	41.64
Totaux,	21,480,749	16,784,594	27.97

On voit que l'accroissement a été surtout notable dans les accessoires de la grande vitesse et dans les transports à petite vitesse. Ces derniers forment aujourd'hui les 53 0/0 de la recette totale. Cette proportion a toujours été en grandissant.

Elle était de 37 0/0 en 1856.
— 40 0/0 en 1857.
— 44 0/0 en 1858.

Le parcours total de nos trains a été de 3,086,803 kilomètres.

Ce chiffre n'est supérieur que de 150,000 kilomètres, soit 50 0/0, au parcours des trains en 1858, et ce léger excédant a suffi pour faire face à une augmentation de recettes de 4 millions 1/2, soit 28 0/0 ; ce qui montre que nos trains sont de mieux en mieux utilisés.

La recette moyenne, par kilomètre et par train, a été de 6 fr. 92 c.

Elle était, en 1856, de	4 fr.	33 c.
— 1857, de	4	68
— 1858, de	5	72

Le produit net par kilomètre et par train, qui était de 2 fr. 77 c. en 1858, s'est élevé à 3 fr. 87 c.

VOYAGEURS.

La comparaison du transport des voyageurs dans les deux exercices se résume ainsi :

	1859	1858
Nombre de voyageurs transportés,	2,422,166	2,407,933
Nombre de voyageurs transportés à la distance entière,	194,702	169,376
Produit total, y		

compris l'impôt,	8,391,673 f »	7,523,370 f »
Parcours moyen par voyageur,	64 k	55 k
Produit moyen par voyageur,	3 f 46	3 f 12
Tarif moyen par voyageur et par kilomètre,	» f 054	» f 056

On voit que le nombre absolu de voyageurs ne s'est pas notablement accru, quoique la recette présente un accroissement de 868,303 fr. — Le tarif moyen est resté à peu près constant. — L'augmentation est due uniquement à l'accroissement du parcours.

Les trains de plaisir figurent dans les recettes de 1850 pour 121,118 fr. — Cette source de revenu n'est pas importante, comme vous le voyez, puisqu'elle ne produit que 1 1/2 0/0 de la recette des voyageurs; néanmoins il est bon de la maintenir dans certaines circonstances.

La répartition par classes a été la suivante :

	1859	1858
Voyageurs de 1re classe,	10	10
— 2e classe,	15	16
— 3e classe,	75	74
Totaux,	100	100

ACCESSOIRES DE LA GRANDE VITESSE.

Les produits accessoires de la grande vite se présentent, sur l'exercice précédent, une augmentation de 39 0/0.

Ces produits étaient :

En 1856, de	1,408 fr.	par kilom.	et par an.
1857, de	1,400	—	—
1858, de	1,565	—	—
Ils sont, en 1859, de	2,153	—	—

Cette branche de revenu a donc suivi une progression plus rapide que l'ensemble des recettes.

Ces produits se décomposent ainsi :

	1859	1858
	fr.	fr.
Bagages,	288,203	270,099
Messageries,	737,473	590,205
Finances,	87,724	72,067
Denrées fraîches,	125,012	73,896
Poissons, huîtres,	126,534	107,429
Volailles vivantes,	120,280	46,518
Chevaux, bestiaux,	170,265	36,238
Divers,	51,878	29,172
Totaux,	1,707,360	1,225,024

L'augmentation sur les bagages et les finances est peu notable. — Mais les articles messageries ont donné un excédant de 157,000 fr., qui s'explique par l'extinction graduelle du groupage et des intermédiaires.

Le transport des volailles, insignifiant en 1857, et qui avait produit 46,518 f. en 1858, a donné 120,280 f. en 1859. — Ce produit a donc presque triplé, et nous sommes encore loin d'en avoir atteint les limites. — Une grande partie de ces volailles s'embarquent à Cette pour l'Espagne, et nous espérons développer considérablement ce trafic, par l'établissement d'une correspondance régulière sur Barcelone, Valence et Alicante.

L'accroissement du produit des chevaux est dû en partie aux transports militaires.

Le produit des denrées fraîches a doublé. — Notre ligne a ouvert aux cultures maraîchères de la Garonne et du Roussillon le grand marché de Paris, et elle a créé par là un élément nouveau de richesse pour l'agriculture du Midi.

Les huîtres et les poissons s'expédient surtout de l'Océan vers la Méditerranée, et leur produit a augmenté de 20,000 fr.

MARCHANDISES A PETITE VITESSE.

La recette des marchandises présente une augmentation de 3,256,069 fr., soit 43 0/0 sur l'exercice précédent.

Cette recette a été :

En 1856, de	7,194 francs	par kilomètre et par an.
1857, de	8,372	id.
1858, de	9,556	id.
1859, de	13,551	id.

Voici les résultats comparés des transports de marchandises à petite vitesse :

	1859.	1858.
Nombre de tonnes expédiées,	857,659	703,464
Nombre de tonnes transportées à la distance entière,	185,731	138,083
Recette totale,	10,738,117 fr.	7,482,058 fr.
Parcours moyen d'une tonne,	171 k.	154 k.
Produit moyen,	12 fr. 52 c.	10 fr. 66 c.
Tarif par tonne et par kilomètre,	0,070	0,072

Le tarif moyen est resté sensiblement le même, savoir, 0 fr. 07 c. par tonne et par kilomètre, et disons-le en passant, ce chiffre moyen qui est celui de la plupart des autres lignes, démontre que le commerce n'a pas eu à souffrir de l'acte de sagesse qui a déterminé l'État à adjoindre les deux canaux à notre entreprise (1).

L'accroissement est dû aux autres éléments de ce trafic, savoir : à l'augmentation du tonnage et à l'augmentation du parcours moyen. — Nous avons eu 154,000 tonnes de plus à transporter; chaque tonne a parcouru 171 kilomètres au lieu de 154, et a produit 12 fr. 52 au lieu de 10 fr. 66.

Le tonnage de la ligne de Bayonne est resté à peu près le même.

Tout l'accroissement s'est donc porté sur la ligne de Cette, où le tonnage s'est élevé de 492,000 tonnes à 652,000 tonnes.

C'est un accroissement de 32,50 0/0.

Le tonnage de remonte sur cette ligne a été sensiblement égal à celui de la descente, soit 335,000 tonnes contre 317,000 tonnes.

Les transports de marchandises s'équilibrent ainsi, à peu près dans les deux sens, et cette circonstance est une cause d'économie, puisqu'elle nous permet de mieux utiliser notre matériel et notre personnel de traction, en évitant les retours à vide.

De nouveaux éléments de trafic se sont créés.

La station d'Aiguillon a expédié environ 20,000 tonnes de minerais de fer, sortis de la vallée du Lot, et qui se dirigent sur les forges d'Aubin, de Decazeville et des Landes.

L'ouverture de la ligne d'Aubin a versé sur notre ligne un trafic nouveau. Le tonnage expédié de la gare de Montauban, qui était en 1858 de 19,500 tonnes, a atteint, en 1859, 70,000 tonnes, et la recette annuelle en expéditions de petite vitesse, s'est élevée de 304,000 francs à 671,000.

Nos services de réexpédition rayonnant autour de Toulouse ont été étendus, développés, et ils apportent aujourd'hui à cette gare le trafic d'une région qui s'étend depuis la frontière d'Espagne jusqu'à la vallée du Tarn. — La recette en expéditions de petite vitesse, qui était de 565,000 francs en 1858, s'est élevée en 1859 à 870,000 fr.

Béziers s'est ressenti de l'ouverture de Graissessac, et sa recette s'est augmentée de 200,000 francs.

La ligne de Perpignan s'est développée. — La recette, en expéditions de petite vitesse s'est élevée :

A Perpignan, de	114,000 fr.	à 198,000 fr.
Rivesaltes, de	92,000	à 207,000
Salces, de	15,000	à 28,000
La Nouvelle, de	72,000	à 114,000

Mais les deux accroissements les plus notables sont ceux de nos têtes de lignes, Bordeaux et Cette.

(1) Voici quels ont été les tarifs moyens, en 1858, sur les autres lignes :

Orléans, 7c 72. — Lyon-Méditerranée, 6c 60. — Est, 7c 30. — Nord, 6c 70. — Ouest, 7c 79.

Si l'on isole la ligne de Cette à celle de Bayonne, le tarif moyen n'a été que de 6c 92 sur la première ligne.

La recette en petite vitesse de cette dernière gare s'est élevée de 1,200,000 francs à 2,049,000 francs. — Cet accroissement est dû surtout à l'extension de notre trafic avec Marseille.

Les transports de la guerre ont eu leur part dans l'augmentation. Ils ont produit 202,000 francs au lieu de 43,000 francs, chiffre de l'exercice précédent.

Le transport des bois des Landes s'est développé sur les deux lignes. Le tonnage, qui était de 54,000 tonnes, s'est élevé à 80,000 tonnes.

Le transport des céréales est resté à peu près stationnaire.

Celui des fruits secs et oranges a produit 93,000 fr.

Le transport des houilles, qui n'avait produit que 47,000 francs en 1858, a produit 208,000 francs en 1859. Ces transports iront toujours croissant, à mesure que les houillères de l'Aveyron et de Graissessac étendront leurs marchés. Nous les encourageons par des tarifs très-réduits. — Nous portons à 3 c. 1/4 la houille d'Aubin à Bordeaux.

Il y a eu diminution sur les minerais et les fers des Landes.

En 1858, nous avions transporté 25,000 tonnes de trois-six et 81,000 tonnes de vin. En 1859, le tonnage des spiritueux s'est réduit à 17,000 tonnes, et celui des vins s'est élevé à 117,000 tonnes. — La récolte de vins ayant été moins abondante, on a exporté les vins au lieu de les brûler.

Nos services maritimes ont pris de l'extension. Nos réexpéditions sur l'Océan correspondent à 32,000 tonnes, ayant produit 702,000 francs; celles sur la Méditerranée à 35,000 tonnes, ayant produit 757,000 fr. : — soit ensemble 67,000 tonnes, correspondant à une recette totale de 1,459,000 francs. — En 1858, nos réexpéditions maritimes sur les deux mers n'avaient donné que 49,000 tonnes, correspondant à une recette de 984,000 francs. — L'accroissement est de 470,000 francs — soit 48 0/0.

Le tonnage ramené à la distance entière sur la ligne de Cette, a été de	230,642 tonnes.
Si l'on ajoute à ce chiffre le tonnage de nos deux canaux, ramené à la même distance entière, soit,	123,563
On trouve pour le tonnage total de nos deux voies de transport, ayant parcouru la distance entière de Cette à Bordeaux,	354,205 tonnes.

BESTIAUX.

Le transport des chevaux et bestiaux en petite vitesse, dont nous avons déjà signalé le développement dans les années précédentes, a continué son mouvement ascensionnel. L'augmentation sur cette recette a été de 69,000 fr.

Voici le chiffre toujours croissant de ce produit :

En 1856, recette de	74,692 fr.
1857, —	252,075
1858, —	444,028
1859, —	505,616

V. — CANAUX.

Depuis la dernière assemblée, nous avons réuni dans les attributions du même ingénieur en chef le service du canal latéral à la Garonne et celui du canal du Midi. — Cette réunion a eu pour effet de réduire les frais généraux, et de donner de l'unité à cette partie de notre exploitation.

Les résultats de l'exploitation de nos deux canaux s'établissent ainsi qu'il suit :

Recette nette,		2,391,724 70
Dépense nette,		736,209 91
Produit,		1,655,514 79
A déduire, les charges spéciales du canal du Midi, savoir :		
Prix de ferme annuel,	743,000 »	
Intérêts des obligations,	120,000 »	
Pensions de retraite,	89,042 95	
	952,042 95	952,042 95
Reste pour produit net total,		703,471 84

L'exploitation des deux canaux se résume donc en un produit net de 703,471 fr.

La dépense d'entretien et d'exploitation par kilomètre s'est élevée :

Sur le canal latéral, à	1,556 97
Sur le canal du Midi, à	1,435 96

La dépense du canal latéral a été un peu supérieure à celle de 1858, à cause de quelques travaux extraordinaires exécutés pendant le chômage de la partie avoisinant Agen.

Le tonnage, ramené au parcours total, a été :

Sur le canal latéral, de	110,528 tonnes.
Sur le canal du Midi, de	120,474

Ces chiffres sont à peu près les mêmes que ceux de l'année 1858. Ils confirment ce que nous avons toujours annoncé, savoir : — que la navigation des canaux trouverait dans l'accroissement général des transports un aliment suffisant pour remplacer la partie de son trafic enlevée par le chemin de fer.

Les principales marchandises transportées ont été les suivantes :

	CANAL du Midi. Tonnes.	CANAL latéral. Tonnes.
Vins,	126,000	43,000
Céréales,	87,000	54,000
Houille,	35,000	40,000
Matériaux de construction,	16,000	20,000
Plâtres, chaux,	27,000	7,000
Sels,	28,000	10,000
Bois,	20,000	40,000

Nous avons continué d'encourager les transports sur les canaux d'un grand nombre d'articles par des abaissements de tarif. Les sels marins transitent de Cette à Bordeaux moyennant un péage de 4 fr., représentant moins de 9 millimes par tonne et par kilomètre. Le tarif des fumiers de litières a été baissé au maximum de 1 fr. 50, quelle que soit la longueur du parcours sur les deux canaux. Des tarifs spéciaux ont dégrevé les sorghos, les traverses et longrines de chemin de fer, les merrains et douelles, etc.

IV. — SITUATION FINANCIÈRE.

L'ensemble des dépenses de premier établissement ou d'acquisition des diverses lignes composant l'ancien et le nouveau réseau, ainsi que celles relatives au canal latéral, s'élevait au 31 décembre 1859, à la somme de 292,600,887 34

qui se divise ainsi :

Fr. 269,833,173 49 c. pour l'ancien réseau,
22,697,230 36 c. pour le nouveau,
70,483 49 c. pour le canal latéral,

292,600,887 34 c. ensemble.

Ce qui constitue pour le dernier exercice, par rapport à la situation du 31 décembre 1858, une augmentation totale de 26,077,445 39

Les ressources disponibles de la Compagnie et ses valeurs diverses présentent une augmentation, par rapport à l'exercice précédent, de fr. 6,394,865 35

Ensemble, 32,472,310 74

qui sont représentés au passif par

Fr. 31,012,935 20 c. provenant de la négociation de 111,628 obligations, et par
1,459,375 54 c. formés particulièrement de l'augmentation des intérêts du dividende et de la réserve dans l'exercice 1859, déduction faite du remboursement du solde qui, au 31 décembre 1858, était dû à la Société générale du Crédit mobilier.

32,472,310 74 c. Somme égale.

Les recettes de toute nature de l'exploitation de notre réseau se sont élevées à fr. 22,275,037 80

Les dépenses d'exploitation, les charges diverses et le service des emprunts du même réseau, déduction faite du produit des placements de fonds, se sont élevées à 15,749,859 22

Le bénéfice net est donc de 6,525,168 58

Ce bénéfice serait réparti ainsi qu'il suit :

Intérêt à 4 0/0, soit 20 francs par action, pour 238,334 actions,	4,766,680 »
Dividende de 7 francs par action,	1,668,338 »
Fonds de réserve	87,924 42
Solde disponible	2,226 16
SOMME ÉGALE	6,525,168 58

Nous vous proposons, en conséquence de cette répartition, de fixer à 7 francs par action le dividende de l'exercice 1859.

Si vous approuvez cette proposition, le coupon semestriel de vos actions, échéant le 1er juillet prochain, se composera de 10 fr. pour les intérêts et de 7 fr. pour le dividende de l'exercice 1859, ensemble, 17 francs par action.

Messieurs, les résultats que nous venons d'analyser devant vous, marquent le point de départ d'une ère nouvelle pour votre Compagnie ; nous sortons de la période de formation, et nous pouvons dire, d'après les données précises de notre exploitation, que nous entrons dans la période des revenus progressifs. — C'est la première fois que nous sommes en mesure de vous distribuer un dividende en sus des intérêts, et nous n'y sommes parvenus qu'après de laborieux et persévérants efforts. Ils ont dû être plus grands, plus difficiles que ceux qu'ont nécessités les autres grands réseaux français ; nous avons eu spécialement à desservir des contrées presque exclusivement agricoles, et ces populations sont généralement plus lentes à s'assimiler les grands perfectionnements sociaux que les populations industrielles ; nous n'avions point à desservir Paris, le plus grand centre de mouvement, d'activité, de production et de consommation du Continent Européen.

Notre ligne principale réunit les deux mers ; mais, en l'exploitant, nous avions à lutter, sur l'un des versants, avec un fleuve et un canal de premier ordre, et, sur l'autre versant, avec un autre canal achalandé par une exploitation de plus de deux siècles, indépendamment de la concurrence que nous faisait la voie maritime, par le détroit de Gibraltar, pour les marchandises de transit.

Pour la ligne de Bayonne, nous avions tout à créer ou à transformer : routes, populations, défrichements, culture, industrie. — C'était, en réalité, une œuvre de pionniers à accomplir, au cœur même de la nation la plus civilisée.

Huit années de travaux consécutifs, et rendus souvent très-difficiles par les circonstances extraordinaires au milieu desquelles ils ont été exécutés, n'ont ni lassé ni ébranlé nos convictions et nous vous savons un gré infini de nous avoir toujours soutenus dans les crises que nous avons traversées.

De tous les réseaux français, le réseau du Midi est le seul entièrement construit par le même Conseil d'administration. Tous les autres sont formés de lignes partiellement construites par l'Etat, ou formées de l'agrégation de plusieurs Compagnies ; le nôtre, d'une longueur de 793 kilomètres (la concession originaire du Nord n'était que de 575 kilomètres, sur lesquels 340 kilomètres ont été construits par l'Etat), a été commencé et entièrement terminé sous la même direction, complétement exécuté d'après la même pensée, sous la même impulsion. — Nous en avons posé la première et la dernière pierre.

Aussi est-ce avec une satisfaction véritable qu'après avoir sollicité, sans l'épuiser, votre constant concours, qu'après avoir parcouru les phases difficiles de la création de cette grande œuvre, nous venons aujourd'hui vous en montrer les premiers fruits. Nous pouvons vous dire avec assurance : l'ère des sacrifices est passée ; nos voies sont ouvertes, et le courant des voyageurs et des marchandises qu'elles entraînent se développe avec une activité que la publication hebdomadaire de nos recettes vous signale incessamment. Nous avions à maintenir dans de justes limites la concurrence de deux voies de transport, la voie d'eau et la voie de fer ; nous les avons heureusement conciliées. Aujourd'hui réunies dans nos mains, elles concourent à former et à développer les habitudes industrielles et commerciales des contrées que nous desservons.

La réforme économique inaugurée par le programme de l'Empereur, le plus grand événement du siècle dans l'ordre des intérêts qui forment la vie des peuples, la suppression des droits de douane sur les matières premières, la levée des prohibitions, le traité de commerce avec l'Angleterre, vont transformer le travail et favoriser l'accroissement de la richesse de notre pays. C'est particulièrement le midi et le sud-ouest de la France qui en recueilleront les premiers avantages. Ce développement de la production et de la consommation, ce mouvement d'échanges qui développe le travail, sera spécialement favorisé, pour votre ancien réseau, par l'achèvement des routes agricoles, par la jonction du pont de Bordeaux, et par l'ouverture successive des embranchements et prolongements dont se compose votre nouveau réseau. Par de nouvelles commandes de matériel, nous nous préparons à répondre à ces nouveaux besoins, heureux d'avoir à les satisfaire ; cette partie, désormais facile, de notre tâche nous dédommagera des préoccupations et des labeurs du passé, en nous mettant dans le cas d'accroître le revenu des capitaux que vous avez consacrés à notre entreprise.

Il nous reste à vous faire connaître les noms des administrateurs dont les pouvoirs expirent cette année.

Ce sont MM. d'Eichthal, Johnston et Alexandre Léon.

Aux termes de l'article 19 de nos statuts, les administrateurs sortants peuvent être réélus.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

L'assemblée à l'unanimité :

1° Approuve les comptes de l'exercice 1859 ;

2° Fixe le dividende pour l'exercice 1859, à raison de 7 fr. par action sur 238,334 actions en circulation au 31 décembre 1859 ;

3° Réélit administrateurs : MM. Ad. d'Eichthal, Nath. Johnston et Al. Léon, dont les fonctions expiraient cette année.

La séance est ensuite continuée au mercredi 25 avril, pour le tirage au sort des obligations à rembourser au pair, le 1er juillet 1860.

Ce tirage a eu lieu ledit jour, sous la présidence de M. Nath. Johnston, membre du Conseil d'administration, et en présence de MM. Bertin, Baduel, vicomte de la Poëze, vicomte de la Salle et G. Thurneyssen, administrateurs, et de quelques actionnaires.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 28 avril 1860.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous venons satisfaire à l'obligation que nous imposent nos statuts, de vous faire connaître annuellement la situation présente de notre entreprise, de soumettre nos comptes à votre approbation, et de vous présenter les résultats de notre exploitation pendant le dernier exercice.

Mais, avant de remplir ce devoir, nous croyons nécessaire de revenir sur une communication que nous eûmes l'honneur de vous faire dans notre assemblée du 26 avril 1859.

A cette époque, vous vous le rappelez, une convention nouvelle était préparée entre nous et l'Etat, pour modifier dans un sens favorable à nos intérêts le traité du 10 juin 1857. Depuis, c'est-à-dire le 11 juin 1859, une loi est intervenue qui a sanctionné et rendu définitif le résultat de nos négociations. Au moyen de ce remaniement de notre constitution primitive, nous avons obtenu toutes les améliorations que nous vous avions annoncées dans notre rapport du 28 décembre 1858, à savoir :

1° Une subvention de 4,500,000 fr. qui allégera

d'autant pour nous la dépense de construction de nos lignes ;

2° Une garantie d'intérêt de 4 0/0 l'an, plus l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante années, sur tout le capital de notre entreprise, élevé, comme nous vous l'avions annoncé, de 130 millions, son taux primitif, à 137 millions ;

3° La restitution de notre cautionnement, immédiatement après l'ouverture de la ligne entière de Reims à Mézières et Charleville et de l'embranchement de Sedan.

Déjà nous avons commencé à recueillir les effets de cette nouvelle convention. — Le crédit de l'Etat ajouté à celui de notre Compagnie a exercé sur le placement de nos obligations l'heureuse influence que nous en attendions. Nous avons vu leurs cours se relever et se mettre de niveau avec celui des Compagnies de chemins de fer les plus anciennes et les plus puissantes. Nous avons touché le premier terme de la subvention qui nous est allouée, soit 1,500,000 fr., et nous sommes rentrés en possession du reliquat de notre cautionnement, c'est-à-dire d'une somme de 1,700,000 francs.

Lors de votre dernière réunion, nous étions aussi en instance, munis des pouvoirs que vous nous aviez donnés, pour obtenir du conseil d'Etat la révision des articles de nos statuts relatifs à la composition du fonds social. Un décret est intervenu, à la date du 24 mai 1859, qui, conformément à notre proposition, nous autorise à substituer aux 42,000 actions restant à émettre, des obligations pour une valeur correspondante. Vous apprécierez certainement comme nous les avantages de cette transformation d'une partie de notre capital social, et nous ne croyons pas nécessaire de les faire ressortir à vos yeux.

Après ce retour rétrospectif sur des mesures pour lesquelles nous avions reçu vos pouvoirs et qui se sont accomplies depuis notre dernière réunion, nous allons vous exposer la situation de notre entreprise. Conformément à nos précédents, nous diviserons notre rapport en trois parties :

La première traitera des travaux en construction et de premier établissement, et constatera l'état des lignes en cours d'exécution, les études et les projets préparés.

La deuxième vous présentera la situation financière de la Compagnie.

La troisième, enfin, vous fera connaître les résultats de notre exploitation pendant l'année 1859.

PREMIÈRE PARTIE.

CONSTRUCTION.

Nous avons suivi, cette année, pour la construction de notre réseau, la marche que nous vous avons tracée dans nos précédents rapports.

Ainsi nous avons continué les travaux de parachèvement des sections déjà en exploitation, et nous avons imprimé aux travaux des lignes nouvelles toute l'activité que comportaient les sommes qui leur étaient affectées sur le budget de l'exercice de 1859.

Nous allons vous exposer sommairement la situation actuelle de chacune de ces lignes.

Les sections aujourd'hui livrées à l'exploitation, sont :

La ligne de Reims à Laon sur	52 kil.	
La ligne de Reims à Charleville, sur	88	
L'embranchement de Charleville à Sedan, qui fait partie de la grande ligne de Charleville à Thionville, sur	18	
La section de Charleville à Nouzon, qui fait partie de la ligne de Charleville à Givet, sur	7	165 kil.

Les lignes en construction sont :

La ligne de Charleville à Givet, entre Nouzon et Givet, sur	62 kil.	
La ligne de Charleville à Thionville, entre Sedan et Thionville, sur	115	
L'embranchement de Longuyon à Longwy, sur	20	
La ligne de Soissons à Reims, sur	55	252 kil.

LIGNES EN EXPLOITATION.

Sur les lignes en exploitation nous n'avons eu que des travaux de parachèvement à faire exécuter et des décomptes à régler. Ces travaux et ces règlements touchent aujourd'hui à leur fin ; en voici du reste le détail :

Ligne de Reims à Laon.

Cette ligne est complète, sauf pour les bâtiments qui dans les gares sont affectés aux voyageurs.

Ces bâtiments ont été provisoirement établis en charpente, mais ce provisoire est tel, que nous pouvons ajourner au moins à quatre ou cinq ans la dépense des bâtiments définitifs.

A Reims, par suite d'un arrangement intervenu entre notre Compagnie et celle de l'Est, pour faire, à frais communs, le service des voyageurs et celui des marchandises, nous nous sommes chargés d'exécuter, dans l'emplacement affecté aux marchandises, tous les bâtiments dépendant du service qui nous était dévolu. La Compagnie de l'Est s'est chargée, de son côté, de toutes les constructions dépendant du service des voyageurs.

Les avantages qui doivent résulter pour les deux Compagnies de cet arrangement sont faciles à saisir : économie dans les dépenses de premier établissement et les frais de personnel ; régularité dans le service ; tels sont, en effet, les résultats que nous nous sommes proposés et que nous avons obtenus.

La Compagnie du Nord qui, vous le savez, nous a cédé cette ligne de Reims à Laon, en échange de celle de Creil à Beauvais, ne nous a pas encore remis l'état définitif des dépenses dont nous avons à lui tenir compte, de même qu'elle doit nous tenir compte des dépenses que nous avons faites pour la ligne de Creil à Beauvais.

Toutefois, un chiffre approximatif nous a été donné.

En ajoutant à ce chiffre celui des dépenses que nous avons faites nous-mêmes depuis la remise de cette section, on reste au-dessous de la dépense moyenne que, dans nos calculs, nous avions attribuée à cette ligne.

Ligne de Reims à Charleville.

Sur cette ligne, livrée à l'exploitation en 1858, nous avons fait exécuter quelques travaux pour la consolidation du chemin, car nous avons vu se réaliser, par suite des pluies et des gelées de la mauvaise saison, quelques-unes des craintes que nous vous exprimions l'année dernière, et que nous inspirait la mauvaise nature du terrain entre Rethel et Charleville.

Mais, grâce à la mesure que nous avions prise de poser la deuxième voie sur cette partie de la ligne, grâce aussi au zèle de notre personnel, la circulation de nos trains n'a pas été interrompue, et nous n'avons eu aucun accident à déplorer par l'effet des éboulements survenus dans quelques levées et quelques tranchées.

En même temps que nous exécutions ces travaux de consolidation, nous avons jugé prudent de continuer la pose de la deuxième voie entre Rethel et Charleville, sur 50 kilomètres.

Le matériel en rails, coussinets et traverses, est approvisionné pour les 38 kilomètres restants, entre Reims et Rethel.

Le service des voyageurs continue à se faire dans les bâtiments provisoires en charpente, et nous laisserons s'écouler encore deux ou trois ans avant d'entreprendre les bâtiments définitifs.

Mais à Mohon, centre de notre réseau, on a travaillé aux bâtiments définitifs destinés au remisage et aux ateliers d'entretien du matériel roulant. Retardés par le mauvais temps, ces travaux sont aujourd'hui presque terminés, et dans quelques semaines nos ateliers et nos magasins de dépôt du matériel pourront être définitivement installés.

Ligne de Charleville à Thionville (section de Charleville à Sedan).

Sur cette première section de la ligne de Charleville à Thionville sont survenus, dans une tranchée argileuse, des accidents de la nature de ceux dont nous venons de parler. On y a promptement remédié.

Ce serait le seul fait à vous signaler si, dans nos précédents rapports, nous ne vous avions fait espérer une solution définitive sur la question de la gare de Sedan.

Cette solution, nous n'avons pu encore l'obtenir d'une manière complète.

Nos intérêts en souffrent malheureusement, et, nous pouvons le dire, les intérêts généraux du pays que doit desservir cette ligne en souffrent aussi.

Nous vous devons un historique sommaire de cette affaire, ne serait-ce que pour vous prouver que les difficultés qu'elle présente ne viennent pas de nous.

La première concession faite à notre Compagnie en 1854, joignait à la ligne de Reims à Charleville un embranchement de Charleville à Sedan. L'Etat restait chargé des terrassements et des ouvrages de la ligne de Charleville à Givet.

Dans les derniers jours de cette année 1854, nous proposâmes, pour l'embranchement de Sedan, un projet de tracé qui faisait entrer le chemin dans l'enceinte du faubourg de Torcy, et plaçait la gare *terminus* au milieu de ce faubourg, à 900 mètres environ, la place de Turenne, centre de la ville de Sedan.

Ce projet fut approuvé par décision ministérielle du mois de janvier 1856, mais il n'y fut donné aucune suite jusqu'en 1857.

A cette dernière époque, il vous en souvient, intervint entre notre Compagnie et l'Etat la convention par laquelle nous renoncions au concours de l'Etat pour l'exécution de la ligne de Charleville à Givet, et recevions par compensation la concession du prolongement de notre réseau de Sedan à Longwy et Thionville, qui devait faire partie de la grande ligne depuis longtemps projetée de Lille à Strasbourg.

A cette occasion, nous fîmes remarquer à l'administration supérieure qu'il ne pouvait plus être question du tracé que nous avions primitivement proposé, puisqu'il aboutissait à une impasse dont on ne sortirait qu'avec des dépenses énormes hors de proportion avec les résultats à en retirer.

Nous nous mîmes en même temps en relation avec l'autorité municipale de Sedan, qui reconnut la justesse de nos observations ; car alors elle attachait bien plus de prix aux avantages que la ville devait retirer du prolongement vers Metz et Strasbourg qu'aux inconvénients qui pouvaient résulter du transport de la gare projetée à 4 ou 500 mètres plus loin de la place de Turenne.

Ces inconvénients devaient d'ailleurs être atténués par l'ouverture d'une nouvelle voie de communication entre la ville et la gare, à laquelle la Compagnie consentait à contribuer par une forte subvention.

C'est dans ces conditions que, d'un commun accord avec la ville de Sedan, nous présentâmes au mois d'août 1857 et au mois de juillet 1858, à l'administration supérieure, des projets définitifs.

Dans ces projets, le chemin de fer contourne l'enceinte du faubourg de Torcy, et la gare est placée sur un terrain vaste et convenable, à quelques mètres des portes de cette enceinte.

Soumis aux enquêtes d'usage, dans le mois d'août 1858, ces projets ne donnèrent lieu à aucune objection ni de la part des habitants, ni de la part du conseil municipal de Sedan. De plus, la commission d'enquête appelée à donner son avis en proposa l'adoption à l'unanimité.

A cet avis sont venues se joindre, dans le même sens, des délibérations du conseil général du département (25 août 1858), du conseil municipal de Sedan (même jour) et de la chambre des arts et manufactures de cette ville (26 août 1858).

En présence d'un tel accord entre les parties intéressées, la décision ministérielle ne pouvait être douteuse.

Malheureusement cette décision n'était point encore rendue au mois de décembre 1858.

C'est alors qu'a surgi tout à coup un nouveau projet, qui ne tendait à rien moins qu'à démolir une partie des fortifications de la place et à les reconstruire, de manière à permettre l'agrandissement de la ville et l'établissement de la gare de la nouvelle enceinte.

Ce projet, qu'un premier examen suffisait à condamner, fut repoussé par nous, et les études aux-

compétence en ces matières. Cette lettre, après avoir présenté deux objections au système proposé par M. Barroux, exprime le désir de voir entreprendre une application expérimentale de ce système, en même temps qu'elle signale divers essais tentés par des ingénieurs anglais, dans un ordre d'idées plus ou moins analogue.

M. Richoux croit devoir insister sur les objections soulevées par M. Couche, et il développe les observations suivantes :

Bien que M. Barroux ait mis à profit, pour son nouveau système de voie, une partie des observations qui lui ont été faites dans une de nos précédentes séances, son projet laisse encore subsister trois inconvénients principaux :

1° La faiblesse de l'assemblage au joint des rails ;

2° La déformation latérale ;

3° L'insuffisance du point d'appui.

Examinons ces trois causes d'altération de la voie.

HOSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite prochainement.)

MM. les fils de Guilhou jeune ont l'honneur de porter à la connaissance des souscripteurs aux 20,000 actions garanties du chemin de fer de Séville - Xérès - Cadix, que le total des actions souscrites a atteint le chiffre de 30,241.

Dans ce chiffre de 30,241 sont comprises les souscriptions irréductibles de 1 et 2, qui s'élèvent à 4,771

En conséquence, la réduction proportionnelle à opérer sur les souscriptions supérieures est de 40 0/0.

La répartition des 60 0/0 aura lieu d'après les bases suivantes :

Les souscriptions de 1 à 2 irréductibles.

Id.	de 3	recevront	2.
Id.	de 4 et 5	id.	3.
Id.	de 6 et 7	id.	4.
Id.	de 8 et 9	id.	5.
Id.	de 10	id.	6.

et ainsi de suite.

Les porteurs des récépissés provisoires pourront les échanger contre les récépissés de répartition, à partir du 10 courant, dans les bureaux de la souscription, 50, rue de Povence, de dix à trois heures.

ADJUDICATION PUBLIQUE.

En vertu d'une entente à l'amiable, les propriétaires de la fabrique de wagons suisses, près de Schaffhouse, vendront cet établissement à l'enchère publique.

Cet établissement se trouve en pleine voie d'exploitation ; il possède une force motrice à eau puissante et invariable, et par sa bonne situation et sa construction convenable il est propre à toute entreprise industrielle.

L'établissement peut être visité chaque jour de 2 à 4 heures de l'après-midi.

Les conditions de vente sont déposées au bureau de la fabrique, où les personnes qui s'intéressent en pourront prendre connaissance.

L'enchère aura lieu au bureau de la fabrique, le 16 mai, à dix heures du matin et sera suspendue à midi, pour être reprise le 19 mai à trois heures de l'après-midi et terminée le même jour.

Ne seront admis à l'enchère que les personnes qui déposeront un cautionnement de 50,000 fr. en espèces ou en titres reconnus valables. Ce cautionnement sera échu irrévocablement aux vendeurs de l'établissement si l'acquéreur ne remplissait pas entièrement les conditions auxquelles la vente aura lieu.

Schaffhouse, avril 1860.

INDUSTRIE HOUILLÈRE.

Tout le monde prévoit une augmentation considérable dans la consommation et l'usage de la houille, par suite de l'impulsion que le nouveau système économique va donner à la production industrielle de la France. L'abaissement des droits d'entrée sur les houilles anglaises qui ne peuvent guère dépasser les limites de nos frontières de mer, à cause des frais de transport, ne fera aucun tort aux houilles françaises. Cela est surtout vrai pour le bassin houiller de l'Allier. On sait, en effet, combien sont riches les gisements qui ont été découverts dans ce département du centre. On connaît la puissance des couches de Commentry, Bezenet, etc. La Compagnie d'Orléans, en ouvrant dernièrement la section de Moulins à Montluçon, qui traverse tout l'Allier, vient de faciliter l'exploitation d'autres bassins qui attendaient également leurs débouchés. Dès aujourd'hui, plusieurs Compagnies riveraines s'apprêtent à profiter de cette nouvelle situation et à développer largement leur exploitation.

FORGES.

Saint-Dizier, 7 avril :

La cours nominal de la fonte à fer est de fr. 112 50 à 115, à Saint-Dizier.

Les fers laminés sont raisonnés selon les usines et suivant les demandes.

265 à 270 les barres de 1re classe.
345 à 350 les feuillards 1re classe.
270 à 280 fers spéciaux 1re catégorie.
Franco gares de l'Est.

La baisse récente de la pointe paraît avoir influé sur le cours de la machine qui est aujourd'hui de 270 à 275 le n° 20.

Nous avons connaissance de deux tarifs de pointes : celui de Paris à 37 fr. le n° 18, et celui de Metz à 39 fr., franco gares de l'Est.

La chaine, numéros assortis, vaut de [illegible] à 63 fr., franco Paris et Strasbourg.

Les magasins de Paris vendent en ce moment 270 fr. les laminés au bois, et 260 fr. les fers de fonte au coke.

Saint-Dizier, 21 avril :

Fonte-affinage, à Saint-Dizier,	112 50	115
Fonte pour 2e fusion, n° 1, dito,	142 50	145
Fers laminés, franco,	260 »	270
Fers battus, à Saint-Dizier,	290 »	»
Machine n° 20, franco,	260 »	270

Moulages.

Tuyaux de descente,	225	230	1,000 kil.
Tuyaux de conduite,	230	235	—
Gargouilles de trottoirs,	235	240	—
Plaques et foyers,	155	160	—
Poids d'horloge gros,	200	210	—
— petits,	220	230	—
Poids à peser bruts, gros	170	175	—
— moyens,	200	210	—
— petits,	265	270	—
Poterie,	135	140	1,000 points.

MÉTAUX.

CUIVRE	anglais en plaque,	280 »
	du Chili, rend. 96 0/0,	264 »
MINERAI du cuivre Corocoro,		261 50
ÉTAIN	Banca,	360 »
	anglais,	347 50
PLOMB	brut de France,	62 »
	d'Espagne,	62 50
ZINC	brut de Silésie,	56 »

La position du cuivre et du zinc est un peu meilleure depuis huit jours. Le plomb est délaissé.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 3 avril :

Voici la cote de ce jour :

Gartsherrie n° 1, fr. 71 25 ; dito n° 3, 68 10 ; Calder n° 1, 71 25 ; Glengarnock n° 1, 71 75 ; bonnes marques marchandes n° 1, 68 25 ; dito n° 3, 67 50 ; warrants, numéros mélangés, 68 50 à 68 75 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Il y a actuellement 146,000 tonnes de fontes en magasin (warrants) ; en comprenant le stock des producteurs, il y a 298,000 tonnes.

122 hauts-fourneaux sont maintenant en feu.

Grâce à la grève, la production pendant le premier trimestre n'a été que de 170,000 tonnes.

Depuis quelque temps, on fait à Glascow une excellente fonte au charbon de bois au prix de 9 liv. la tonne (225 fr.)

Fers en barres, fr. 175 à 181 25 ; tôles fortes, 225 à 231 25.— Coussinets, fr. 106 25 à 112 50 ; tuyaux en fonte, 137 50 à 150, à bord à Glascow.

FRET. — Abbeville, 16 à 16 25 ; Bordeaux, 16 25 ; Boulogne, 13 75 ; Brest, 15 ; Calais, 13 75 ; Cette, 25 ; Charente, 14 à 15 ; Cherbourg, 13 75 ; Dieppe, 13 75 à 14 ; Dunkerque, 13 75 ; Havre, 14 35 à 14 75 ; Lorient, 15 ; Marseille, 24 à 20 ; Nantes, 13 à 13 50 ; Rouen, 16 25 à 16 85 ; Saint-Valéry, 15 à 16 ; Toulon, 26 à 30, la tonne.

Glascow, 17 avril :

Cours des gueuses d'Ecosse. Gartsherrie n° 1, fr. 63 65 ; Calder n° 1, 65 ; Glengarnock n° 1, 64 ; Blair, Eglinton et autres bonnes marques n° 1, 66 55 à 66 85 ; warrants numéros mélangés, 66 55 à 66 85, à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS.— Barres marchandes, 175 à 181 25 ; cornières, 200 à 206 25 ; cercles, 275.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 31 mars :

Fonte affinage, fr. 8 à 8 25 ; fers laminés, 16 à 16 50, 18 à 18 50, 20 à 20 50 ; tôles, 26, 27 et 31 ; rails, 16 ; petits rails pour charbonnages, 17.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1850 kilomètres.
1859 — 1818 —

12e année. — 17e semaine.
Du 22 au 28 avril 1860.

138.776 Voyageurs	347.035 24
Bagages, Marchandises, etc.	799.526 90
Total	1.146.562 14
Recettes antérieures	17.209.681 89
Total	18.356.244 03
17e semaine de 1860	1.146.562 14
Semaine correspondante de 1859	1.161.026 75
Différence	14.464 61
Recettes depuis le 1er janvier 1860	18.356.244 03
— — 1859	17.919.452 16
Différence	436.791 87

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 22 au 28 avril 1860.

88.160 Voyageurs	379.468 61
Bagages, Marchandises, etc.	797.393 80
Total	1.176.862 41
Semaine correspondante de 1859	1.289.969 19
Différence	113.106 78
Recettes depuis le 1er janvier 1860	19.139.275 84
— — 1859	19.430.914 02
Différence	291.638 18

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mars 1860.

Voir le numéro du 16 avril.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860. Longueur exploitée : 1400 kilomètres.
1859. — 1363 —

Du 22 au 28 avril 1860.

145.852 Voyageurs	565.729 45
Bagages et Marchandises	1.180.359 76
Total	1.746.089 21
Semaine correspondante de 1859	2.204.966 46
Différence	458.877 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	28.594.749 75
— — 1859	28.410.859 53
Différence	183.890 22

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.
1860. Longueur exploitée : 500 kilomètres
1859. — 457 —

Du 22 au 28 avril 1860.

31.693 Voyageurs	78.123 20
Bagages et Marchandises	252.298 40
Total	330.421 60
Semaine correspondante de 1859	258.227 70
Différence	72.193 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.217.099 80
— — 1859	4.576.197 30
Différence	640.902 50

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1859. — 1195 —

Du 22 au 28 avril 1860.

226.064 Voyageurs	376.134 90
Marchandises, etc. — Grande vitesse	63.271 90
— — Petite vitesse	470.401 90
Total	909.808 70
Semaine correspondante en 1859	1.000.721 72
Différence	90.873 02
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	14.587.529 75
— — 1859	13.821.470 59
Différence	766.059 16

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 946 —

Du 22 au 28 avril 1860.

190.098 Voyageurs	344.317 90
Bagages, Marchandises, etc.	749.990 87
Total	1.094.308 77
Semaine correspondante de 1859	1.074.131 47
Différence	20.177 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	18.513.466 81
— — 1859	17.259.756 27
Différence	1.253.710 54

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 22 au 28 avril 1860

CHEMIN DE FER.

30.719 Voyageurs	128.791 56
Bagages, Marchandises, etc.	277.102 46
Total	405.896 02
Canal latéral et canal du Midi	42.285 32
Total	448.174 34
17e semaine 1859. Chemin de fer	358.865 95
— — Canal	48.095 42
Total	406.961 37
Chemin de fer, différence sur 1859	47.028 07
Canal, — —	5.815 10
Total	41.212 97
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.329.423 70
— — 1859	6.483.003 18
Différence	845.525 52

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.
1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1859. — 131 —

Du 22 au 28 avril 1860

13.680 Voyageurs	42.230 70
Bagages et Marchandises	74.304 23
Total	116.534 93
Semaine correspondante de 1859	156.730 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.670.459 74
— — 1859	1.558.686 87

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 22 au 28 avril 1860.

11.687 voyageurs	20.953 48
Bagages, Marchandises, etc.	45.625 01
Total	66.578 49
Semaine correspondante de 1859	61.856 91
Différence	4.721 58
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.050.302 05
— — 1859	960.246 02
Différence	90.056 03

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 22 au 28 avril 1860

10.423 Voyageurs	21.754 20
Bagages, Marchandises, etc.	28.867 19
Total	50.621 39
Semaine correspondante de 1859	74.593 05
Différence	23.971 66
Recettes depuis le 1er janvier 1860	759.423 89
— — 1859	729.151 38
Différence	29.272 51

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 32 kilomètres.
Du 22 au 28 avril 1860.

Voyageurs	2.312 95
Bagages, Marchandises, etc.	20.523 85
Total	22.836 80
Semaine correspondante de 1859	20.988 65
Différence	1.848 15
Recettes depuis le 1er janvier 1860	367.587 35
— — 1859	403.941 05
Différence	36.353 70

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 15 au 21 avril 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée : 1860, 1102 kil. / — — 1859, 953 kil.

64.842 Voyageurs	199.942 62
Bagages et Marchandises	486.027 03
Transports militaires	35.676 65
Total	721.646 30
Semaine correspondante de 1859	1.353.155 92
Différence	631.509 62

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 724 kil. / — — 1859, 824 kil.

38.944 Voyageurs	63.020 »»
Bagages et Marchandises	28.479 50
Transports militaires	6.250 »»
Total	97.749 50
Semaine correspondante de 1859	170.756 02
Différence	73.006 52

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1826 kil. / — 1859, 1180 kil.

En 1860	819.395 80
En 1859	1.523.911 94
Différence	704.516 14

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1826 kil. / 1859, 1180 kil.

En 1860	12.485.795 53
En 1859	15.480.157 16
Différence	2.994.361 63

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 22 au 28 avril 1860

31.479 Voyageurs.........En florins	89.064 »»
806.954 »» quintaux Marchandises	212.892 »»
Total.........	301.956 »»
Semaine correspondante de 1859....	298.170 »»
Différence.........	3.786 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	5.167.979 »»
— — 1859..	4.632.227 »»
Différence.........	535.752 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 261 —

Du 22 au 28 avril 1860.

24.370 Voyageurs....................	27.172 73
Marchandises et Bagages..................	26.440 82
Total...........	53.613 55
Période correspondante de 1859....	59.532 37
Différence.........	5.938 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	806.470 18
— — 1859..	744.016 47
Différence.........	62.453 71

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

1860. Longueur exploitée : 25 kilomètres.

Du 15 au 21 avril 1860.

3.098 Voyageurs....................	3.170 05
Bagages, articles de messagerie. ...	538 30
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc........................	2.398 99
Total de la semaine.....	6.107 24
Recettes antérieures...........	63.300 34
Total général...........	69.407 58

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 15 au 21 avril 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

12.674 Voyageurs....................	72.271 30
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.436 74
— (petite vitesse)	204.337 38
Total de la semaine......	289.045 42

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 87 kilomètres.

6.839 voyageurs......	10.201 60	14.868 21
Bagages, March. (gr.vit.)	1.830 19	
Marchandises(petite vit.)	2.836 42	
Total des deux lignes réunies.....		303.913 63
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		3.991.989 04
Total..........		4.295.902 67

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 314 kilomètres.
1859. — 314 —

Du 16 au 22 avril 1860.

22.247 Voyageurs....................	56.860 56
Bagages, Marchandises, etc...........	35.696 81
Recettes diverses	192 70
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis........	26.506 04
Total..	119.256 10
Recettes correspondantes de 1859...	102.792 38
Différence.........	16.463 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.756.803 42
— — 1859..	1.456.343 04
Différence.........	300.460 38

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 87 kilomètres

Du 20 au 26 avril 1860.

13.821 Voyageurs....................	20.362 15
Bagages, Marchandises, etc.........	17.794 77
Total........	38.156 92
Semaine correspondante de 1859....	30.450 76
Différence.........	7.706 16
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	503.409 16
— — 1859...	402.288 50
Différence.........	101.120 36

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Mars	116.072 55	103.783 82	12.288 73	11.84
3 1ers mois	414.141 14	356.112 70	58.028 44	16.29

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mars	1,473,045 48	1,320,023 66	153,021 82	11.59
3 1ers mois.	5,253,280 03	4,877,366 79	375,913 24	7.70

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mars 1860	62.008
Becs éclairés en mars 1859	57.231
Augmentation en mars 1860	4.777 becs
Recettes du gaz. — Mars 1860......	231.455 81
Recettes du gaz. — Mars 1859......	211.377 44
Augmentation en mars 1860.........	20.077 97
Recettes de l'exercice 1859-60 (8 mois)	2.075.584 62
— 1858-59 —	1.851.450 54
Augmentation pour l'exercice courant	224.134 08

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU.

Section du Bourbonnais.

Tirage au sort des obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon.

Le conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon, qu'il sera procédé le jeudi 24 mai 1860, à midi et demi, en séance publique du conseil, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort de 132 obligations des emprunts réunis, à amortir au 1er juillet 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Amortissement.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, que le tirage au sort qui a eu lieu le 30 avril 1860, pour l'amortissement de 100 bligations à rembourser le 1er juillet 1860 à 1,250 fr., a désigné les numéros suivants :

[illegible] — 1060 — 207 — 761 — [illegible] — 425 — [illegible] — 1057 — [illegible] — [illegible].

Les porteurs des obligations ci-dessus désignées sont invités à présenter ces titres au remboursement, à partir du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Le directeur de la Compagnie,
C. Didion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration, conformément aux prévisions de l'article 35 des statuts, a décidé que l'assemblée générale des actionnaires pour l'année courante aura lieu au siége de la Compagnie, station d'Atocha, à Madrid, le 31 mai prochain, à midi.

En exécution des prescriptions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun.

Ceux qui se trouvent dans ce cas, et qui voudraient faire partie de l'assemblée devront déposer, à Madrid, dans la caisse de la Compagnie, ou à Paris, dans celle de MM. de Rothschild frères, un mois avant la réunion, les actions qui leur donnent droit d'y assister.

A la remise de leurs actions, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif, qui constatera le jour et l'heure auxquels ils auront déposé leurs actions dans l'une des caisses ci-dessus désignées.

S'il y avait des actionnaires porteurs du même nombre d'actions, on préférera celui qui aura fait le premier le dépôt de ses titres.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE

ÉCAUSSINES A ERQUELINES.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annoncée pour le 30 avril dernier n'ayant pu avoir lieu, par suite du nombre insuffisant des actions déposées, une nouvelle assemblée générale, prescrite par l'article 46 des statuts, aura lieu à Bruxelles, le mardi 29 mai prochain, à deux heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue de l'Evêque, n° 24.

ORDRE DU JOUR :

L'ordre du jour annoncé dans la publication du 31 mars dernier pour l'assemblée qui devait avoir lieu le 30 avril, est maintenu dans toutes ses parties.

Le dépôt des actions aura lieu comme précédemment :

A l'hôtel de l'Union du Crédit, rue du Peuplier, 12, à Bruxelles ;

A Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, Faubourg-Poissonnière, 9 ;

A Paris, au Crédit mobilier, place Vendôme ;

Et au siége de la Société.

Bruxelles, le 2 mai 1860.

L'administrateur faisant fonctions de directeur.
G. Wanderpepen.

CHEMIN DE FER
DE

LICHTERVELDE A FURNES

MM. les actionnaires français du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes sont prévenus qu'ils devront désormais s'adresser chez M. L. Moreau, banquier, 9, rue de Grammont, à Paris, pour les paiements semestriels des coupons d'intérêts, et notamment pour celui échu le 1er janvier 1860.

Ils pourront également obtenir, dans la maison de banque précitée, tous les renseignements concernant les opérations de ladite Société.

CHEMIN DE FER

DU NORD

Tirage des obligations des diverses séries, qui a eu lieu en séance publique le 28 avril 1860, à la suite de l'assemblée générale du 27 avril 1860.

(2,477 obligations.)

11101	à	11160	190801	à	190855
11162	à	11200	216601	à	216700
67101	à	67150	252501	à	252552
70801	à	70841	267001	à	267100
70843	à	70900	273801	à	273900
72601	à	72700	278401	à	278500
90001	à	90927	350001	à	350079
90929	à	91000	367801	à	367900
104201	à	104226	391401	à	391500
104228	à	104300	422901	à	422979
105501	à	105600	457001	à	457100
143301	à	143306	521501	à	521570
143308	à	143353	547301	à	547400
171601	à	171654	590001	à	590079
171656	à	171663	626801	à	626880
171665	à	171695	646101	à	646200
171697	à	171700	690001	à	690080
189102	à	189200	709201	à	709300

Les 2,477 obligations désignées ci-dessus sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1860, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

Tirage des actions de la Compagnie de Charleroi, qui a eu lieu le 28 avril 1860, à la suite de l'assemblée générale du 27 avril 1860.

Numéros sortis : 11,701 à 11,740.
Nombre d'actions à rembourser : 40.

Ces 40 actions sont remboursables à 562 fr. 50 c. chacune, à partir du 1er janvier 1861, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, 24, place Roubaix, à Paris.

Tirage des obligations de l'emprunt de 2 millions de francs du chemin de Charleroi à Erquelines, qui a eu lieu le 28 avril 1860, à la suite de l'assemblée générale du 27 avril 1860.

(400 obligations.)

21	à	40	1101	à	1120
201	à	240	1181	à	1200
301	à	320	1401	à	1480
441	à	480	1541	à	1560
721	à	740	1741	à	1780
861	à	920	1841	à	1860
961	à	980	1961	à	1980
1021	à	1040			

Ces 400 obligations sont remboursables à 1,000 francs chacune, à partir du 1er janvier 1861, chez MM. Cassel et Ce, banquiers à Bruxelles.

Tirage sur 2,363 obligations émises en 1858, par la Compagnie d'Amiens à Boulogne, lequel a eu lieu, en séance publique, le 28 avril 1860, à la suite de l'assemblée générale du 27 avril 1860.

(128 obligations.)

8	175	313	460	688
23	211	317	469	744
34	255	332	490	759
70	268	336	508	783
74	269	377	595	789
113	277	438	628	799
121	311	455	651	803
137	312	461	680	824
883	1146	1443	1815	2060
890	1152	1469	1817	2083
906	1154	1471	1818	2085
909	1174	1496	1823	2092
913	1176	1500	1856	2103
931	1183	1502	1859	2113
958	1188	1563	1861	2116
969	1217	1579	1883	2136
1023	1226	1601	1885	2174
1039	1237	1617	1924	2213
1074	1243	1631	1926	2284
1076	1254	1640	1935	2290
1093	1266	1654	1963	2316
1109	1287	1655	1991	2335
1119	1295	1678	1992	2343
1124	1303	1685	2026	2353
1131	1329	1700	2041	
1144	1436	1764	2056	

Ces obligations sont remboursables à 500 francs chacune, à partir du 1er août 1860, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

SOCIÉTÉ ROYALE PRIVILÉGIÉE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST DE LA BAVIÈRE

Quatrième versement.

En conformité du paragraphe 2 des statuts de la *Société royale privilégiée des chemins de fer de l'Est de la Bavière*, le quatrième versement sur les actions est fixé à *cinq pour cent* du capital nominal, soit *dix florins* par action, et il devra être effectué du 1er au 8 juillet 1860 inclusivement.

En vertu du paragraphe 2 des statuts, alinéa 6, la faculté de libérer les actions est accordée pendant la même époque ; lors des versements, les intérêts échus au 1er juillet 1860 seront bonifiés aux porteurs des actions.

MM. les actionnaires qui effectueront après le 8 juillet le versement partiel de *cinq pour cent* ou celui de *soixante-quinze pour cent* pour libérer leurs titres, auront à bonifier à la Société les intérêts, à raison de *quatre et demi pour cent*, depuis le 1er juillet jusqu'au jour du paiement.

Les versements devront être effectués sur la présentation des titres pendant l'époque du 1er au 8 juillet, sous peine des préjudices mentionnés dans le paragraphe 2 des statuts :

A Munich, au siége de la Société ;
A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*.

Le conseil d'administration.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ELISABETH.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas encore libéré leurs actions, sont de nouveau et pour la dernière fois invités à en effectuer la libération jusqu'au 30 juin prochain au plus tard, sinon, conformément au § 17 des statuts, ils seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la société comme lui appartenant.

Les versements sont reçus :

A Vienne, au *siége de la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie* ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte.

Les feuilles de coupons attribuées aux actions entièrement libérées, sont délivrées à la caisse centrale de la Société à Vienne, contre présentation des titres.

Vienne, le 20 avril 1860.

Le Conseil d'administration.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

MM. les souscripteurs sont prévenus que les 70,000 actions émises pour la constitution de la Compagnie des chemins de fer portugais ont été intégralement couvertes, et que les 7,000,000 représentant le versement de 100 fr., qui a eu lieu à l'appui de la souscription, sont déposés dans les caisses de la Société générale de Crédit industriel et commercial. Chaque souscripteur a droit à la totalité de sa souscription.

Conformément à l'avis précédemment donné, MM. les souscripteurs ont à effectuer le deuxième versement de 100 fr. par action, avant le 15 mai courant. A partir de cette date, les jours de retard seront décomptés sur le pied de 5 0/0 l'an.

Le second versement devra se faire à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 57, rue Taitbout, de dix heures à deux heures, sur la présentation du récépissé provisoire, qui sera estampillé et échangé dans le plus bref délai contre des titres au porteur de la Compagnie.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont convoqués en assemblée générale annuelle et extraordinaire pour le 22 mai 1860, à neuf heures du matin, à Saint-Gall, dans la salle du grand conseil.

Les propriétaires d'actions ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations avant l'époque fixée pour la réunion (art. 21 des statuts).

Les titres seront reçus jusqu'au 16 mai courant aux adresses suivantes :

A Saint-Gall, au siége de la Compagnie ;
A Paris, au siége de la Compagnie, 17, rue Laffitte, de dix heures à trois heures ;
A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;
A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;
A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;
A Coire, chez MM. Masner et Braun ;
A Glaris, à la Banque cantonale ;
A Rheineck, chez MM. Custer et Ce.

Il sera remis à chaque déposant un bulletin de dépôt et une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il ne se trouve dans les conditions prévues par l'art. 18 des statuts sociaux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux adresses ci-dessus désignées. Dans cette réunion, il sera soumis à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le tiers des actions.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

NORD DE L'ESPAGNE,

Chemin de fer de Madrid à Irun.

Avis d'adjudications.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne a l'honneur d'informer MM. les entrepreneurs de travaux publics qu'il sera procédé, le 11 juin 1860, à dix heures du matin, dans la salle du conseil de la Compagnie, place Vendôme, 15, à Paris, à l'adjudication de divers travaux à exécuter en Espagne, dans la section de Burgos à Irun, savoir :

1er lot.

Souterrain d'Oazurza, d'une longueur de 2,915 mètres, entre Vittoria et Tolosa, estimé à environ .... 5,921,000 fr.

2e lot.

Souterrain de la Brujula, n° 1, d'une longueur de 900 mètres, entre Burgos et Miranda, estimé à environ.. 1,303,000

3e lot.

Souterrain de la Brujula, n° 2, d'une longueur de 200 mètres, à la suite du précédent, estimé à la somme d'environ 189,500

4e lot.

Souterrain de la Brujula, n° 3, d'une longueur de 180 mètres, à la suite du précédent, estimé à la somme d'environ 170,500

5e lot.

Souterrain de la Brujula, n° 4, d'une longueur de 320 mètres, à la suite du précédent, estimé à la somme d'environ.......... 446,500

6e lot.

Terrassements et travaux d'art entre le quatrième souterrain de la Brujula et la station de Monasterio, sur une longueur de 6,814 mètres, estimés à la somme d'environ..... 1,012,400

7e lot.

Terrassements et travaux d'art entre Pancorbo et Miranda, sur une longueur de 17,971 mètres, estimés à la somme d'environ. 3,593,300

8e lot.

Terrassements et travaux d'art entre Miranda et Nanclares, sur une longueur de 20,632 mètres, estimés à la somme d'environ. 1,457,500

Total.... 14,093,600 fr.

MM. les entrepreneurs pourront se présenter dans les bureaux de la direction générale, soit à Madrid, calle Fuencarral, 2 ; soit à Paris, place Vendôme, 15 ; soit enfin dans les bureaux des ingénieurs de la Compagnie, à Vittoria, pour prendre connaissance des devis et cahier des charges, des séries de prix, des détails estimatifs, des plans et profils, ainsi que des différents documents nécessaires à la complète appréciation des conditions de l'adjudication.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
DU

NORD DE L'ESPAGNE

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Compagnie, un appel de fonds de 50 fr. par action, exigible du 5 au 15 mai prochain.

Les versements seront reçus :

A Madrid, à la caisse générale de Crédit mobilier espagnol, n° 2, calle Fuencarral;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, n° 15, place Vendôme ;

A Bruxelles, aux caisses de la Banque de Belgique et de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

Assemblée générale annuelle des actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en raison des diverses circonstances spéciales, dont il leur sera rendu compte à leur prochaine réunion, l'assemblée générale indiquée pour le 1er mai 1860 est ajournée au mardi 29 mai.

Cette réunion aura lieu, à trois heures, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires qui ont déjà déposé leurs titres, seront admis à l'assemblée générale du 29 mai, sur la présentation de la carte d'entrée délivrée pour le 1er mai.

Le conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires, propriétaires de quarante actions au moins, nominatives ou au porteur, non encore déposants, qu'ils ont le droit d'assister à l'assemblée générale (art. 31), ou de s'y faire représenter par un mandataire membre de l'assemblée (art. 38).

Paris, le 28 avril 1860.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de l'exercice 1859 a été fixé à 20 fr. par dixième d'action.

La première moitié de ce dividende, soit 10 fr., sera payée, à partir du 10 mai courant, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Bruxelles, à la Société générale ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils ;

Et à Angleur, à la caisse de la direction centrale de la Société.

MM. les actionnaires sont, en outre, prévenus que l'assemblée générale ayant autorisé l'émission de 22,500 dixièmes d'actions, réservés par préférence aux actionnaires, en conformité de l'article 6 des statuts, la souscription sera ouverte du 10 au 31 mai courant, suivant les conditions relatées à la suite du rapport du conseil d'administration.

Ce rapport sera distribué à MM. les actionnaires, à partir du 15 courant, soit au Crédit mobilier, place Vendôme ; soit à la Vieille-Montagne, rue Richer, 19.

Par ordre du conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,
SAINT-PAUL DE SINÇAY.

COMPAGNIE DES

MINES DE SOUDE D'ESPAGNE

Conformément à l'art. 29 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire, le 31 mai courant, à deux heures précises, au siége social, rue Laffitte, 17.

Les titres seront reçus au siége social tous les jours, de midi à trois heures, dimanches et fêtes exceptés. Il sera remis aux déposants un récépissé de leurs actions et une carte nominative et personnelle indiquant le nombre de voix.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur de cinq actions au moins. MM. les actionnaires sont priés de déposer leurs titres au plus tard cinq jours avant la réunion, ils pourront se faire représenter par des mandataires choisis parmi les actionnaires propriétaires de cinq actions au moins.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 26 des statuts, aura lieu à Bruxelles, à l'hôtel de la Société générale, le lundi 21 mai 1860, à onze heures du matin.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt à la caisse de la Société générale à Bruxelles, ou à la Banque de France, ont seuls le droit d'assister à l'assemblée générale.

A partir du 9 mai 1860, les comptes et bilan, avec pièces à l'appui, seront soumis, au siége de la Société, à l'inspection de tous les actionnaires.

SOCIÉTÉ ANONYME
DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

Dans la dernière assemblée générale tenue à Engis le 16 avril courant, il a été décidé que le dividende pour l'exercice 1859 serait de soixante-quinze francs par action entière, payables :

50 fr. le 1er juillet prochain, à titre de premier dividende, sur la présentation du coupon n° 8, qui, frappé d'une estampille indiquant ce paiement, sera remis aux porteurs pour toucher ;

25 fr. le 31 décembre même année, comme second dividende, et de quinze francs par cinquième d'action, payables :

10 fr. le 1er juillet prochain, en échange du coupon portant cette échéance ;

5 fr. le 31 décembre prochain, en échange du coupon portant cette échéance.

Le tirage au sort des soixante-six obligations, à rembourser le 1er juillet prochain, a donné les numéros suivants :

7	195	313	400	521	670
11	197	323	409	530	677
36	202	330	417	553	690
59	211	331	429	579	695
51	214	336	455	597	707
99	233	337	456	617	724
121	242	348	468	621	737
122	256	349	486	633	740
146	277	380	488	660	751
162	304	383	511	663	760
178	309	387	517	669	794

Les paiements des dividendes, ainsi que des obligations sorties et des coupons d'intérêt des obligations à échoir, se feront :

A Verviers, au siége de la Société ;

A Londres, chez MM. Devaux et Ce ;

A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-P. Mathieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmakers et fils.

Verviers, le 20 avril 1860.

Le directeur général de la Société,
Victor SIMON.

COMPAGNIE LYONNAISE
DES

OMNIBUS, VOITURES ET VOIES FERRÉES

Assemblée générale.

Aux termes de l'article 30 des statuts, MM. les actionnaires de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, Voitures et Voies ferrées, propriétaires de cent actions ou plus, sont informés que l'assemblée générale ordinaire annuelle, prescrite par l'article 29, est convoquée à Paris, rue de Richelieu, 100, salle Lemardelay, où elle aura lieu le mardi 29 mai 1860, à trois heures.

MM. les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée, doivent, pour y être admis, déposer leurs titres, à partir du 7 mai courant, et au plus tard, cinq jours au moins avant la réunion :

A Paris, au siége de la Société, rue du Mont-Thabor, 6 ; ou à Lyon, dans les bureaux de la Compagnie, place de la Charité, 6 ; ou bien à Marseille, dans les bureaux de la Compagnie, rue du Bel-Air, 1.

Il leur sera remis une carte d'admission personnelle et nominative.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES
DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.
Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOUF, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 24 mai prochain.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit., Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadily W;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 5 mai 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 29 avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 29 avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 6 mai 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE :
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le découragement s'est mis dans le camp des spéculateurs, qui depuis huit jours n'opposent plus qu'une faible résistance au progrès ascensionnel des cours de la rente. Ils avaient eu un moment d'espoir dans les derniers jours d'avril. Un sinistre avait nécessité des exécutions consécutives auxquelles ils attribuaient la fermeté extraordinaire, et ils pensaient que lorsque les rachats forcés seraient terminés, les cours éprouveraient un mouvement naturel de réaction. Mais les demandes continuelles d'inscriptions du public auquel venaient faire concurrence les achats d'inscriptions pour les caisses publiques, ont, au contraire, donné une nouvelle impulsion à la hausse. La rente s'est approchée du cours de 71 fr. pour la liquidation, et dès que cette liquidation a été terminée, le prix de 71 fr. a été franchi sans effort, et l'on s'est élevé à 71 fr. 25. On regarde désormais le cours de 70 fr. comme devant être un prix de baisse pour la rente française après le détachement du coupon de juin.

Mais tandis que les cours de la rente résistaient victorieusement aux efforts des baissiers et que la levée de toutes les primes du mois créait pour la liquidation un vaste découvert, le Crédit mobilier éprouvait de violentes variations. Cette valeur qui depuis longtemps se soutenait aux environs de 800, et qui était déjà tombée jeudi dernier à 755, à la nouvelle que le dividende ne serait que de 12 fr. 50, a été entraînée après l'assemblée générale du 30 avril à 675. Cependant comme la dépréciation porte sur les cours du 31 décembre, et que depuis cette époque, la plupart des valeurs se sont améliorées, la situation a paru moins critique qu'on ne l'avait jugée au premier abord, et quelques-uns des vendeurs ont recommencé à réaliser et ont ramené le Mobilier à 712 50. D'ailleurs, la tendance à la hausse qui se maintenait sur la rente a contribué à arrêter la panique des porteurs d'actions du Crédit mobilier.

Le marché des chemins de fer n'a pas suivi la hausse rapide de la rente. Ces valeurs ont même été généralement lourdes et affectées. Le marché est sous l'influence des grandes recettes qui ont eu lieu en mai et juin 1859, et comme les Compagnies n'ont pas, cette année, eu de transports à effectuer pour la guerre, on s'attend à des diminutions considérables pendant six semaines à deux mois. Aussi les actions de Lyon se sont à peine relevées deux ou trois fois au-dessus de 940, et de nouvelles ventes faisaient toujours rétrograder les cours. L'approche du coupon de 43 50, que l'on doit détacher le 5 mai, n'a pas même arrêté les vendeurs, quoique le prix de ce chemin doive ressortir au-dessus de 900 après le détachement de ce coupon.

L'Orléans n'a pas eu une tenue meilleure. Il était constamment lourd aux environs de 1360, et il est retombé à 1350.

L'Est était faible de 630 à 622 50. L'Ouest, presque invariable de 572 50 à 575.

Les actions des chemins de fer lombards sont restées lourdes jusqu'à la Bourse d'hier, de 540 à 545; mais elles ont remonté tout à coup à 552 50, lorsque l'on a connu les résultats de l'exercice communiqués à l'assemblée générale.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 26 avril jusqu'à celle du 3 mai:

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 50 à 71 30 et elle est restée à 71 30; elle a varié à terme de 70 50 à 71 40, et elle est restée à 71 25.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 10 à 96 50.

La Banque de France a monté de 2,825 à 2,840.

Le Crédit foncier a monté de 796 à 800.

Le Crédit mobilier a fléchi de 755 à 675 et il est resté à 700.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,361 25 à 1,363 75; elles sont restées à 1,350.

Le Nord ancien a monté de 960 à 1,000; il est resté à 997 50.

Le Nord nouveau a monté de 890 à 900; il est resté à 887 50.

L'Est a fléchi de 632 50 à 622 50; il a fermé à 625.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 942 75 à 930; il est resté à 936 25.

Le Midi a monté de 521 25 à 526 25; il a fermé à 526 25.

L'Ouest a varié de 570 à 575; il est resté à 575.

Le Genève a fléchi de 452 50 à 417 50; il est resté à 425.

Le Dauphiné a baissé de 570 à 565; il a remonté à 602 50.

Le Béziers a varié de 145 à 140.

Les Lombards ont monté de 543 75 à 555; ils sont restés à 552 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 533 75 à 527 50; ils sont restés à 535.

Les Saragosse ont monté de 496 25 à 502 50; ils sont restés à 502 50.

Les Romains se sont tenus à 347 50; le Victor-Emmanuel ont monté de 412 50 à 422 50; les Xerès, de 512 50 à 530; les Nord de l'Espagne, de 447 50 à 450.

Samedi. — Les valeurs ont été très-fermes, à l'exception du Mobilier qui était très-offert. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 40 à 70 65, et à terme de 70 35 à 70 55; le 4 1/2 0/0, de 96 05 à 96. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit foncier, à 797 50; le Crédit mobilier, de 750 à 748 75; l'Orléans, de 1,357 50 à 1,360; le Nord ancien, de 980 à 985; le Nord nouveau, de 886 25 à 890; l'Est, de 625 à 628 75; le Lyon, de 937 50 à 940; le Midi, de 517 50 à 520; l'Ouest, de 572 50 à 575; le Genève, de 440 à 445; le Dauphiné, de 565 à 570; les Autrichiens, de 526 25 à 530; les Lombards, de 541 25 à 543 75; les Saragosse, de 497 50 à 498 75; les Séville à Xérès, de 517 50 à 515; le Nord de l'Espagne, de 447 50 à 450; le Victor-Emmanuel, de 415 à 413 75.

Lundi. — Un mouvement très-vif de hausse a eu lieu sur la rente après la réponse des primes. Mais le marché des actions était lourd. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 à 70 90, et à terme de 35 c. à 70 90; le 4 1/2, de 35 à 96 50; la Banque, de 15 à 2,840; le Crédit foncier, de 2 50 à 800. Le Crédit mobilier a varié de 760 à 748 75; l'Orléans, de 1,362 50 à 1,361 25; le Nord ancien, de 993 75 à 990; le Nord nouveau, de 890 à 895; l'Est, de 632 50 à 630; Lyon, de 942 50 à 941 25; le Midi, de 522 50 à 520; l'Ouest, de 572 50 à 575; le Genève, de 430 à 422 50; le Dauphiné, de 570 à 575; les Autrichiens, de 535 à 532 50; les Lombards, de 545 à 543 75; les Saragosse, de 498 75 à 497 50; les Séville à Xérès, de 512 50 à 507 50; les Russes non libérés, de 482 50 à 480; les Russes libérés, de 461 25 à 458 75; le Victor-Emmanuel, de 415 à 413 75.

Mardi. — La liquidation de la rente s'est faite aux plus hauts cours du mois et presque sans report, mais les chemins étaient faibles, et le Mobilier a continué en baisser. Le 3 0/0 a varié au comptant et en liquidation de 71 à 70 80, et pour fin mai de 71 10 à 70 85; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 25. La Banque a fléchi de 15 à 2,825; le Crédit mobilier, de 737 50 à 710; l'Orléans, de 1,361 25 à 1,355; le Nord ancien, de 997 50 à 995; le Nordnouveau de 900 à 895; l'Est, de 627 50 à 625; le Lyon, de 941 25 à 935; le Midi, de 521 25 à 517 50; le Genève, de 425 à 420; le Dauphiné, de 577 50 à 580; l'Ouest, de 575 à 573 75; les Autrichiens, de 532 50 à 530; les Lombards, de 543 75 à 542 50; les Saragosse, de 498 75 à 497 50. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 415; les Séville à Xérès, à 542 50; le Nord de l'Espagne, de 445 à 450; les Romains, à 347 50.

Mercredi. — Le mouvement de hausse a recommencé sur la rente, et les chemins, qui ont continué à être lourds jusqu'à ce que leur liquidation fût terminée, étaient demandés à la clôture. La panique s'est un peu arrêtée sur le Crédit mobilier. Le 3 0/0 a varié au comptant de 70 85 à 71 05, et à terme de 70 85 à 71 10; le 4 1/2 0/0, de 96 10 à 96 30; la Banque s'est tenue à 2,825; le Mobilier est tombé à 675 et a repris à 697 50; l'Orléans a varié pour fin mai de 1,355 à 1,360; le Nord ancien, de 985 à 1,000; le Nord nouveau, de 880 à 895; l'Est, de 620 à 622 50; le Lyon, de 930 à 937 50; le Midi, de 515 à 520; l'Ouest, de 570 à 571 25; le Genève, de 417 50 à 423 75; le Dauphiné, de 580 à 590; les Autrichiens, de 527 50 à 532 50; les Lombards, de 543 50 à 547 50; les Saragosse, de 496 25 à 500.

Jeudi. — La hausse a fait de nouveaux progrès sur la rente, mais les autres valeurs qui s'étaient d'abord améliorées étaient très-offertes à la clôture. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 71 30, et à terme de 15 c. à 71 25. Le 4 1/2 0/0 de 10 c. à 96 50. La Banque, de 15 à 2,840. Le Mobilier, de 750 à 700; l'Orléans a fléchi de 10 à 1,350; le Nord ancien, de 2 50 à 997 50; le Nord nouveau, de 750 à 887 50; le Lyon, de 3 75 à 936 25; le Midi a monté de 5 à 526 25; l'Ouest, de 3 75 à 525. Le Genève, de 1 25 à 425; le Dauphiné, de 12 50 à 602 50; les Autrichiens, de 2 75 à 535; les Lombards, de 5 à 552 50; les Victor-Emmanuel, de 10 à 422 50.

Vendredi. — La Bourse conserve sa tendance ascensionnelle sur la rente, et plusieurs valeurs ont été recherchées, telles que le Mobilier, le Dauphiné et le Saragosse. Mais les chemins français étaient offerts par suite de la diminution des recettes pendant la dernière semaine. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 71 10 à 71 30, et à terme de 71 15 à 71 35; le Crédit mobilier, de 700 à 712 50; la Banque de France, de 2,840 à 2,860; l'Orléans, de 1,347 50 à 1,350; le Nord ancien, de 992 50 à 917 50; le Nord nouveau, de 887 50 à 885; l'Est, de 625 à 621 25; le Lyon, de 935 à 932 50; le Midi, de 526 25 à 525; le Genève, de 420 à 425; le Dauphiné, de 601 25 à 622 50; les Autrichiens, de 533 75 à 536 25; les Lombards, de 551 25 à 553 75; le Saragosse, de 505 à 517 50; le Nord de l'Espagne, de 455 à 457 50; le Mobilier espagnol, de 480 à 490.

F. Germain.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C						
Banque de l'Algérie ... Banques	A	100.000	500		25 »	janv. av. juill.	242 75
Omnium lyonnais	Civ.	6.000	500		35 50		705 »
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	7.000	1/7000	»	25 »	janv. juill.	410 »
Générale. Assurances maritimes	A	0.000	100	»	Néant	février	45 »
Sécurité	A	400	12 500	7500	2050 »	avril	
Union des ports	A	300	5.000	/5			20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril	20 0/0 b.
Océan	A	1.200	5.000	4/5	485 »	février	20 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	900	5.000	4000	200 »		
Mélusine	A	600	5.000	4/5		février	
Vigie	A	400	5.000	4/5	392 »	mars	17 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	734 »		31 0/0 b.
Centrale	A	200	5.000	4000	275 »	février	15 0/0 b.
Réunion	A	1.000	5.000	4000	270 »	février	22 0/0 b.
Comptoir	A	1.300	5.000	4000	225 »	février	
Sphère	A	00	6.000	4000			pair
Générale ... Assurances incendie	A	2.000	1.000	250			5 0/0 b
Phénix	A	400	5.000		20 »	avril	740 0/0 b
Nationale	A	6.000	1.000		230 »	mai, nov.	
Union	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars	100 0/0 b.
Soleil	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril	65 0/0 b.
France	A	1.000	6.000	4/5	845 »	avril	
Urbaine	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril	67 0/0 b.
Providence	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril	90 0/0 b.
Aigle	A	3.000	2 500	2000	120 »	avril	75 0/0 b.
Paternelle	A	400	000	3000	[illegible]	avril	
Confiance	A	3.000	1.000	[illegible]	Néant	avril	
Nord	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b
Générale ... Assurances vie	A	3.000	1.000	800	25 »	avril	
Nationale	A	400	7.500		2475 »	t. les 3 ans	
Union	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 5 ans	10 0/0 b
Phénix	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 an.	12 0/0 b
Caisse Paternelle	A	800	5.000	4000	130 »	t. les 2 an.	3 0/0 p.
Générale ... Assurances grêle	A	6.000	500	400	15 »	avril	
Omnibus Paris Transports terr.	A	3.000	5.000	4000	néant	avril	20 0/0 p
— act. de jouissance	A	34.000	500		60 »	janv. juill.	900 »
Omnibus de Lyon	C		1/3400		35	juin	
Omnibus de Londres	C	60.000	100	10	Néant		55 »
Omnibus des ch. de fer	C	50.000	100		3 »		44 25
Gondoles parisiennes	C	3.200	300		10 »	janv. juill.	175 »
Cie imp. des voitures de Paris	C	1.700	80		4 »		
4 Canaux, act. de capital. Canaux	A	400.000	1/400000		Néant	mars	63 75
— act. de jouiss.	A	99.120	1.250		30 »	avril, oct.	1220 »
Bourgogne, act. de capital	A	60.000	1/60000		8 30	1er juin	84 75
— act. de jouiss.	A	7.200	1.000		90 »	avril, oct.	180 »
Arles à Bouc, act. de capital	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin	140 »
3 canaux, act. de capital	A	6.000	1.000		30 »	avril, oct.	140 »
Aire à la Bassée	A	10.000	1.000		30 »	avril, oct.	920 »
Sambre à l'Oise	A	600	3.000		505 »	févr. août	1160 »
Scarpe inférieure	A	11.330	1.000		60 »		720 »
Sambre française canalisée	C	2.200	1.000				1590 »
Canalisation de l'Èbre	A	6.000	1.000		100		1650 »
Ports de Marseille ... Ports ponts	A	50.000	533 33		4 0/0		
Pont, gare et p. de Grenelle	A	30.000	1/30000		6 0/0	avril, oct.	447 50
Pont de Rouen	A	7.000	1.000		75 »		130 »
Ponts réunis	A	400	1.000		30 »	janv. juill.	
Nouveaux Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0		
Bazin, L. Gay et Cie. Transp. com.	C	4.000	1.000		5 1/4 0/0		590 »
Marc-Fraissinet et Cie	C	10.000	840		3 1/2 0/0	janv. juill.	205 »
Messager. imp. (Serv. marit.)	C						347 50
Cie générale maritime	A	80.000	500		30 »	janv. juill.	643 75
Comp. génér. de navigation	A	60.000	500		Néant	janv. juill.	255 »
Comp. de navigation mixte	C	17.500	1/17500				100 »
Armements Berbey et Cie	A	20.000	1/20000				200 »
Haute-Loire ... Charbonnages	C	25.000	500		5 »	mars sept.	
Long-Pré	Civ.	3.200	500		Néant	avril oct.	
Montchanin	Civ.		500				250 »
Centre-du-Flénu	C	6.000	500			juin décemb.	
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.000	1.000		30 »	mai	345 »
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2.000	1.000		30 »	avril	400 »
Nancy	Civ.	3.000	500				
Azincourt	C	30.000	100		36 »	févr. août	
Chazotte	A	1.500	1/1500		60 »		
Layon-et-Loire	A	5.000	1/5000		21 30		
Spinas	A	1.850	1/1850				800 »
Loire	A	2.400	1/2400		125 »	1er décemb.	
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000		5 »		138 75
St-Etienne	A	80.000	1/80000		9		120 25
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000		5 »		138 75
Mayenne et Sarthe	A	80.000	1/80000		17 »		216 25
Grand'Combe	A	13.200	1/13200		35 »		
Unieux et Fraisse	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	700 »
Carmaux			500				60 »
Roche-Molière et Firminy	C	110.000	170		6 75	mai, novem.	80 »
Houill. réun. à Quaregnon			500				410 »
Charbonnages belges	A	8.730	250		Néant		130 »
Compagnie générale. Asphalte	A	20.000	500		35 »		605 »
Seyssel asphalte	C	8.000	500		Néant		
		10.000	[illegible]		17 50		
[illegible]. Télégraphe électrique	C	60.000	[illegible]		7.5 0/0	mars, sept.	40 »

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) ... Mines	C	60.000	100		Néant	août	6 »
Ténez (cuivre)	C	24.000	100		Néant		
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000		Néant		
Santander	C	10.000	500		37 25	janv. juill.	
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	80		20 »	mai, nov.	305 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	7.000	1.000		75 »		630 »
Stolberg et Westphalie priv.	A	40.000	375		5 »	octobre	
— non priv.	A	40.000	375		Néant	octobre	
Corphalie zinc	A	5.500	1.000		60 »	janv. juill.	410 »
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375		69 75	janv. juill.	
— non priv. zinc	A	6.500	375		7 50	janv. av.	
Silésie zinc	A	50.000	375		16 25	mai, nov.	170 »
Terre-Noire ... Hts-F. et Forges	A	20.000	1/20000				467 50
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000		Néant	juin, déc.	
Alais (Gard)	A	10.000	1/10000		33 »	juin déc.	336 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	25.000	500		70 »	juin déc.	610 »
Allevard			1.000				1010 »
Basse-Indre		5.000	500		60 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500		Néant	mars, sep.	185 »
Horme	A	10.000	1/10000				500 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000		25 »		430 »
Fourchambault	C	30.000	1/30000		10 »		210 »
Marine et chemins de fer		34.000	1/34000		11 »	mai, nov.	445 »
Côte-d'Or			500				
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »	mai, novemb.	115 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.060	1/16000		60 »		605 »
Firminy			250				900 »
Pont-Lévêque (Vienne)	C		500				185 »
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500		65 »	avril, oct.	710 »
Providence Belgique		5.300	1.000		7 »	septembre	1005 »
Phénix métallurgique		60.000	375		Néant	janv. juill.	
J.-F. Cail et Cie ... Usines	C	14.000	500		57 50	sept. mars	600 »
Caronte	C	70.000	100	10	Néant		
Chameroy	C	4.000	500			juin, déc.	
Gandillot	C	3.300	255		50		
Christofle	C	4.000	500		0 30		
Rue impér. de Lyon. Immeubles	A	21.500	1/21500		2 »		305 »
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100		7 »	janv. juill.	113 »
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant		800 »
Gaz de Paris ... Gaz	A	110.000	1/110000			mai, novem.	602 50
Union des Gaz	C	32.000	250			janvier	46 25
Marseille (et Mines de Portes)	C	40.000	1/40000		12 »	avril, oct.	150 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500		25 »	juin décemb.	
Est (Vincennes)	C	1.000	500		97 »		
Versailles	C	500	500		25 »	mars sept.	
Amiens	C	1.300	500		35 »	janv. juill.	440 »
Calais	C	1.000	1.000		30 »	janv. juill.	300 »
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050		120 »		1040 »
Lyon	A	7.000	1/7000		135 »	janv. juill.	1230 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	3.400	1/3400				1050 »
Wazemmes	C	3.100	410		13 50	1er octobre	
Malaga							
Cie centrale, éclairage 12 villes	C	25.000	500		30 »	janv. juill.	500 »
Montpellier	A	1.000	1/1000				
Moberly (Amiens) ... Filatures	A	6.000	500		42 »	août	570 »
Cohin	C	40.000	500		27 25	janv. juill.	540 »
Société Lemière	C	1.400	500		42 »		
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000		30 »	30 avril	
Siècle ... Journaux	C	2.500	1/2500		120 »		
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)							
Droit	C	6.000	500		40 »	janv. juill.	
Saint-Gobain ... Glaces	C	100	2.500		600 »		
Montluçon	A	3.000	1/3000				
Oignies, Belgique	C	24.000	500		6 »		100 »
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	12.000	500		30 16	septembre	400 »
Sétif (colonies du) ... Divers	A	2.000	375		Néant	1er octobre	
Richer et Cie Vidanges	A	6.000	500		25 20	mars sept.	
Caoutchouc souple	C	25.000	500		20		
Cholet et Cie	C	50.000	00		17 »	31 mars	
Cie générale des Eaux	C	40.000	100		Néant		
1 Carques (E. Dejean et Cie)	A	80.000	250		18 »		200 »
	C	8.730	200		10 0/0	janv. juill.	

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement	Dernier cours
Compe générale des Omnibus		6.000	500	11	25 »	avril octob.	
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	36	6 »		
Ports de Marseille	300	20 000	300	15	30 »	janv. juillet	401 25
Messageries imp. (serv. marit.)	500	18.000	500	1010	30 »	avril octob.	320 »
Loire, anciennes			1.250		30 »		1150 »
— nouvelles		15.000	1.250	75	50 »	février août	1000 »
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	130	20	7 50	mars sept.	
Vieille-Montagne		13.000	500	10	25 »	janv. juillet	400 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	6.000	500	50	30 »	janv. juillet	
Compagnie générale des Eaux	270	30.000	500	30	15 »	avril octob.	257 50
Châtillon et Commentry	250	30.000	500	35	5 »	mai nov.	241 50
Horme anc.	475	2.410	510 50	30	30 »	30 juin déc.	400 »
— nouv.	265	7.000	300	30	15 »	31 mars sept.	274 25
J.-F. Cail et Cie	40	5.000	575	71	30 »	janv. juill.	490 »
Rue impériale de Lyon			500		20 »	1er janv. juill.	305 »
Gaz de Paris	410	12.000	500	46	25 »	janv. juillet	470 »
Union des gaz	300	22.727	500	50	20 »	janv. juillet	

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 28 AVRIL AU 4 MAI

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 1 Compt.	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Compt.	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Compt.	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Compt.	Vendredi 4 Terme
[illegible]	[illegible]	99	300.000	500	•	97 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
910	1265	99	400.000	400	•	65 50 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	940	945	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1618	1900	99	500.000	500	•	39 70 pour 1859	mai 1860	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1.163	3239	•	663.400	500	•	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
793	1623	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1199	2.414	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859	octobre 1856	Ouest	572 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
229	274	99	60.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	412 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
58	58	99	35.000	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	163 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
134	155	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
184	424	99	42.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•		•	64.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		99	16.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1323	1241	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	537 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
384	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	413 75	413 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	•		•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	365	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
205	247	99	73.000	500	•	4 0/0	juillet 1858	Central suisse	497 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
442	815	99	240.000	500	100	5 0/0	janvier 1860	Saragosse	545	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1306	3132	99	312.500	500	[illegible]		oct. bre avril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	819	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	450	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	723	99	200.000	500	[illegible]	5 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
11	11	99	7.183	500	150	5 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	132	99	47.500	500	...	5 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	315	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	99	90.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	410	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	99	52.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	90	[illegible]	200	200	5 0/0	•	Guill.-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursem.	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	28	30	1	2	3	4
1848	5.000	1935	•	•	1.250	décembre.	50	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0						
1842-1849	12.000	1869	•	•	1.250	mars.	50	D°	St-Germain (nouvelles)						
1841	2.775	1891	1100	•	1.250	mars.	50	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)						
1842	8.000	1891	1125	•	1.250	décembre.	50	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0			1027 50			
1848	13.333	1938	750	•	1.250	décembre.	50	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0			[illegible]	1100		1005
1843	6.400	1893	•	•	1.250	mars.	50	D°	Versailles, rive droite (nouvelles)						
•	8.200	1937	•	•	1.250	mai.	50	D°	Montereau à Troyes						
1843	941	•	•	•	1.250	avril.	50	D°	Bordeaux à la Teste						
1852-1854	34.536	1903	divers.	•	1.250	avril.	50	D°	Ouest (anciennes), dites 5 0/0		1010		1000		
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février.	50	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0					977 50	
1852	60.000	1905	1450	•	1.250	septembre	50	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1010	1015			1015	
1847-1854	28.750	1939	divers.	•	1.250	novembre.	50	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.						
1852	21.000	1905	500	•	625	mars.	25	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)			495		495	495
1854	102.614	1952	•	•	625	décembre.	25	D°	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	511 25	511 25	512 50		512 50	
1852	130.000	1954	•	•	625	avril.	25	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	500	500	[illegible]	497 50	498 75	498 75
1853	302.928	1952	divers	•	650	avril.	30	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0						
•	5.884	1905	•	•	500	juillet.	15	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série						
1845	22.000	1935	500	•	400	•	40	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)						
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	16	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0						
1845	17.418	1944	500	•	500	mai.	15	D°	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	300		301 25	304 25		
1853	131.007	1953	•	•	[illegible]	décembre.	15	D°	Grand-Central (anciennes)	296 75	[illegible]	[illegible]	301 25	300	[illegible]
1855	255.000	1958	•	•	[illegible]	décembre.	15	D°	D° (nouvelles)			303 75		303 75	
1852	63.043	1952	•	•	500	décembre.	15	D°	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	261.560	1954	divers.	•	500	avril.	15	D°	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852-1857	1102.000	1951	divers	•	500	décembre.	15	D°	Paris à Orléans, dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854-1857	675.000	1958	divers.	•	500	mai.	15	D°	Nord	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
1855	87.719	1954	285	•	500	décembre	15	D°	Lyon à Genève (anciennes) gar.	300	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300	300
1857	51.545	1954	•	•	500	décembre.	15	D°	D° (nouvelles)						
•	750.000	1955	•	•	500	avril.	15	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	1.250.000	1951	divers.	•	500	avril.	15	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	211.000	1953	285	•	500	décembre.	15	D°	Bourbonnais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	249.700	1957	285	•	500	juin	15	D°	Midi gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	22.610	1956	280	•	500	•	15	avril, octobre.	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	304.567	1949	270	•	500	mai.	15	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	300	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	26.277	1955	•	•	500	•	15	janvier, juillet.	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	28.000	1957	•	•	500	juin	15	D°	Dauphiné gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	600.000	1956	•	•	500	•	15	D°	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	581.636	1948	275	•	[illegible]	•	15	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	300.000	1949	275	•	[illegible]	•	15	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	1951	150	•	500	avril	15	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	100.000	[illegible]	•	•	500	•	15	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	257 50	257 50	[illegible]
1859	24.576	1957	300	•	500	•	15	D°	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	•	1958	•	•	500	•	15	D°	Séville à Jerez						
1859	200.000	•	divers.	•	500	mai.	15	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	121 25	120	110 25	113 50	105 75	107 50
•	109.500	1937	140	•	250		7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers						

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 28 Comptant	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Comptant	Lundi 30 Terme	Mardi 1 Comptant	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Comptant	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Comptant	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Comptant	Vendredi 4 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0. jouissance 22 décembre 1859	70 65	70 55	70 90	70 90	73 50	70 60	71 05	71 10	71 30	71 25	71 30	71 25
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	..	70 60	70 80	70 90	70 90	..	71 ..	..	..	71 30	71 30	70 90
RENTES 4 1/2 0/0. jouissance 22 mars 1860	96 ..	96 15	96 50	96 40	96 25	96 25	96 30	96 10	96 50	96 50	96 50	96 10
Banque de France, jouiss. janvier 1860	[illegible]	•	2840	•	[illegible]	•	2840	•	2840	•	2850	•
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	640	•	..	..	640	•	640	•	..	•	..	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	715	..	700	..	701 25	..	700	..	700	700	700	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	490	•	496	..	490	..	490	..	490	..	490	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	452 50	•	451 50	..	455	•	455	•	455	•	..	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d°	97 50	•	[illegible]	•	97 50	•	95 25	•	97 50	•	97 50	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	90	•	90	•	90	•	90	•	90	•	90	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1000	•	..	•	[illegible]	•	1000	•	1010	•	987 50	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	751 50	748 75	742 50	748 75	716 25	710	697 50	690 50	705	700	715	712 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1130	•	1135	•	..	•	1135	•	1132 50	•	1130	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	488 75	•	494	•	485	•	485	•	485	•	480	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	232 50	•	232 50	•	232 50	•	230	•	235	•	236 25	•
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	..	•	..	•	..	•	•	•	..	•	..	•
FONDS ETRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 1/8	•	95 3/8	•	..	•	95 3/8	•	95 3/8	•	95 3/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	..	•	..	•	96 3/4	•	..	•	97 1/2	•	..	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 50	..	84 50	•	84 50	..	84 50	..	84 50	•	74	..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	52 50	•	..	•	..	•	52 50	•	52 50	•	..	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	90 3/4	•	90 3/4	•	90 1/4	•	..	•	90 3/4	•	90 3/4	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	..	..	..	..	..	..	370	..	..	..	..	370
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	85 1/2	•	[illegible]	•	84 1/2	•	85 1/4	•	85 1/4	•	85 1/4	•
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés jouissance janvier 1860	465	463 75	465	465	465	..	..	465 75	460	460	452 50	490
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	36 1/2	..	36 3/8	36 1/2	36 3/8	..	37	..	37 3/8	..	37 3/8	..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	47 3/8	•	47 3/4	•	47 3/4	•	48	•	48 1/8	•	48 1/8	•
D° D° 1856, jouissance janvier 1860	47 1/2	..	47 1/2	..	47 1/2	..	47 1/2	47 1/4	48	..	48	..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	46	46	46 1/2	46 1/2	46 1/4	46 5/8	47	47	47 1/4	47 1/4	47 1/8	47 3/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	..	..	115 75	•	..	•	..	..	..	•	..	•

Le Gérant, J. G. BORDOT.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

N° 1037 — 19e ANNÉE — N° 19 — SAMEDI 12 MAI 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

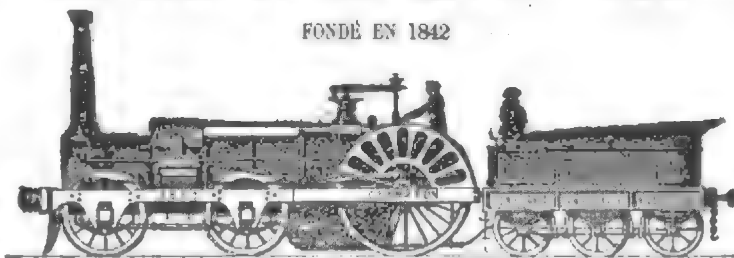
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS................ 40 fr. par an
DÉPARTEMENTS....... 42 —
ÉTRANGER............ 48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

MM. les actionnaires de la Compagnie des Journaux réunis sont prévenus que, depuis le samedi 28 avril, le coupon du dividende, fixé par l'assemblée générale à 20 fr. par action, est payé à bureaux ouverts, de 10 h. à 3 h., dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que, depuis le mardi 1er mai, le coupon du dividende, fixé par l'assemblée générale à 10 fr. par action, est payé à bureaux ouverts, de 10 h. à 3 h., dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la *Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas* sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale annuelle du 28 avril 1860 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *samedi 26 mai* 1860, à 8 heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, rue Richelieu, 99, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

A quelque point de vue qu'on se place pour apprécier la situation du marché des fonds publics, on est obligé de reconnaître que les dispositions générales sont toujours favorables, et que les éléments de hausse n'ont pas diminué. En effet, bien qu'une certaine faiblesse se soit manifestée depuis quelques jours sur les cours de certaines valeurs — et la rente n'est pas dans ce cas — il y a un fait qui domine toutes les opinions : le report est très-bon marché et le titre est introuvable. Est-il possible d'imaginer une réaction sérieuse vers la baisse sans que la place soit immédiatement et comme conséquence naturelle du mouvement, inondée de titres disponibles?

La Bourse nous paraît donc en ce moment, par sa position même, à l'abri d'une réaction pouvant résulter des nouvelles politiques de l'extérieur. En quoi, d'ailleurs, le succès ou l'insuccès de l'expédition tentée par Garibaldi pourrait-il exercer une influence quelconque sur les capitaux français? Et quels résultats inattendus peuvent surgir pour l'Europe de l'insurrection de la Sicile?

On a mis aussi en avant, comme pouvant amener la baisse, l'avance qui serait faite par la Banque de France aux Compagnies de chemins de fer d'une somme de cent millions contre émission d'obligations pour une valeur égale. Il n'y a cependant là rien de bien nouveau; le même fait s'est accompli dans des temps beaucoup moins favorables, et alors que l'argent était bien moins abondant.

Ce n'est donc pas non plus l'émission des obligations faite avec la prudence à laquelle la Banque nous a habitués qui sera un motif sérieux de baisse.

D'un autre côté on a pu remarquer que chaque fois qu'il est question à la Bourse de la suppression du droit d'entrée, comme il en a été parlé la semaine dernière, et qu'on ne voit pas aboutir les négociations au résultat depuis si longtemps réclamé, les cours de la plupart des valeurs s'en ressentent pendant quelques jours. Nous n'avons pas appris d'ailleurs que la commission nommée par M. le préfet de la Seine ait encore donné un avis dans un sens ou dans un autre.

Il n'y a donc aucune raison de supposer que cet avis soit défavorable, et on peut espérer, au contraire, que sur le terrain où se trouve aujourd'hui placée la question, il sera plus facile de la résoudre que lorsqu'elle s'est présentée il y a plusieurs mois.

Le bilan de la Banque de France accuse une diminution de 11 millions sur le portefeuille, de 13 millions sur le numéraire, de 41 millions sur le compte courant du Trésor et d'un million sur les avances sur recettes. Il y a augmentation de 11 millions des avances sur chemins de fer, ce qui semble indiquer un commencement d'avance sur obligations aux Compagnies, et de 22 millions sur la circulation des billets.

La Banque d'Angleterre vient d'abaisser le taux de son escompte, qui se trouve ramené de 5 à 4 1/2.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 71 30, ferme à 70 25.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 70, ferme à 96 25.

L'emprunt est coté 70 45.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	69.64 0/0
Ouest suisse	10.10 0/0
Bessèges a Alais	7.01 0/0
Midi	4.70 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ardennes	1.»» 0/0
Nord	2.92 0/0
Central Suisse	5.79 0/0
Union Suisse	8.81 0/0
Ouest	9.20 0/0
Est	11.84 0/0
Orléans	11.10 0/0
Autrichiens	15.03 0/0
Lyon-Genève	10.50 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	25.80 0/0
Victor-Emmanuel	30 40 0/0
Dauphiné	32.07 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	40.»» 0/0

J.-G. Bonnet.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS
DERNIER COURS.

Noms des valeurs.	4 mai	11 mai	Différence en plus.	Différence en moins.
Rente 3 0/0	71 35	70 25	» »»	1 10
Rente 4 1/2 0/0	96 60	96 25	»» »»	» 35
Banque de France	2860 »	2875 »»	15 »»	» »»
Consolidés	95 3/8	95 3/8	» 1/8	» »/»
Crédit foncier	800 »»	800 »»	12 50 ex	»»
Crédit mobilier	712 50	678 75	» »»	33 75
Comptoir d'Esc^te	640 »»	640 »»	» »»	»» »»
Orléans	1350 »»	1328 75	» »»	21 25
Nord	997 50	982 50	»» »»	15 »»
Nord nouveau	885 »»	875 »»	» »»	10 »»
Est	621 25	602 50	»» ex	» 65
Paris-Méditerran^e	932 50	[illegible]	» ex	22 75
Midi	525 »»	520 »»	» »»	5 »»
Ouest	575 »»	570 »»	» »»	5 »»
Genève	425 »»	407 50	»» »»	17 50
Dauphiné	622 50	562 50	»» »»	60 »»
Graissessac-Béziers	140 »»	130 »»	» »»	10 »»
Ardennes ancien.	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens.	536 25	520 »»	» »»	16 25
Victor-Emmanuel	427 50	415 »»	»» »»	12 50
Russes	481 25	485 »»	3 75	» »»
Romains	347 50	340 »»	» »»	7 50
Sud-Autrich.-Lombards	553 75	513 75	»» ex	17 50
Saragosse	517 50	505 »»	»» »»	12 50

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	65	718	268	188
Au 9 Février	540	517	42	85	40	739	239	195
Au 8 Mars	544	489	44	84	40	740	221	216
Au 12 Avril	535	479	40	83	40	742	167	210
Au 10 Mai	522	468	39	94	40	764	156	210
Augmentation	»	»	»	11	»	22	»	»
Diminution	13	11	1	»	»	»	11	»

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Les déceptions éprouvées par les actionnaires du chemin de fer de Genève seront pendant longtemps encore un sujet de préoccupation pour les actionnaires des chemins de fer du Dauphiné. Lorsque la spéculation agit en même temps sur les esprits et à la Bourse, il ne faut pas s'étonner des publications diverses qui ont pour effet d'élever ou d'abaisser le niveau d'une valeur comme celle représentée par les chemins du Dauphiné.

Un journal industriel donnait la semaine dernière une appréciation qui avait pour base les opinions émises dans une brochure, et de laquelle il résulte que l'exploitation partielle du réseau du Dauphiné, c'est-à-dire par des tronçons incomplétement reliés avec les parties principales, a produit pour l'exercice 1859 une

recette kilométrique brute de 20,100 fr. La brochure dont il est question, s'appuyant sur l'accroissement ordinaire dès les premières années de l'exploitation, aurait pu estimer en moyenne à 28 0/0 cette augmentation, et aurait pu ajouter, par exemple, que le Genève lui-même a donné une moyenne d'augmentation annuelle de 19 0/0 pendant quatre ans depuis le début de son exploitation; et il faut considérer que quelques-uns de ces divers chemins n'étaient pas exploités par tronçons épars comme les chemins du Dauphiné.

Quoi qu'il en soit, il est certain que le revenu de l'action du Dauphiné, avec une recette brute réduite au minimum de 30,000 fr. par kilomètre en 1863, année de la fusion, ressortirait pour la fixation de son prix à environ 58 fr., soit à peu près l'équivalent d'une action du Lyon; et, si l'on considère que les chemins du Dauphiné parcourent un des pays les plus populeux et les plus riches de la France, on peut raisonnablement supposer que du chiffre de 23,000 fr. par kilomètre pour 1860, les recettes atteindront bien facilement en 1863, année de la fusion, avec une augmentation moyenne de 12 0/0, 40,000 fr. par kilomètre, ce qui élèverait le produit de l'action à plus de 100 fr., et donnerait droit à un Lyon et deux tiers. Or, en évaluant l'accroissement annuel à 12 0/0, c'est évidemment rester au-dessous de la vérité.

Les calculs de la brochure, que nous trouvons affaiblis, aboutissent à une recette kilométrique brute de 35,447 fr. pour recette minimum de 1863; cette recette est plutôt inférieure que supérieure aux prévisions normales.

Il était naturel que la spéculation à la baisse, surprise par la publication de semblables résultats, tentât de combattre l'effet qui pouvait être produit sur les cours de l'action; et, soit pour se donner le moyen de racheter des actions imprudemment vendues, soit pour avoir l'occasion d'y entrer à de meilleures conditions, on cherchât à jeter le trouble dans l'esprit des porteurs de titres. C'est ainsi que les uns ont prétendu qu'on avait omis de compter une partie des obligations à la charge de la Compagnie; tandis que le chiffre de cinquante-huit millions qu'on admettait pour les dépenses, dépasse d'environ 400,000 fr. celui qui a été indiqué par la Compagnie, y compris les 40,000 obligations nouvelles à émettre. Après cette erreur matérielle de l'un, que la plus simple lecture démentait, une note anonyme d'un autre, distribuée à profusion et parvenue à la fois chez tous les agents de change, groupe très-habilement une série de chiffres et de faits pour inquiéter les esprits. Cette note, sans nom d'auteur ni d'imprimeur, peut être considérée comme une manœuvre très-regrettable.

Nos rectifications pourront s'appliquer également à une troisième publication dont l'auteur semble s'être inspiré des mêmes sentiments que l'auteur de la note anonyme dont la conclusion est néanmoins la plus exagérée.

Pour frapper l'imagination du lecteur, on parle, dans cette troisième note, de travaux d'art et de tunnels à construire, lorsqu'en réalité ces tunnels se réduisent à deux d'environ l'un 400 mètres et l'autre 200 mètres seulement, ce qui n'est presque rien.

On fait plus, on compte les recettes de guerre de l'an dernier pour 225,000 francs; tandis que la Compagnie, dans son dernier rapport, a pris soin d'expliquer qu'elles sont entrées à peine pour un et demi pour cent dans l'augmentation de 23 0/0 constatée pour l'exercice entier.

Une cause très-importante d'augmentation des recettes, en dehors de l'accroissement normal, est dans le détournement qui se fera par la section de St-Rambert sur celle de Bourgoin, lorsque le prolongement de celle-ci aura établi la route directe de Lyon à Grenoble; on n'en parle pas.

En omettant d'en tenir compte, on crée une diminution factice de 2,000 fr. de recette par kilomètre, et de 8 fr. 50 sur le produit de l'action.

En outre le trafic actuel de la voie de terre qui n'est pas encore venu sur la section de Bourgoin et qui n'y pourra pas venir tant que la lacune entre Bourgoin et Rives ne sera pas mise en exploitation, n'est pas non plus un rêve, un songe qui ne se chiffre pas; mais bien une réalité palpable, visible tous les jours. Cet accroissement est complétement oublié.

Les neuf dixièmes des transports de la Tour du Pin, par exemple, dont, soit dit en passant, l'arrondissement occupe près de 10,000 métiers à lui seul, ne prennent pas encore la voie ferrée. Il ne s'agit pas ici d'évaluations d'un développement de trafic à créer sur lequel on peut se tromper, mais bien de la constatation d'un fait matériel, existant, et, lorsque la Compagnie évalue ce trafic détourné à 50 0/0 de son trafic actuel (rapport du 20 mars 1859), il faut la croire ou la démentir. Les notes publiées gardent le silence.

Ces augmentations de recettes de 50 0/0, la brochure de M. Sourigues, dans ses calculs, les réduit de moitié, et cette augmentation que les contradicteurs affectent de laisser dans l'oubli, représente à elle seule 3,000 fr. par kilomètre, ou 13 fr. pour le revenu de l'action.

Mais que signifient nos évaluations de recettes auprès de celles faites par la Compagnie qui évalue à 80,000 fr. et 118,000 fr. par kilomètre pour la section de Bourgoin! En rappelant les mécomptes du Genève, on oublie qu'il n'y a pas eu de mécompte sur les recettes, et qu'au contraire elles ont dépassé les prévisions, puisqu'elles n'avaient été évaluées qu'à 24,000 fr. par kilomètre. Sans nous prononcer sur les évaluations de la Compagnie du Dauphiné, il importe de faire remarquer qu'évidemment elles sont faites dans l'hypothèse de la ligne entièrement terminée, et non pas interrompue précisément dans son milieu. Elles comprennent justement les augmentations naturelles, les accroissements résultant de l'achèvement des sections non reliées entre elles, et rien donc n'autorise à comparer la Compagnie du Dauphiné avec celle du Genève. Mais on doit au contraire constater que baser les revenus sur une augmentation annuelle de 12 0/0 et en comprenant dans cette augmentation le développement naturel du trafic et son accroissement par l'ouverture des sections qui relient entre elles des sections isolées, c'est bien certainement rester au-dessous de la vérité. Quant aux frais d'établissement, nous pouvons affirmer de la façon la plus absolue que la Compagnie, en demandant un supplément de 8 millions, a plutôt exagéré que réduit les besoins; aussi persistons-nous dans toutes les appréciations que nous avons faites.

J.-G. Bordot.

LES CHEMINS DE FER ESPAGNOLS

Lorsqu'il y a quelque temps nous avons indiqué les prévisions de recettes sur le chemin de fer de Pampelune à Saragosse, nous n'avons porté les recettes brutes qu'à 35,000 francs par kilomètre, ce qui, grâce au traité à forfait qui assure l'exécution des travaux et la mise en exploitation moyennant une somme totale d'environ 205,000 francs par kilomètre, suffirait pour donner un produit minimum de 60 à 65 francs par action.

La modération de ces évaluations est aujourd'hui démontrée par les recettes hebdomadaires du chemin de Saragosse à Madrid et Alicante, qui correspondent à 36,400 fr. par kil. Il est évident que la ligne de Pampelune à Saragosse ne peut donner un revenu moindre, puisqu'elle est la tête du chemin de la frontière de France à Madrid par Saragosse, et qu'en outre elle forme une section importante de la ligne de la Méditerranée à l'Océan, c'est-à-dire de Barcelone à Saragossse, de Saragosse vers Pampelune jusqu'à Alfaro, et d'Alfaro à Bilbao.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Première assemblée générale des actionnaires.

La première assemblée générale des actionnaires de la Compagnie royale des chemins de fer Portugais a eu lieu aujourd'hui vendredi, 11 mai, à deux heures de l'après-midi, dans la salle Lemardelay, sous la présidence de S. Exc. M. le maréchal duc de Saldanha.

Il a été donné lecture d'un rapport du Conseil d'administration, qui donne d'intéressantes explications sur l'état des études et des travaux.

Nous publierons ce document aussitôt qu'il nous aura été communiqué.

L'assemblée a confirmé à l'unanimité le Conseil d'administration.

F. Grimaud.

RECETTES HEBDOMADAIRES DES CHEMINS DE FER.

Nous avons fait remarquer dans notre dernier numéro que la diminution apparente des recettes des chemins de fer en 1860, comparées à celles de 1859, provenait essentiellement des immenses transports de troupes et de matériel opérés pendant les six premiers mois de l'année dernière.

La comparaison de ces recettes avec celles de 1858 fait apparaître clairement l'exactitude de notre assertion.

Ainsi, par exemple, voici les recettes de l'Orléans pour les 17e et 18e semaines de 1859 comparées à celles de 1858 :

	Recette brute.	Recette kil.
1860, 17e semaine,	1,176,862	797 50
1858, —	1,104,827	805 »
Augmentation	72,035	» »
Diminution		7 50
		ou 0,93 0/0.
1860, 18e semaine,	1,237,412	838 »
1858, —	1,079,566	786 »
Augmentation	157,846	52 »
		ou 6,61 0/0.

La plupart des autres chemins, notamment le Genève, fournissent des résultats semblables. Le revenu kilométrique du Genève pour les deux dernières semaines a été de 504 et de 505 fr. Il n'avait été que de 413 et de 442 fr. pour les semaines correspondantes de 1858. C'est une augmentation pour la dernière semaine de 20,20 0/0.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

La note suivante a été adressée aux actionnaires de la Compagnie de l'Est :

Dans l'assemblée générale du 30 avril dernier, deux actionnaires ont présenté des observations relatives aux résultats obtenus pour l'exploitation du réseau de l'Est pendant l'année 1859. Aucune discussion suivie n'ayant pu être établie au sujet de ces observations, et les explications fournies, soit par le président de l'assemblée, soit par des membres du Conseil d'administration, n'ayant pu être entendues par beaucoup d'actionnaires présents, nous n'avons voulu laisser aucune de ces critiques, nous dirons presque de ces accusations, sans réponse immédiate, et nous soumettons avec confiance aux actionnaires les observations suivantes :

Les considérations successivement présentées par deux actionnaires se réduisent à deux points principaux :

D'une part, les dépenses de l'exploitation en 1859 n'ont offert aucune diminution sur les exercices précédents;

D'autre part, la comparaison des dépenses faites sur l'Est avec celles faites sur d'autres chemins de fer, et notamment sur les réseaux d'Orléans, du Nord, du Midi, donne pour la Compagnie de l'Est des chiffres relativement plus élevés que sur les autres lignes; une économie de 4 à 5 millions aurait pu être réalisée, et une telle différence accuse évidemment une mauvaise administration.

Il est facile de répondre à la première question : « Le fait formulé est erroné, » et il suffit, pour le prouver d'une manière péremptoire, de rappeler les chiffres portés aux comptes publiés pour chacune des années 1858 et 1859. Nous ne prendrons que ces deux années, parce que, seules, elles comprennent les deux réseaux.

L'exploitation de l'ancien réseau a été faite :

en 1858 avec une dépense de		43 85 00
en 1859	id.	42 39
Réduction,		1 46 0/0

bien qu'il y ait eu dans la recette brute afférente à ce réseau, une diminution de 941,657 francs due à l'ouverture des lignes du nouveau réseau.

Quant au nouveau réseau, l'exploitation en a été faite :

en 1858 avec une dépense de		68 44 0/0
en 1859	id.	55 04
Réduction,		13 40 0/0

Dans ce cas, la réduction s'explique par une augmentation du produit brut; toujours est-il que le rapport de 55 0/0 de la dépense à la recette, si on le compare au même rapport sur d'autres lignes dont le produit kilométrique est le même et qui se trouvent placées dans des conditions d'exploitation analogues, est très-satisfaisant.

La seconde question exige plus de développements, et la comparaison des résultats de l'exploitation de différents chemins est une chose fort difficile à faire.

On a cru dresser un acte d'accusation contre la Compagnie de l'Est en lui disant : le produit kilométrique brut du chemin d'Orléans est le même que le vôtre.

Au chemin d'Orléans, le rapport de la dépense à la recette est de 35 0/0

Au chemin de l'Est il est de 44 0/0

Cet argument est, par son apparente simplicité, de nature à frapper les esprits, et il est presque impossible d'entamer pour le réfuter, en présence d'une assemblée nombreuse et bruyante, une discussion qui ne peut rouler que sur des calculs et sur l'appréciation de nombreux faits de détail. Voyons, toutefois, quelle est sa valeur réelle.

Avant de tenter une comparaison entre deux lignes de chemins de fer, il faut chercher au préalable si les mêmes règles ont été suivies dans la composition des comptes, et si, aujourd'hui que chaque grande Compagnie a son exploitation divisée en deux réseaux, les comptes présentés comprennent l'ensemble ou seulement une partie des lignes exploitées.

Les règles suivies par les Compagnies pour leur comptabilité intérieure ne sont point partout les mêmes; le choix à faire à cet égard est sans importance, parce que toutes les règles doivent conduire au même résultat final, qui est l'appréciation du dividende à distribuer. Mais il n'en est plus de même si l'on veut s'arrêter aux comptes d'ordre et établir sur chaque réseau une distinction entre les dépenses propres de l'exploitation et les charges de la Compagnie.

Un exemple suffira à cet égard :

Le rapport lu aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans fait ressortir, page 32, que, selon le mode d'appréciation des dépenses, le rapport de la dépense à la recette est de 32.05 0/0, ou 35.25, ou 40.30 0/0.

En suivant sur Orléans les règles adoptées par la Compagnie de l'Est, le rapport serait pour Orléans d'environ 37 0/0.

Nous avons dit que les grandes Compagnies avaient aujourd'hui deux réseaux distincts. Jusqu'en 1865, les faits relatifs à chaque nouveau réseau seront sans influence sur les dividendes; l'on peut dès lors à volonté ou produire des résultats statistiques généraux comprenant l'ensemble des lignes exploitées, en donnant assez de détails pour que l'influence de chaque groupe puisse être déterminée, ou se contenter de considérer le nouveau réseau comme une entreprise à part, dont les produits, en quelque sorte accidentels, viennent en déduction des intérêts à payer pour le capital employé à la construction.

Tant que les lignes nouvelles sont sans importance par rapport aux lignes anciennes, le second système peut être suivi sans qu'il en résulte le moindre inconvénient ; mais lorsque le second réseau atteint une longueur presque égale à celle de l'ancien, comme cela a lieu sur l'Est, nous avons pensé que les résultats statistiques publiés ne devaient rien omettre : aussi les chiffres contenus dans chaque compte rendu de 1858 ou de 1859 s'appliquent à la totalité des lignes de l'Est exploitées, tandis que les détails statistiques donnés par la Compagnie d'Orléans ne concernent que son réseau ancien.

Ces premières bases établies, il faut rechercher si les deux groupes peuvent être comparés au point de vue des pentes ou rampes, des courbes, de l'enchevêtrement des lignes secondaires, de la nature et surtout de la distribution des marchandises à transporter.

Deux réseaux d'égale longueur, placés dans des conditions topographiques semblables, administrés par les mêmes hommes et donnant chaque année le même produit kilométrique, peuvent, en ce qui concerne les dépenses relatives au transport des marchandises, présenter des différences variant presque du simple au double.

Si, par exemple, sur l'un de ces chemins les marchandises étaient réparties de telle façon qu'aucun wagon ne circulât à vide, c'est-à-dire s'il y avait à transporter autant de marchandises dans un sens que dans l'autre, la dépense serait réduite au minimum.

Si sur le second chemin, au contraire, toute la marchandise se trouvait à l'une des extrémités, de telle sorte que les wagons chargés dussent retourner à vide, et qu'il y eût alors autant de wagons chargés que de wagons vides, la dépense d'exploitation, dans le second cas, si elle n'était le double de la dépense dans le premier, se rapprocherait beaucoup de cette proportion. Et cependant le produit brut serait identiquement le même.

Sans aucun doute, on ne rencontrera pas deux réseaux offrant des inégalités aussi caractéristiques; cependant des inégalités subsistent, et les réseaux d'Orléans d'une part, ceux de l'Est et du Nord d'autre part, présentent des différences qui suffisent pour expliquer de grandes variations dans le rapport de la dépense à la recette.

On voit, page 86 du rapport d'Orléans, 30 mars 1860, que le parcours des wagons vides est de 20 54 0/0 du parcours total des wagons employés au transport des marchandises et des bestiaux.

Au chemin de l'Est, malgré tous les soins

apportés dans le service, la proportion des wagons vides n'a jamais pu être inférieure à 40 0/0 de l'ensemble du parcours des wagons; c'est en quelque sorte une condition fatale du réseau, qui se produit à peu près dans les mêmes termes sur le réseau du Nord.

Le mouvement général sur Paris, qui se produit dans toutes les Compagnies, est composé sur le réseau d'Orléans par des échanges considérables, dirigés sur Nantes, sur Bordeaux, et l'équilibre tend à se rétablir.

Sur le Nord et sur l'Est aucun courant commercial ne vient contre-balancer l'énorme trafic qui se dirige sur Paris; à l'extrémité de notre réseau, à Forbach, nous avons un mouvement de 500,000 tonnes de houilles qui se répartissent dans diverses directions; mais jusqu'à ce jour les 9/10mes du matériel affecté à ces transports remontent à vide.

Quoi qu'il en soit, quand sur le chemin d'Orléans un train de 30 wagons se met en marche, il renferme en moyenne 24 wagons chargés, 6 wagons vides. Sur l'Est, le même train renferme 18 wagons chargés, 12 wagons vides. Supposons maintenant que l'équilibre se rétablisse et que le chemin de l'Est se trouve à l'instant placé dans les conditions de trafic possédées aujourd'hui par Orléans : 6 des 12 wagons vides se trouvent chargés de marchandises sans que les dépenses aient été notablement changées, car, en remorquant les trains contenant des wagons vides, les machines n'utilisent pas toute leur puissance.

Le produit sera donc augmenté, sans accroissement sensible de dépense, de la recette que procureront ces 6 wagons chargés; le revenu brut des marchandises s'accroîtra donc dans le rapport de 18 à 24, ou de 3 à 4.

Il est certain que la dépense est la même dans les deux cas; et si nous faisons une hypothèse analogue à celle que nous avons faite précédemment pour Orléans, c'est-à-dire si nous admettons que pour le transport des voyageurs l'Est se trouve un instant placé dans les conditions favorables qui sont le partage du Nord, le produit des chemins de l'Est sera immédiatement augmenté dans la proportion de 50 à 62.

Or, le produit brut de la petite vitesse ayant été, en 1859, sur l'Est, pour les deux réseaux réunis, de 34,100,534 75

Il se serait élevé à 45,867,376 27

Si les conditions du trafic du réseau de l'Est se fussent tout d'un coup identifiées à celles du réseau d'Orléans,
le produit brut total étant de 59,354,920 04
eût été de 70,821,763 98

La dépense d'exploitation restant la même, c'est-à-dire 26,964,782 07

Le rapport de la dépense à la recette, au lieu d'être pour les deux réseaux de 40 0/0, serait descendu à 38 0/0, c'est-à-dire à 1 0/0 près, au chiffre d'Orléans, différence minime dont il serait facile de donner l'explication.

Nous pouvons donc déjà conclure que la direction imprimée à l'ensemble de notre exploitation n'est point inférieure à celle du chemin d'Orléans.

Ces indications sommaires, qui jettent toutefois une vive lumière sur la question, suffisent à démontrer combien est délicate la comparaison que l'on cherche à établir, et quelle réserve on doit admettre dans les jugements à porter sur des sujets aussi complexes.

On nous a opposé le chemin du Nord. Ici la question se présente sous un autre aspect; nous avons dit qu'en ce qui concernait le trafic des marchandises il y avait une certaine similitude, et que sur les deux chemins le rapport du vide au plein devait être sensiblement le même; mais l'analogie ne saurait être poursuivie plus loin, et si nous comparions les conditions de pente et de courbure dans lesquelles les réseaux du Nord et de l'Est ont pu être construits, on reconnaîtrait immédiatement que l'exploitation doit occasionner moins de dépenses sur le premier de ces deux réseaux que sur le second.

Qu'il nous suffise de faire mention de cette situation incontestable et de borner notre examen à une courte réflexion sur les recettes de la grande vitesse.

En 1858 (nous n'avons pas encore pu nous procurer le compte rendu de 1859), le train moyen des voyageurs sur le réseau du Nord a contenu 62 voyageurs;

En 1859, sur les chemins de l'Est, le train moyen n'a contenu que 50 voyageurs.

Le tarif moyen était à peu près le même : 6 c.4 sur le Nord, 6 c.3 sur l'Est.

Les produits de 1859, de 24,954,388 26
s'élèveraient à 30,943,411 44
et cette augmentation, en supposant que les marchandises ne varient point, donnerait pour les recettes un chiffre de 65,343,974 19

Les dépenses étant de 26,964,782 07

Le rapport de la recette à la dépense descendrait à 41 0/0.

Le chiffre du Nord, pour les années 1856, 1857 et 1858, varie entre 38 et 40 0/0.

L'excédant maximum de 3 0/0 est bien faible pour représenter toutes les circonstances favorables que nous n'avons pu évaluer dans l'exploitation du Nord; les différences seules dans les rampes seraient une explication suffisante.

On peut objecter à l'argumentation qui précède que le nombre des voyageurs dans un train est indépendant du trafic, et qu'il dépend des compagnies, en faisant varier le nombre des trains, de marcher à charge presque complète. Cette solution n'est malheureusement pas aussi facile qu'on peut le supposer, parce que le nombre des traints de voyageurs est prescrit par l'administration supérieure, en vue de considérations importantes, nous le reconnaissons, mais qui ne sont pas toujours en parfait accord avec les intérêts de la Compagnie. D'autre part, en effet, l'administration publique exige la mise en marche, le matin et le soir, de trains desservant les grandes directions, de manière à assurer aux voyageurs de toutes classes la faculté de se rendre d'une extrémité à l'autre du réseau, soit de jour, soit de nuit; d'autre part, nous avons sur les lignes secondaires à satisfaire à des exigences postales très-nombreuses, à des coïncidences multipliées avec les chemins étrangers qui, de Luxembourg à Bâle, prolongent nos lignes dans six directions différentes, tandis que les lignes qui aboutissent à l'Océan n'ont pas à compter avec des sujétions de cette nature. Enfin, il n'est pas besoin de le dire, quelque important que soit le développement industriel de la Haute-Marne, de la Moselle, de l'Alsace, on ne saurait le comparer encore à celui du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne, de la Somme; dans aucune autre partie de la France on ne trouve un ensemble de conditions plus favorables au déplacement multiple des hommes et des choses. Les départements du Nord, dont la population est presque exclusivement industrielle, donnent 5,900 âmes par kilomètre de chemin de fer aujourd'hui en exploitation, tandis que, sur le réseau de l'Est, ce chiffre s'élève à peine à 4,130, et la moitié au moins représente des communes purement agricoles ou forestières.

Nous ne saurions donc trouver dans l'appréciation des résultats de l'exploitation du réseau du Nord des termes de comparaison qui puissent faire ressortir sur les lignes de l'Est d'importantes réformes à effectuer. L'assimilation que l'on a voulu faire du nouveau réseau de l'Est avec la ligne du Midi ne saurait non plus conduire à aucun enseignement précis, parce qu'il est impossible d'établir entre ces deux lignes la moindre analogie, soit au point de vue du tracé et du profil, soit à celui du nombre des embranchements, ou des points de jonction avec les réseaux étrangers, soit enfin à la nature du service, l'une des lignes ayant pu, pour ne citer qu'un fait, ne point établir de service de nuit, tandis que sur la ligne de Mulhouse, le service a été obligatoire le jour même où elle a été livrée à l'exploitation.

Enfin, on a dit (nous ne voulons laisser passer aucune objection sans réponse) que le produit kilométrique moyen d'une tonne de marchandises étant de 8 centimes sur l'Est et de 7 centimes seulement sur Orléans, cette différence de recette constituait un avantage énorme, dont la Compagnie de l'Est n'avait pas su profiter.

Si la distance de transport était la même, l'objection serait radicale, mais malheureusement il n'en est pas ainsi. Tandis qu'en 1859, sur Orléans, la distance moyenne du transport d'une tonne de marchandises est de 230 kilomètres pour un prix élémentaire de 7 c. 2, sur l'Est la distance moyenne n'est que de 154 kilomètres pour un prix élémentaire de 8 c., frais accessoires compris, ou 7 c. 7, frais accessoires en dehors.

En 1855, époque où aucune section du nouveau réseau n'était ouverte, la distance moyenne du transport était de 197 kilomètres, et la taxe moyenne de 7 c. 1. Depuis ce moment, les taxes ont été constamment abaissées; mais, par le jeu des tarifs différentiels, à mesure que la distance diminuait, le prix élémentaire se relevait de manière à compenser la perte qu'eût occasionnée le maintien du prix.

Nous terminons cette note par une dernière considération, en recherchant sur les trois réseaux d'Orléans, du Nord et de l'Est, le coût du transport d'un wagon à 1 kilomètre de distance, sans distinction de la grande ou de la petite vitesse, et en prenant uniquement sur chaque ligne les dépenses totales et le nombre de véhicules conduits à 1 kilomètre.

		Dépenses. — Francs.	Parcours des véhicules. — kilomètres.	Coût de transp^{t}. à 1 kil. —
Nord	1858	20,624,000	157,790,950	0,131^{m}
Orléans	1859	23,875,000 (1)	179,376,946	0,133
Est	1859	26,965,000	210,388,949	0,128

Les différences que présentent ces trois chiffres sont insignifiantes; leur identité presque complète suffit, à notre avis, pour démontrer d'une manière absolue que, dans

(1) Le chiffre indiqué page 32 du rapport d'Orléans ne porte que 20,780,000; mais, pour rendre la comparaison possible, nous avons dû ajouter la prime payée aux employés et les dépenses du matériel roulant.

chaque Compagnie, les difficultés inhérentes à toute exploitation sont étudiées avec le même soin, et que la différence qui se manifeste dans les recettes nettes tient à un ensemble de conditions, la plupart indépendantes des efforts d'un Conseil d'administration, conditions que des changements survenant dans la nature du trafic pourraient seuls modifier d'une manière importante.

Paris, 2 mai 1860.

Auguste PERDONNET,
administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, président l'assemblée du 30 avril 1860.

RÉUNION DU SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS AU CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

On sait que la Société anonyme constituée en 1848 sous le titre de Sous-Comptoir des entrepreneurs, dans le but de procurer aux diverses industries du bâtiment le crédit qui leur est nécessaire, était depuis sa fondation placée auprès du Comptoir national d'escompte, et fonctionnait avec son aide et sous son contrôle.

On sait aussi que dans le courant de l'année dernière, le directeur et le Conseil d'administration du Sous-Comptoir, pensant qu'il y avait intérêt pour cet établissement à le rattacher au Crédit foncier de France, dont les opérations offrent, en effet, plus d'une analogie avec les ouvertures de crédit faites par le Sous Comptoir, avaient demandé aux actionnaires du Sous-Comptoir, réunis en assemblée générale le 13 janvier 1859, l'autorisation de traiter à cet effet avec le Crédit foncier.

Les négociations entamées et l'économie du projet de traité furent portées à la connaissance de l'assemblée générale du Crédit foncier de France, le 27 avril 1859.

Les points principaux de ce traité se résumaient ainsi :

Aucun crédit ne pourrait être ouvert par le Sous-Comptoir sans l'approbation du Crédit foncier, qui contrôlerait toutes les opérations ;

L'accrédité s'engagerait, dans le cas où après l'achèvement de l'immeuble pour la construction duquel les avances lui auraient été faites, ce crédit viendrait à cesser par une cause quelconque, à le remplacer par un emprunt dans les conditions du Crédit foncier ;

Le concours du Crédit foncier aurait lieu sous forme d'escompte. Ainsi les billets souscrits par les accrédités et endossés par le Sous-Comptoir seraient escomptés par le Crédit foncier au taux de la Banque et avec une commission de 1 0/0 par an ;

Le montant de ces escomptes ne pourrait dépasser la somme de 8,250,000 fr. ;

Le capital social du Sous-Comptoir serait, pour les trois quarts, déposé au Crédit foncier, à titre de garantie. De plus, la garantie de 2 millions et demi accordée au Sous-Comptoir par l'Etat serait maintenue en faveur du Crédit foncier.

Cette convention serait faite pour la durée du Sous-Comptoir et continuerait tant que la garantie de l'Etat serait conservée, l'administration du Crédit foncier se réservant toutefois de la faire cesser après cinq années de durée.

L'une des dispositions qui précèdent, celle qui stipule que la garantie de 2 millions 1/2 accordée au Sous-Comptoir par l'Etat serait maintenue au profit du Crédit foncier, touchant aux intérêts du Trésor, rendait nécessaire l'intervention du pouvoir législatif ; un projet de loi a par suite été soumis à la sanction du Corps législatif, et ce projet de loi a été voté dans la séance du lundi 7 mai.

Il dispose que le Crédit foncier est substitué au Comptoir d'escompte pour toutes les opérations qu'il a été autorisé à effectuer avec le Sous-Comptoir des entrepreneurs par les décrets des 24 mars et 4 juillet 1848, et que le Crédit foncier jouira, à cet effet, des priviléges et garanties accordés au Comptoir d'escompte par les décrets des 24 mars, 4 juillet et 23 août 1848, et par la loi du 6 juin 1857.

Le Sous-Comptoir devient donc désormais étranger au Comptoir d'escompte qui est remplacé, dans toutes ses relations avec le Sous-Comptoir, par le Crédit foncier.

Sans nous occuper ici des motifs qui ont amené la scission entre les deux établissements aujourd'hui séparés, nous croyons que la réunion du Sous-Comptoir des entrepreneurs au Crédit foncier de France s'explique suffisamment en effet par les points de contact nombreux et les analogies évidentes qui existent entre ces deux institutions, et il ne nous semble pas douteux que cette réunion ne soit très-avantageuse à l'un et à l'autre.

Ainsi qu'on a pu le voir par le résumé du traité que nous donnons plus haut, le crédit ouvert à l'entrepreneur pour la construction d'une maison se trouve précisément garanti par cette construction, et cela d'après une évaluation faite par le Sous-Comptoir ; et ce crédit s'échelonne de façon à ce que le découvert du Sous-Comptoir ne s'augmente qu'au fur et à mesure que l'importance du gage s'accroît. L'acte authentique de l'ouverture de crédit donne d'ailleurs lieu à l'inscription sur l'immeuble à construire d'une hypothèque au profit du Sous-Comptoir.

Nous n'avons pas à entrer ici dans les détails de l'organisation ingénieuse qui permet au Sous-Comptoir de ne jamais engager dans ses opérations son capital qui reste capital de garantie, au moyen de l'endossement de la lettre de gage par l'établissement qui le contrôle ; mais on comprend quelles ressources pourra présenter à l'industrie privée et aux grands travaux publics une institution dont le principe est si fécond et dont les opérations peuvent s'étendre à l'infini, sans aucune chance de perte de son capital.

J.-G. BORDOT.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Par décision du 16 avril, M. le ministre des travaux publics vient de décider que les stations à établir dans l'arrondissement de Bourges sur le chemin de fer de Bourges à Montluçon, au nombre de trois, seront situées à la Chapelle-Saint-Ursin, à Saint-Florent et à Lunery.

Une autre décision de M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en date du 17 avril, complète celle du 16 du même mois, relative aux stations du chemin de fer de Bourges à Montluçon, et arrête les dispositons suivantes, en ce qui touche l'arrondissement de Saint-Amand ;

1° Les stations de la ligne de Bourges à Montluçon sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Amand, seront au nombre de six, et seront situées à ou près Châteauneuf, Bigny, la Celle-Bruère, Saint-Amand, Ainay-le-Viel et Urçay ;

2° Les cinq stations de Châteanneuf, Bigny, la Celle-Bruère, Ainay et Urçay seront établies dans les emplacements proposés par la Compagnie ;

3° Il est sursis à statuer, en ce qui concerne l'emplacement de la station de Saint-Amand, jusqu'après l'achèvement des études entreprises par la Compagnie, sur la demande de la commission d'enquête, pour la suppression ou l'amélioration du passage à niveau primitivement projeté sur la route impériale n° 151 *bis* ;

— Le chemin franco-suisse est fort peu connu à Paris, et comme il y a cependant un certain nombre d'actionnaires, il pourrait leur être agréable d'avoir quelques renseignements sur ce chemin.

Le Franco-Suisse se divise en deux sections : l'une qui s'étend parallèlement au lac de Neufchâtel, se joint à l'Ouest-Suisse à Vaumarcus, passe à Neufchâtel et s'arrête au Landeron sur le lac de Bienne. Il reste encore une lacune de 15 kilomètres pour être relié au Central-Suisse et communiquer par là avec Berne, Bâle, Zurich et tout le nord de la Suisse.

Cette section, de 35 kilomètres, a été ouverte en novembre dernier ; elle est exploitée par la Compagnie de Lyon, et dès le mois d'avril 1860, les produits s'élevaient déjà à 16,000 fr. par kilomètre, dont les deux tiers au moins provenaient des voyageurs, le commerce des marchandises ne pouvant se développer tant qu'il y aura une solution de continuité entre ce chemin et le Central-Suisse.

La seconde section va de Neufchâtel aux Verrières, où elle se relie aux chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée. La longueur est de 40 kilomètres ; au mois de juillet prochain, cette ligne sera ouverte de Pontarlier à Neufchâtel, et malgré une lacune de 40 kilomètres entre Salins et Pontarlier, on ira probablement plus vite de Paris à Lausanne par cette voie que de Paris à Lausanne en passant par Genève. Il y aura dans tous les cas une économie sensible sur le prix des places.

Dès que la section de Salins (soit Mouchard) à Pontarlier sera achevée, on peut espérer que beaucoup de marchandises venant du Havre et de Paris auront de l'avantage à prendre cette route pour se rendre dans une grande partie de la Suisse. Il en sera de même pour les voyageurs, qui y trouveront célérité et économie.

C'est pourquoi, sans pouvoir rien préciser sur l'avenir du Franco-Suisse, nous aimons à croire que cette ligne donnera des produits satisfaisants.

F. GAIMARD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 5 MAI 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 5 mai
Paris-Méditerranée	21.593 14	888 75 ex
Nord	20.339 »»	907 50
Orléans	13.833 99	1360 »»
Ouest	13.007 11	575 »»
Bességes	11.763 70	440 »»
Est	11.659 47	602 50 ex
Midi	8.803 29	526 25
Genève	7.738 15	320 »»
Ardennes	6.812 81	460 »»
Dauphiné	6.035 60	630 »»
Autrichiens	8.4.146 05	536 25
	Au 28 avril.	
Lombards-Vénitiens-Sud	9.950 18	543 75
Madrid à Alicante	9.123 26	496 75
Victor-Emmanuel	8.754 98	413 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 10 mai 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	167,201,427	42
Numéraire dans les succursales	884,896,350	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	265,146	51
Portefeuille de Paris, dont 76,232,366 fr. 39 c. provenant des succursales	226,139,383	46
Portefeuille des succursales, effets sur place	242,168,088	»
Avances sur lingots et monnaies	1,958,200	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	986,800	»
Avances sur effets publics français	25,773,300	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	13,061,700	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	61,427,500	»
Avances sur actions et obligations dans les succursales	30,068,700	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	662,300	»
Avances sur obligations dans les succursales	339,700	»
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848	60,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	53,708,840	38
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	6,377,394	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,610,735	»
Divers	2,353,655	69
	1,349,861,170	62

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527	63
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	764,386,075	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	7,763,029	27
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	11,473,597	»
Compte courant du Trésor, créditeur	126,472,183	47
Comptes courants de Paris	173,873,561	95
Comptes courants dans les succursales	36,361,651	»
Dividendes à payer	658,303	75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	4,116,366	23
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	8,736,118	14
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,465,758	17
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	25,023	57
Divers	4,413,156	23
	1,349,861,170	62

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

COMTE CH. DE GERMINY.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

19 mai. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures.

21 mai. — **Société générale espagnole d'escompte.** — Assemblée générale annuelle, à Madrid, au siége social.

22 mai. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions quinze jours avant la réunion, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

22 mai. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

22 mai. — **Union des chemins de fer suisses.** — Réunion d'une assemblée générale annuelle et extraordinaire, à Saint-Gall. (Voir aux annonces.)

23 mai. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'État.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, à Vienne, Minoriten-Platz, 42, à 9 heures du matin. Dépôt de 40 actions à Vienne, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

24 mai. — **Compagnie du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid.

26 mai. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — 2me Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

27 mai. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Réunion de l'assemblée générale, à Madrid, au siége social.

(1) Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 5 mai 1860.

29 mai. — **Chemin de fer du Centre.** — Réunion de l'assemblée générale ajournée faute d'un nombre suffisant d'actions déposées. (3e convocation.) Voir aux annonces.)

29 mai. — **Compagnie générale des eaux.** — Ajournement de la réunion à cette date (29 mai), salle Herz, à 3 heures. Dépôt de 40 actions.

31 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Assemblée générale annuelle à Aix-la-Chapelle.

31 mai. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, à Madrid, station d'Atocha, à midi. Dépôt de 50 actions au moins avant le 30 avril au siége social, et à Paris chez MM. de Rothschild frères.

31 mai. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la succursale de la Compagnie, boulevard de Strasbourg, 68.

31 mai. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Vienne. (Voir l'avis publié aux annonces.)

31 mai. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

31 mai. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à 1 heure de relevée. Dépôt de 50 actions avant le 30 avril au siége social et à Paris, à la succursale, rue de Provence, 50.

31 mai. — **Compagnie des mines de soude d'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle au siége social, à Paris, rue Laffitte, 17. Dépôt de cinq actions cinq jours avant la réunion.

18 juin. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Saint-Pétersbourg. Dépôt de 40 actions avant le 28 mai, à la Caisse de la Société, à Paris et à Saint-Pétersbourg.

18 juin. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Cologne, chez M. Eglinger, notaire, à 10 heures du matin.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er mai. — **Société anonyme des ports de Marseille.** — Paiement de 10 fr. par action pour la répartition du deuxième semestre de l'exercice 1859, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu.

1er juin. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement des intérêts sur les actions, soit 9 fr. par action. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

Depuis le 30 avril. — **Société des journaux réunis.** — Paiement de 20 fr. par action, formant le solde du dividende de l'exercice 1859, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu.

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859, soit 22 fr. 50 par action libérée de 250 fr., à Paris, 17, rue Laffitte, à déduire des 30 fr. par action appelés à partir du 1er mai.

Depuis le 1er mai. — **Société générale de Crédit mobilier.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action, formant le dividende de l'exercice 1859, à la Caisse de la Société.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action formant un sup-

plément du dividende déjà payé sur l'exercice 1859, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines.

31 mai. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de 1859-60.

31 mai. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges, aciéries de la marine et des chemins de fer.** — Paiement de 16 fr. 73 c. par action, impôt déduit pour les titres au porteur, et pour solde du dividende 1858-1859. (Voir aux annonces de ce jour.)

Service des Obligations.

1[er] mai. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45.

1[er] mai. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations émises en 1858, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir les détails aux annonces du 28 avril.)

1[er] mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement des intérêts sur les obligations émises par la Société.

1[er] juin. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations 5 et 3 0/0, à la caisse de la Compagnie.

APPELS DE FONDS

1[er] mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, soit de 22 fr. 50, 17, rue Laffitte.

Jusqu'au 10 mai. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 10[e] versement de 5 0/0 sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces du 21 avril.)

Du 5 au 15 mai. — **Chemin de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 50 fr. par action. On verse à Madrid, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

Jusqu'au 15 mai. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Appel du dernier versement de 50 fr. par action. On verse à Paris, à la caisse du Crédit mobilier; à Lausanne, à la Banque cantonale, et à Genève, dans les bureaux de la Compagnie.

Jusqu'au 15 mai. — **Chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.** — Dernier délai pour le quatrième versement en cours d'exécution depuis le 1[er] janvier 1859. (Voir nos annonces des 4 et 11 février dernier et de ce jour.)

Jusqu'au 15 mai. — **Compagnie royale des chemins de fer portugais.** — Deuxième versement de 100 fr. par action, à la caisse de la Société de crédit commercial, rue Taitbout, 57.

A partir du 15 mai. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Appel du deuxième versement de 25 fr. par obligation. On verse rue de Provence, 58.

Jusqu'au 30 juin. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour la libération complète des actions, sous peine d'annulation de ces titres. (Voir l'avis officiel publié par la Compagnie à nos annonces de ce jour.)

1[er] au 8 juillet. — **Société R. P. des chemins de fer de l'Est de Bavière.** — Appel du quatrième versement, soit 10 florins par action. (Voir à ce sujet l'avis publié à nos annonces du 5 mai.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

10 au 31 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Émission de 22,500 dixièmes d'actions réservées aux actionnaires. (Voir l'avis publié aux annonces.)

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

1[er] mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Faculté aux actionnaires de libérer leurs actions avec bonification de l'intérêt de 5 0/0 l'an.

Jusqu'au 1[er] juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1[er] juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 30 avril. (Ancienne Compagnie des chemins de fer de Paris à Orsay.) (Voir la liste officielle à nos annoncesdu 5 mai.)

1[er] juillet, 1[er] août 1860, 1[er] janvier 1861. — **Chemins de fer du Nord.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage opéré en séance publique après l'assemblée générale des actionnaires le 28 avril 1860, et dont on trouvera le résultat officiel à notre numéro du 5 mai, page 380.

1[er] octobre 1860. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1[er] mai, et dont les résultats officiels se trouvent à nos annonces de ce jour.

P. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus. 0/0	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins. 0/0
EST (1)	Du 29 avril au 5 mai	1680	1,141,604 14	679 53	1618	1,247,248 35	770 84	».»»	11.85
ORLÉANS (1)	29 — 5 —	1475	1,237,412 09	838 92	1475	1,442,083 84	977 68	»	14.19
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	29 — 5 —	1406	1,750,055 20	1,245 35	1363	2 272,074 98	1,666 96	»	25.88
OUEST (1)	29 — 5 —	1208	966,479 50	800 05	1188	1,046,607 37	881 »»	»	9.20
NORD (1)	29 — 5 —	964	1,100,192 59	1,141 »»	919	1,133,208 34	1,233 »»	»	2.92
MIDI (1)	29 — 5 —	793	422,234 21	532 46	793	402,925 18	508 10	4.79	»
LYON A GENÈVE (1)	29 — 5 —	231	116,689 37	505 14	231	139,756 95	605 »»	»	16.50
ARDENNES (1)	29 — 5 —	165	67,050 22	408 84	154	63,590 70	412 92	»	1.»»
DAUPHINÉ	29 — 5 —	134	54,039 69	403 28	134	71,373 21	532 63	»	32.07
BESSÈGES A ALAIS (1)	29 — 5 —	33	20,808 55	630 56	33	19,334 25	585 86	7.61	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	22 — 28 avril	1326	758,187 80	571 78	1169	1,312,039 48	1,122 35	»	49.»»
AUTRICHIENS	29 — 5 mai	1323	fl. 306,602 »»	231 70	1323	fl. 364,705 »»	275 66	»	15.92
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	22 — 28 avril	482	338,214 35	701 70	482	199,015 56	414 77	69.04	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	22 — 28 —	57	15,658 26	274 71	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	29 — 5 mai	275	56,387 73	205 04	265	69,585 70	224 85	»	8.81
CENTRAL SUISSE	29 — 5 —	236	106,495 02	451 25	206	98,672 45	478 99	»	5.79
VICTOR-EMMANUEL	23 — 29 avril	214	119,784 24	559 73	214	162,760 23	760 56	».»»	26.40
OUEST SUISSE	28 — 4 mai	97	38,846 58	400 48	80	29,018 51	362 73	10.10	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

N. B. — La diminution uniforme sur les grandes lignes de la semaine de 1860, n'a d'autre cause que les transports militaires de la semaine correspondante de 1859.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale du 28 avril 1860,

PRÉSIDÉE PAR M. F. BARTHOLONY.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Les circonstances dans lesquelles nous nous présentons devant vous, les inquiétudes qui se sont répandues parmi les actionnaires de notre Société, les publications dont elle a été l'objet, tout nous fait un devoir d'entrer aujourd'hui devant vous dans des explications qui ne se bornent pas, comme à l'ordinaire, à l'appréciation des faits du dernier exercice, mais qui embrassent l'ensemble de nos affaires et en retracent, le plus fidèlement possible, la situation actuelle.

Cette situation a soulevé de nombreuses questions. Nous ne prétendons pas les résoudre toutes ; il y en a qui appartiennent à l'avenir et sur lesquelles il est difficile de se permettre autre chose que des conjectures ; mais il y en a qui appartiennent au passé, et sur lesquelles nous n'éprouvons aucun embarras à nous expliquer d'une manière aussi claire que précise. Nous les examinerons toutes devant vous, Messieurs, avec la confiance d'avoir fidèlement rempli le mandat que vous nous aviez confié, et *avec la résolution de ne céder ni à des espérances ni à des craintes irréfléchies.*

Un des principaux objets de vos préoccupations, dans les derniers temps, a été la question de l'année type. Chacun de vous, à cette occasion, a pu lire ou entendre les *assertions les plus contraires aux faits, les discussions les moins bienveillantes pour la Compagnie ;* plusieurs d'entre vous sont venus nous en entretenir et nous demander pourquoi nous gardions le silence. Nous leur avons répondu et nous répétons ici que le débat entre nous et la Compagnie de Paris à la Méditerranée était déféré à une commission arbitrale, et que nous devions, *par un sentiment de réserve que tout le monde aurait dû imiter,* et que vous APPRÉCIEREZ, *ne pas porter devant le public un litige qui appartenait au tribunal institué par le traité de fusion lui-même.* Ce tribunal vient de prononcer et a mis fin aux incertitudes dont on avait tiré contre la Compagnie de Genève un parti regrettable. Sa décision, non-seulement par son dispositif, mais surtout par les pièces nombreuses qu'elle vise, en les analysant, explique complètement les faits et justifie la Compagnie de Genève d'avoir soulevé une question dans laquelle son droit et ses intérêts étaient évidemment engagés.

La sentence, dont il sera donné lecture à la suite de notre rapport, porte, en résumé, « que le produit, » qui doit servir de base à la répartition des actions » entre les deux Compagnies, sera calculé en prenant » la moitié de la somme des produits du réseau de » la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, » d'une part, et du réseau de la Compagnie de Lyon » à Genève, d'autre part, pendant les deux années » 1860 et 1861. »

Nos conclusions, devant les arbitres, n'étaient pas exactement celles qui ont prévalu, nous nous empressons de le reconnaître ; elles ne pouvaient même pas être telles, car nous devions nous tenir dans les termes du traité de fusion, et nous n'étions pas fondés à proposer à la Compagnie de la Méditerranée une solution qui n'a pu être prononcée qu'en vertu des pouvoirs d'amiable compositeur qui appartenaient à la commission arbitrale. Néanmoins, nous l'acceptons avec une entière satisfaction.

Elle a, à notre avis, deux grands avantages :

Le premier, d'assurer à la Compagnie de Genève le bénéfice d'une année d'exploitation auquel nous croyions qu'elle avait droit et auquel nous tenions, parce que le temps est nécessaire au développement de ses éléments de trafic, trop longtemps retardé par des circonstances indépendantes de notre volonté ;

Le second, de prendre le produit moyen de deux années pour base de la fusion. Par là, la décision corrige heureusement ce qu'il y avait de trop aléatoire dans la disposition du traité, portant que la fusion aurait lieu d'après les produits d'une seule année. Cette année type unique aurait pu, par des circonstances fortuites, être extrêmement favorable à l'une des Compagnies, extrêmement contraire à l'autre, et les conditions, équitables en elles-mêmes, de la fusion auraient pu trop facilement, dans certaines éventualités, tourner au préjudice des deux parties. En prenant le produit moyen de deux années, la décision arbitrale améliore certainement leur condition.

Nous avons entendu avec plaisir, dans le rapport lu avant-hier devant l'assemblée générale de la Méditerranée, apprécier de la même manière cette décision. Nous ne pouvons donc que nous féliciter de voir se terminer ainsi un débat qui, à l'origine et sous l'influence de commentaires intéressés, avait paru de nature à troubler la bonne harmonie qui a toujours existé et qui existe encore entre les deux Compagnies.

A côté et à l'occasion de cette question si heureusement tranchée, plusieurs autres ont été soulevées et examinées ; elles se rapportent toutes à deux ordres d'idées : l'exagération des dépenses de premier établissement, qui auraient dépassé toutes les prévisions ; l'insuffisance des recettes, qui seraient restées au-dessous des espérances.

La suite de notre rapport donnera sur ces deux points toutes les explications nécessaires. Vous nous permettrez, Messieurs, de ne point intervertir l'ordre dans lequel nous vous le présentons ordinairement. Tout en insistant sur les questions qui excitent à juste titre vos préoccupations, nous tenons à vous parler aussi, en peu de mots, des questions secondaires dont nous avons l'habitude de vous entretenir.

Nous diviserons donc notre rapport, comme nous l'avons fait pour les deux années précédentes, en cinq chapitres, savoir :

Chapitre Ier. — *Rapports avec les autres Compagnies ;*

— II. — *Situation des travaux et du matériel ;*

— III. — *Evaluation des dépenses et situation financière ;*

— IV. — *Résultats principaux d'exploitation ;*

— V. — *Considérations générales.*

CHAPITRE PREMIER.

RAPPORTS AVEC LES AUTRES COMPAGNIES.

Nous n'avons apporté aucune modification aux traités qui nous lient avec la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses et avec la Compagnie Victor-Emmanuel. Ces traités sont en vigueur depuis dix-huit mois, et ne laissent rien à désirer dans leurs dispositions essentielles. Sur quelques points de détail, ils peuvent cependant donner lieu à des difficultés, mais qui n'ont point assez d'importance pour être mises sous vos yeux, et seront certainement résolues à l'amiable après discussion avec les Compagnies intéressées.

Notre jonction avec le chemin de la Méditerranée et les conditions introduites par l'administration supérieure dans la décision approbative de nos projets de la traversée de Lyon, nous ont conduits à passer avec la Compagnie de Paris à la Méditerranée un traité pour l'usage commun de la gare de la Guillotière, l'exploitation du raccordement et l'échange du matériel roulant. Nous entrerons, à ce sujet, dans quelques développements qui éclairciront d'ailleurs les parties subséquentes de ce rapport.

Vous vous souvenez, Messieurs, que, dès 1854, nous demandions au gouvernement de transporter à l'extrémité du Cours-Vitton, aux Charpennes, le point de départ de notre ligne, placé, aux termes du cahier des charges de notre concession, à l'amont du quai d'Albret. Nous insistions pour obtenir ce changement, quel que fût d'ailleurs le mode qui serait ultérieurement adopté pour raccorder notre ligne avec celle de la Méditerranée. Malgré notre insistance, c'est dans le mois de février 1858 seulement, *c'est-à-dire trois ans et demi après notre première demande,* que nos projets définitifs ont enfin été approuvés. Ces retards, qui seront plus loin l'objet de quelques explications, et que personne ne peut imputer à la Compagnie, nous ont causé un grave préjudice. Un autre préjudice est résulté des modifications que la décision intervenue a apportées à la situation que nous avions en vue dès le début de notre entreprise.

A cette époque, nous nous proposions, en effet, de construire aux Charpennes une station pour les voyageurs et une gare pour les marchandises, c'est-à-dire tous les établissements prévus au quai d'Albret. Les exigences de la défense de la place de Lyon n'ont pas permis de se maintenir dans ces prévisions. La station des voyageurs a été autorisée, mais la gare des marchandises s'est trouvée réduite à un lieu de dépôt pour la houille et les matériaux de construction exclusivement, sans quais ni hangars. De là, pour nous, la nécessité d'établir notre service des marchandises dans la gare de la Guillotière.

D'après la convention conclue avec la Méditerranée, cette gare forme notre tête de ligne pour les marchandises en général et fait ainsi partie de la ligne principale de Lyon à Genève. Toutefois, le service en reste entièrement confié à la Compagnie de la Méditerranée, et nous ne sommes tenus qu'à lui payer, pour droit d'usage, une redevance foncière et des frais d'exploitation basés sur l'importance du tonnage propre à notre réseau comparé au tonnage des Compagnies de Paris à Lyon-Méditerranée et du Dauphiné.

La translation de notre service de petite vitesse à la Guillotière entraînera la suppression de la gare de Saint-Clair, dont les dépendances pourront être aliénées au profit de la Compagnie. Cette suppression doit être opérée avant l'expiration de l'année type. Le gouvernement insistera sans doute pour le maintien, à Saint-Clair, d'une gare pour les marchandises. Le public a pris sur ce point des habitudes auxquelles il est fortement attaché, et il faut reconnaître d'ailleurs que cette gare dessert assez bien certaines industries établies dans ce quartier excentrique ; mais nous obtiendrons sans doute, en faisant la part de tous les intérêts, d'y réduire considérablement l'importance du service, et la somme que nous pourrons ainsi porter à notre actif balancera certainement la somme à inscrire à notre débit pour l'usage de la gare de la Guillotière.

Le raccordement, construit à frais communs, sera aussi exploité à frais communs.

Pour simplifier les calculs, la convention pose certaines bases pour l'évaluation des produits et pour la fixation des dépenses.

La gare de la Part-Dieu fait partie du raccordement. Cependant, le chemin de la Méditerranée ne contribuera pas provisoirement à ses dépenses d'exploitation. Il n'y contribuerait que dans le cas où il jugerait opportun de l'utiliser pour la réception de certaines marchandises encombrantes, auxquelles il fermerait la gare de la Guillotière. Une convention ultérieure devra intervenir pour l'organisation, à la Croix-Barret, de la gare de transbordement destinée au service des voyageurs et des marchandises de grande vitesse.

Enfin, la convention consacre la prise de possession de tout le matériel à marchandises de Genève par la Méditerranée, à charge par cette dernière Compagnie de fournir en permanence, pour notre service, un stock de wagons semblable, quant aux quantités et aux espèces, à celui dont nous nous sommes dessaisis. Nous paierons, pour frais d'entretien, une somme égale à celle qu'exigera, sur le grand réseau, l'entretien d'un même nombre de wagons parcourant les mêmes distances. Cette prise de possession a permis de fixer un prix de location journalière, et de réunir en un seul les comptes tenus à Mâcon et à la Guillotière. C'est là une grande simplification qui a résolu bien des questions de détail qui auraient donné lieu plus tard à de nombreuses difficultés.

CHAPITRE II.

SITUATION DES TRAVAUX ET DU MATÉRIEL.

1° *Travaux.* — *Ligne de Versoix.*

Les travaux relatifs à l'assiette du chemin et à la pose de la deuxième voie ont été complétement terminés en 1859, sur la ligne de Versoix, que nous exploitons, vous le savez, pour le compte de la Compagnie de Lausanne-Fribourg. Les bâtiments des gares et stations sont encore peu avancés, mais ils pourront être terminés dans le courant de cette année. Le chemin de Versoix est surtout un chemin de banlieue ; nous n'avons pas voulu adopter *à priori,* pour les bâtiments consacrés au service des voyageurs,

des types qui n'auraient pas été sanctionnés par l'expérience. Nous avions d'ailleurs, pour l'approbation à donner et pour l'activité à imprimer à ces travaux, à nous concerter avec la Compagnie propriétaire; cette Compagnie décidera s'il y a lieu d'en hâter l'achèvement.

Gares des Brotteaux et de la Part-Dieu. — Raccordement.

C'est le 1er juin 1859 que nous avons ouvert au public la gare des Brotteaux, qui forme notre tête de ligne pour le service de la grande vitesse. Tous les ouvrages en sont situés dans la première zone des servitudes militaires, et, sur le terrain fort restreint mis à notre disposition, nous avons dû nous borner à élever des bâtiments en briques et bois d'une très-grande simplicité, mais du reste d'une étendue suffisante et d'une disposition commode. Cet ensemble de dispositions comprend: une grande halle couverte, abritant quatre voies et reliant le bâtiment spécial des voyageurs, qui forme façade sur une cour commune à l'arrivée et au départ, avec un deuxième bâtiment qui sert de remise à voitures; un hangar spécial pour le service des marchandises à grande vitesse, et enfin une remise pour six machines. L'ouverture de la gare des Brotteaux a ôté à celle de Saint-Clair toute son importance. Les anciens bâtiments provisoires, situés d'ailleurs sur une voie d'embranchement, ne pouvaient plus être utilisés, et nous avons été conduits à transformer en station pour les voyageurs un petit bâtiment appartenant à la Compagnie et qui servait de magasin depuis l'origine de l'exploitation. Quant à la gare des marchandises, elle a été déjà considérablement réduite, et nous allons faire les démarches nécessaires pour en obtenir, sinon la suppression complète, au moins l'affectation exclusive à certaines marchandises, comme la houille, les produits agricoles, le bétail, etc. Le raccordement entre la gare des Brotteaux et le chemin de la Méditerranée a été complétement achevé vers le mois de septembre 1859. La gare de la Part-Dieu, située sur ce raccordement, a été ouverte dans le courant de l'été dernier, et c'est le 10 novembre que nous avons pu enfin établir notre service de petite vitesse, pour Lyon, dans la gare de la Guillotière, à côté de celui de la Méditerranée. Il reste à terminer, vers le point de jonction des deux lignes, la gare de transbordement des voyageurs et des marchandises à grande vitesse. Les projets sont en ce moment soumis à l'administration supérieure, qui n'a pas encore statué.

2e Voie d'Ambérieux à Mâcon.

Nous avons terminé la pose de la deuxième voie sur l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon, et il en est résulté une grande amélioration dans la régularité de notre service. Le nombre des retards, qui dépassait souvent vingt par semaine, s'est trouvé subitement réduit à cinq.

Gare de Culoz.

Nous avions demandé, l'année dernière, l'ouverture de crédits applicables à la gare de Culoz. Nos travaux sont terminés, et malheureusement une partie des bâtiments construits va devenir inutile par suite de l'annexion de la Savoie à la France. Mais la suppression du service des douanes, à notre point de jonction avec le Victor-Emmanuel, compensera jusqu'à un certain point les sacrifices que nous avons faits, et dont nous comptons bien d'ailleurs faire l'objet d'une réclamation auprès du gouvernement, pour le service duquel nous nous les étions imposés.

Gares des marchandises.

Nous avons continué, en 1859, au fur et à mesure des besoins, les travaux complémentaires des gares à marchandises. Tous les travaux prévus ne sont pas encore terminés; ils le seront dans le courant de 1860.

Travaux de parachèvement et de consolidation.

Nous avons poursuivi sur une large échelle, en 1859, les travaux de parachèvement et de consolidation dont l'ajournement aurait pu compromettre la solidité de nos ouvrages et la sécurité de notre exploitation. Nous sommes parvenus à arrêter des éboulements considérables et à donner à l'assiette de notre chemin, sur presque tous les points, la stabilité nécessaire.

Il ne nous reste aujourd'hui à terminer qu'un petit nombre de travaux de parachèvement, déjà compris dans nos estimations précédentes. Ces travaux consistent dans la construction de quelques quais couverts dans les gares à marchandises; la substitution, à Chancy, d'un remblai avec passage à niveau au pont par dessus qui s'était brisé par suite du mouvement des terrains inférieurs, et qui avait été provisoirement remplacé par un pont en charpente quelques jours seulement avant l'ouverture de la ligne; enfin, des travaux de revêtement à quelques remblais et tranchées.

Nous aurons, en outre, à faire face aux dégradations amenées par les inondations de novembre 1859 et par l'hiver anormal que nous venons de traverser.

Comme l'année dernière, c'est encore entre Seyssel et Genève, dans tous les terrains d'alluvion coupés à flanc de coteau par le chemin, que se sont produites les plus grandes avaries. Il ne faut point, Messieurs, en concevoir de graves inquiétudes. Tous les chemins construits dans des terrains argileux ont, dans les premières années de leur exploitation, donné lieu à des difficultés semblables. Le chemin de Lyon, aux abords de Chalon-sur-Saône, près de Mâcon, entre Lyon et Villefranche, a été, pendant plusieurs années, exposé aux mêmes accidents. Les augmentations de dépense que ces éventualités peuvent entraîner sont tellement dans la nature des choses, que le gouvernement accorde toujours aux entreprises dont il garantit le capital un délai de plusieurs années pour clore les comptes de premier établissement. Celles que nous pouvons prévoir, quant à présent, en ce qui concerne notre chemin, ne dépassent pas le chiffre total de 600,000 fr., qui comprend non-seulement la réparation des dégâts et avaries connus, mais encore les éventualités auxquelles nous devions avoir égard.

Nous ne pourrions pas affirmer qu'il ne faudra rien y ajouter, de même que sur un chemin quelconque, exploité depuis dix ans, il serait impossible d'assurer que telle ou telle tranchée ne se dégradera pas; mais nous avons la confiance que nous n'avons rien omis d'essentiel et que nous avons suffisamment tenu compte de l'imprévu.

Matériel.

Nous avons reçu, en 1859, les 300 wagons dont vous aviez approuvé l'achat. Avec ce complément nous avons pu, lors des transports de troupes pour l'armée d'Italie, amoindrir un peu le chiffre des locations de matériel aux Compagnies voisines.

Après les transports de troupes, nos machines à marchandises se sont trouvées insuffisantes pour répondre aux besoins du trafic exceptionnel que nous n'avons eu malheureusement que pendant quelques semaines. Nous avons cru devoir acheter immédiatement quatre nouvelles machines à marchandises, qui se trouvaient construites sur un type peu différent du nôtre, et cette acquisition, qui était indispensable et qui nous a rendu les plus grands services, a augmenté notre capital de 300,000 fr. Cette dépense complète nos achats de matériel. Il faudrait, pour nous forcer à augmenter nos moyens actuels, un accroissement de trafic tout à fait imprévu et que nous ne demandons pas mieux que de voir se produire.

CHAPITRE III.

ÉVALUATION DES DÉPENSES ET SITUATION FINANCIÈRE.

C'est ici, Messieurs, que nous voulons examiner si, comme on l'a dit quelquefois dans ces derniers temps, nos dépenses de premier établissement sont arrivées *à une somme exagérée hors de toute proportion avec nos prévisions.*

A l'appui de cette assertion, il est vrai, on n'est jamais entré dans le détail de nos dépenses; on s'est borné à articuler que, d'après nos premières prévisions, le chemin de fer devait être construit moyennant 62,250,000 fr., tandis que d'après nos derniers comptes rendus, nos dépenses, dont le chiffre est loin d'être définitif, s'élèvent à plus de 122,500,000 francs, c'est-à-dire au double ou à peu près.

D'abord, nous vous prions de remarquer que le chiffre de 62,250,000, qui figurait en effet dans notre rapport de 1854, n'émanait pas de la Compagnie, mais qu'il résultait des estimations faites par les ingénieurs de l'État, lesquelles s'appliquaient à un chemin à une voie sur la plus grande partie de son parcours. La Compagnie accepta ces estimations et les produisit dans ses premiers comptes rendus. Elle en fit la base de marchés à forfait qui furent acceptés par les entrepreneurs, et qui comprenaient même les travaux nécessaires à l'établissement de la double voie sur une longueur plus considérable qu'il n'était prescrit par notre cahier des charges. Ces estimations renfermaient évidemment de grandes lacunes, et il est incontestable qu'elles auraient été dépassées d'une assez forte somme alors même qu'on se fût borné à l'exécution des travaux prévus à notre cahier des charges primitif. Aussi, sous beaucoup de rapports, la Compagnie, en acceptant la charge d'accomplir une entreprise aussi dispendieuse, quoique conçue dans des limites modestes, avec une subvention aussi faible que celle qui a été accordée, a été évidemment induite en erreur par des estimations qu'elle n'avait pu vérifier, mais *qui avaient l'autorité de nombreuses et longues études faites par des ingénieurs éprouvés, et contrôlées par l'administration supérieure.*

Mais la Compagnie n'est pas restée dans ces conditions. Les propositions de fusion sont survenues: elles étaient avantageuses, du moins tout le monde le pensait alors et nous le pensons encore aujourd'hui. Or, *la première condition mise à la fusion par la Compagnie de la Méditerranée, par le gouvernement ensuite,* a été que le chemin de Genève, *commencé comme un embranchement de frontière avec une seule voie, avec des pentes et rampes de* 0m,015 et *des courbes de 300 mètres de rayon, et comportant une organisation* et des *travaux appropriés à cette destination restreinte, serait désormais* construit et exploité *dans les conditions adoptées pour la ligne de Lyon à la Méditerranée.*

Nous n'ignorions pas alors que cette modification profonde grèverait notre entreprise de charges considérables; nous l'ignorions si peu que nous avons refait, en 1857, une estimation nouvelle de tous nos travaux. Nous vous avons soumis cette estimation en vous faisant remarquer que notre ligne devenant, par l'exécution du chemin de fer Victor-Emmanuel et par la construction du réseau Suisse, une artère de jonction européenne, cette nouvelle situation amènerait probablement dans nos produits une augmentation en rapport avec nos dépenses; et que d'ailleurs la majoration stipulée en notre faveur par le traité de fusion compenserait largement les charges nouvelles que nous vous proposions d'accepter. Avons-nous eu tort, Messieurs, d'abandonner les premières conditions de notre entreprise, et ces charges dépasseront-elles les avantages que nous fait la fusion? Nous croyons toujours que nous vous avons conseillé alors la solution la plus conforme à vos véritables intérêts; nous croyons toujours que cette solution a amélioré votre situation et compensé, dans une certaine mesure, l'insuffisance évidente des subventions qui nous ont été accordées; nous croyons enfin que, si les recettes avaient répondu à notre attente, cette insuffisance aurait été amplement couverte. Mais nous ne voulons pas revenir ici sur des questions que nos rapports antérieurs ont épuisées. Nous voulons seulement vous faire comprendre que le chemin que nous avons exécuté est *autre que celui qui avait été primitivement étudié*, et que ce ne sont pas *les mêmes ouvrages* qui, *estimés d'abord* à 62,250,000 *francs*, ont, par suite d'erreurs dans les prévisions, absorbé presque le double de cette somme; qu'en un mot, ce *ne sont pas les estimations du gouvernement en 1854, mais celles de la Compagnie en 1857, qui doivent être mises en comparaison avec les dépenses définitives.*

Cela posé, voyons à quelle somme s'élèvent aujourd'hui nos dépenses; à quelle somme elles s'élèveront probablement au moment de la fusion, et pour quelle somme elles étaient comprises dans nos estimations de 1857.

Nos dépenses, au 31 décembre dernier, se répartissent de la manière suivante:

Intérêts des actions et obligations,	9,535,738 [illegible]
Frais généraux de la Société,	1,629,266 52
Id. des travaux,	2,364,534 31
Acquisitions de terrains et dommages,	12,679,833 41
Terrassements, ouvrages d'art, ballastage,	53,975,989 09
Stations, abris, maisons de garde,	6,268,143 27
Voies en fer et dépendances,	20,388,812 81
Clôtures et plantations,	454,869 74

Télégraphes,	63,807 03
Premier entretien,	980,575 79
Matériel d'exploitation et frais préparatoires,	11,301,567 28
Dépenses de la ligne de Genève à Versoix,	3,508,562 80
Total,	123,150,701 27
A déduire la quote-part de Paris à Lyon et à la Méditerranée dans les dépenses de la traversée de Lyon,	1,400,000 »
Reste,	121,750,701 27
Il nous reste à dépenser, pour les ouvrages indiqués au chapitre précédent, une somme de	3,000,000 »
Et nous avons encore à solder des liquidations faites en justice pour environ	1,200,000 »
Nous arrivons donc au total général de	125,950,701 27

en arrêtant, au 31 décembre 1859, les comptes de frais généraux et des intérêts des actions et obligations.

Ce total comparé à celui de l'année dernière présente une augmentation de 3,450,701 27 dans laquelle les soldes débiteurs des frais généraux et des intérêts des actions et obligations pour 1859, solde non compris dans le total dont il s'agit, figurent seuls pour une somme de 2,288,824 31

Cette différence ne croîtra-t-elle pas encore jusqu'à la fin de notre existence par suite de l'insuffisance de nos recettes ?

Le rendement des premières semaines de 1860 ne nous permet pas d'espérer de couvrir complétement cette année les sommes portées à notre débit pour ces deux objets; mais les augmentations à ajouter de ce chef à notre capital seront nécessairement peu importantes.

Maintenant, pour établir la comparaison entre les chiffres et ceux de nos estimations de 1857, il convient de laisser de côté pour un moment les *frais généraux et intérêts*, et de ne s'occuper que des travaux de la ligne principale, les dépenses de la ligne de Genève à Versoix devant nous être intégralement remboursées en capital et intérêts.

La part faite aux travaux de la ligne principale, dans l'estimation de 1857, montait à	105,000,000 »
Les articles correspondants dans le total de 125,950,701 fr. 27 c. porté plus haut s'élèvent, ainsi que vous le verrez tout à l'heure, à	111,278,133 03
Il en résulte une différence de	6,278,133 03

Mais ce nombre ne constitue pas une augmentation dans le sens attaché à ce mot, c'est-à-dire une erreur commise dans l'évaluation d'un objet. Il comprend en effet des travaux qui ne figuraient pas dans l'estimation de 1857, parce qu'on avait eu l'intention de les laisser achever par la Compagnie de la Méditerranée et qu'ils devaient, au moment de la fusion, être portés d'office à notre capital.

Parmi ces travaux figurent :

La deuxième voie d'Ambérieux à Mâcon, une fourniture de trois cents wagons à marchandises, l'exécution à Culoz d'une gare internationale, soit	4,943,000 »
L'achat de quatre machines à marchandises et l'exécution de travaux de consolidation,	900,000 »
Total,	5,843,000 »

Nous avons expliqué, dans notre rapport de 1859, pourquoi nous jugions utile de faire immédiatement cette dépense de 4,943,000 francs.

Celle de 900,000 fr. est expliquée dans le chapitre II du présent rapport.

Le total de 5,843,000 »
ne diffère que de 435,000 »
de l'augmentation totale indiquée plus haut.

Voilà en réalité à quoi se réduit l'augmentation sur les évaluations faites de travaux, en 1857, par les ingénieurs de la Compagnie.

Soyez bien convaincus, Messieurs, que, pour en arriver là, il a fallu faire sur un grand nombre d'articles des économies très notables, car certains chapitres ont donné lieu à des mécomptes considérables qu'il a fallu nécessairement couvrir. Ainsi, par exemple, les travaux de grosses réparations et consolidations entrepris dès 1858, les frais de premier entretien, le chiffre des liquidations faites en justice, ont dépassé nos prévisions. Le tableau suivant, dans lequel nous avons groupé sous un petit nombre d'articles toutes les dépenses relatives aux travaux, vous montrera sur quels articles portent les différences et quelle est l'importance des dépenses par kilomètre.

	Dépenses faites ou restant à faire.	Proportion kilométrique.
Frais spéciaux des travaux,	2,364,534 51	10,000 »
Acquisitions de terrains et dommages,	12,879,833 41	54,000 »
Ouvrages spéciaux sur 13 kilomètres,	20,700,000 »	1,600,000 »
Terrassements, ouvrages d'art, ballastage, sur 218 kilomètres,	35,220,531 17	160,000 »
Clôtures et plantations,	500,000 »	2,000 »
Stations, abris, maisons de garde, mobilier,	7,200,000 »	31,000 »
Voies et accessoires,	20,500,000 »	89,000 »
Matériel fixe et roulant,	10,200,000 »	44,000 »
Frais préparatoires, premier entretien,	1,713,233 94	»
Total,	111,278,133 05	»

Ces chiffres, rapprochés de ceux de 1857, donnent lieu aux remarques suivantes :

Les frais spéciaux des travaux présentent une augmentation de 364,534 51

On n'avait compté, en 1857, ces dépenses que jusqu'au 1er janvier 1859, époque à laquelle on supposait que tous les travaux seraient terminés. Ce chiffre ne donne qu'une proportion de 5 0/0 des dépenses faites et n'a donc rien d'insolite.

Sur les acquisitions de terrains, la différence en plus est de 879,833 41 mais ce nombre sera à peu de chose près balancé par les ventes de hors ligne à effectuer par la Compagnie.

Les ouvrages spéciaux ont donné une économie d'environ 300,000 »

Les dépenses de la voie et du matériel d'exploitation ont également donné une économie de près de 1,000,000 » couverte par les augmentations sur le dernier article : Frais préparatoires et premier entretien.

Enfin l'augmentation de 800,000 » que présentent les terrassements, ouvrages d'art et ballastage, a été couverte par une économie très-importante sur les bâtiments des gares et stations.

Le tableau ci-dessus montre en outre que le chemin de Genève a été construit économiquement.

Le prix moyen des terrains acquis ressort à 13,000 fr. par hectare.

Ce prix paraîtra sans doute élevé, mais il ne faut pas oublier que la traversée de Lyon et les abords de Genève, qui embrassent une surface totale de 92 hectares 85 ares 03 centiares, ont coûté 6,062,399 fr., ce qui porte le prix moyen dans ces parties à 65,000 fr.

Sur le reste de la ligne la surface occupée est de 825 hectares, et le prix moyen de 7,600 fr.

D'ailleurs si, en général, la Compagnie a payé au delà de la valeur des terrains occupés par le chemin de fer, ce résultat qui s'est produit sur toutes les lignes est surtout imputable aux exagérations commises par les jurys d'expropriation.

D'après nos tableaux, le prix moyen des acquisitions amiables, en ne tenant pas compte des abords de Lyon et de Genève, est précisément la moitié du prix moyen fixé par les décisions obtenues contre nous.

En laissant de côté les ouvrages exceptionnels, qui sont très-nombreux pour une ligne aussi courte que la nôtre, le prix par kilomètre de terrassements, ouvrages d'art, ballastage, etc., est de 160,000 fr., et reste au-dessous du prix payé jusqu'ici pour des chemins placés dans des conditions moins difficiles que celui de Genève.

De Paris à Chalon, le prix moyen kilométrique a été de	218,000 »
De Chalon à Lyon, de	238,000 »
Pour la voie et les accessoires, notre moyenne kilométrique ressort à	80,000 »
Cette dépense descend rarement au-dessous de	95,000 »
Pour le matériel fixe et roulant, le prix moyen par kilomètre ressort à	44,000 »
Le prix ordinaire dépasse toujours	30,000 »
et est rarement inférieur à	60,000 »

La moyenne relative aux bâtiments et au mobilier est exceptionnellement basse.

Enfin, les frais spéciaux de votre Conseil d'administration, sur lesquels vous nous pardonnerez d'appeler votre attention, sont, nous le croyons, au-dessous de leurs analogues dans toutes les Compagnies de même importance ; ils ne s'élèvent depuis la concession jusqu'au 31 décembre 1859, soit *pour sept années*, qu'à 151,800 fr., qui comprennent les jetons de présence aux Conseil et Comité, les services intérimaires de la direction, le service et la signature des titres, les voyages et missions. C'est une moyenne de *moins de 20,000 fr. par an pour quinze administrateurs*, tant à Paris qu'à Genève.

Vous le voyez, Messieurs, il n'est pas exact de dire que l'on a commis, dans l'évaluation du chemin de Genève, d'énormes erreurs, et il est encore moins exact de soutenir que le prix de revient de ce chemin dépasse toutes les moyennes admises jusqu'ici.

Permettez-nous d'ajouter encore un mot au sujet des instances judiciaires dans lesquelles nous avons été entraînés durant nos travaux.

Ces travaux avaient été primitivement adjugés à forfait. En présence des modifications survenues dans les conditions de construction de notre ligne par suite de la fusion, comme en présence des augmentations survenues dans les prix des matériaux et de main-d'œuvre, la plupart de ces forfaits ont dû être résiliés ou modifiés profondément. C'est là la principale source des difficultés, des procès, puis enfin des décisions judiciaires dont nous avons parlé et qui ne veulent pas dire autre chose, sinon qu'en cours d'exécution, nous avons été forcés de changer les conditions primitivement faites avec nos entrepreneurs, et par suite d'adopter un mode de liquidation qui donne lieu à de graves mécomptes.

Nous avons dit à quoi se borne l'augmentation sur les travaux.

Voyons maintenant à quel chiffre ont été portés les frais généraux et les intérêts des actions et obligations par suite des retards qui ont été apportés à l'exécution de nos travaux et du développement si lent et si incomplet de notre trafic, qui en a été en partie la conséquence.

Le rapport de 1857 avait supposé qu'à partir du 1er janvier 1859, les frais généraux et les intérêts des actions et obligations pourraient être supportés par l'exploitation. Il n'avait donc prévu pour les frais généraux que 1,300,000

et pour les intérêts des actions et des obligations 6,200,000

En tout, 7,500,000

L'année dernière, ce total présentait déjà une insuffisance de 1,507,000

Nous n'avions fait aucune hypothèse sur le déficit probable de 1859, et, sans affirmer que nous ne ressentirions pas encore les conséquences des retards subis par notre mise en exploitation, nous avions exprimé l'espoir que ces retards ne viendraient pas modifier d'une manière grave nos prévisions. Il en a été autrement, et le déficit constaté s'élève à 2,288,824 31

Ce fâcheux résultat et, en général, l'accroissement

excessif de ce chapitre de dépense, doivent être attribués aux circonstances politiques et aux événements qui ont ralenti ou entravé le développement normal de notre trafic, et surtout aux retards administratifs apportés à l'approbation de nos projets pendant près de quatre années.

Nous vous avons déjà dit, Messieurs, que, dès 1854, nous avions demandé la modification de notre entrée dans la ville de Lyon, et la concession du raccordement avec la ligne de Lyon à la Méditerranée. Dès cette époque, nous vous disions, et nous disions au gouvernement, que la véritable utilité du chemin de fer, que le développement normal de son trafic dépendaient de sa liaison avec la Compagnie de la Méditerranée, et cette opinion, *tout le monde la partageait, le gouvernement comme la Compagnie de la Méditerranée.*

Nous avions plusieurs fois renouvelé notre demande. En 1855-1856, nous avons produit nos plans, nos projets; nous n'avons rien négligé pour hâter une solution si importante à nos intérêts. Or, c'est en 1857 seulement que notre demande a été accueillie, et en février 1858 que nos projets ont été approuvés.

Notre gare des Brotteaux, bâtie en moins d'un an, n'a pu être ouverte qu'en juillet 1859. Le service de nos marchandises n'a pu être effectué aux gares de la Part-Dieu et de la Guillotière qu'à la fin de la même année. Sans ces retards, notre chemin eût certainement été achevé dans les délais que nous avions prévus, c'est-à-dire en 1857. Nous n'avons pu l'achever qu'en 1859, et, ainsi, nous avons perdu deux années au moins pendant lesquelles nous avons souffert un double préjudice.

Retards et obstacles aux développements de nos produits, insuffisance de recettes pour payer nos frais généraux et nos intérêts d'actions et d'obligations, insuffisance qui, probablement, ne finira que le jour où la fusion avec la Compagnie de Paris à la Méditerranée sera consommée. Ces résultats fâcheux ne sauraient nous être imputés, cela est évident. Hâtons-nous de dire que nous n'en accusons personne, et que des cas de force majeure seuls en sont cause. Notre demande entraînait l'examen du mode de raccordement avec la Méditerranée. Immédiatement après sa présentation au gouvernement, la question de notre fusion avec ce chemin, puis plus tard celle de la grande fusion entre les deux Compagnies qui composent aujourd'hui la Compagnie de Paris à la Méditerranée ont été soulevées. Les intérêts de la petite Compagnie de Genève se sont trouvés noyés dans ce vaste ensemble qui, pendant plus de deux ans, a occupé les méditations du gouvernement et des chambres. Vous comprenez dès lors que tous nos efforts ont été impuissants pour obtenir des décisions spéciales.

Le gouvernement a tout réuni dans une commune instruction, et a statué sur le tout en 1857 seulement.

Alors a commencé une série de nouvelles difficultés. Les ouvrages qui nous étaient concédés traversaient la ville de Lyon, non-seulement dans un parcours sillonné par des rues nombreuses, mais encore dans l'enceinte militaire et au milieu même des fortifications. De là des enquêtes, des conférences et des négociations sans nombre avec la municipalité, aussi bien qu'avec le génie militaire, qui n'ont pas permis que nos projets fussent approuvés définitivement avant 1858. Vous comprenez, sans que nous ayons besoin d'insister, les conséquences fâcheuses pour nous d'une pareille situation.

C'est elle qui nous a décidé à soulever, vis-à-vis de la Méditerranée, la question de l'année type; elle nous a conduits encore à d'autres démarches plus récentes. Nous avons cru devoir, en effet, nous adresser au gouvernement. Nous lui avons rappelé les faits, exposé longuement les causes des préjudices graves que nous avons éprouvés et qui résultent, suivant nous, de l'insuffisance de notre subvention et des lenteurs administratives dont nous avons été victimes; nous lui avons demandé de nous accorder, sous la forme qu'il jugera convenable, la juste indemnité à laquelle nous croyons avoir droit. Nous suivons cette demande avec zèle et ardeur. Nous devons dire que nous sommes écoutés avec *grande bienveillance*, et nous ajoutons qu'en présence *du concours si efficace que le gouvernement a si souvent accordé à d'autres entreprises de chemins de fer, il nous est* IMPOSSIBLE *de croire que ce concours nous fasse défaut dans une circonstance où nous n'avons aucun reproche à nous faire, et où des charges si lourdes sont la conséquence de faits administratifs parfaitement légitimes, parfaitement justifiés au point de vue des intérêts généraux de l'État, mais malheureusement trop préjudiciables aux intérêts de notre Compagnie.*

Revenons, Messieurs, pour terminer ce chapitre, au chiffre que nous vous avons donné en commençant.

Nous avons dit que, non compris les accroissements que l'insuffisance éventuelle de nos recettes nettes jusqu'à la fusion pourraient ajouter à nos dépenses, notre capital, à l'époque de la fusion, serait de 125,950,701 fr. 27 c.

Afin de compléter nos renseignements et d'établir le chiffre exact de nos dépenses, comme nous l'avons fait l'année dernière, nous devons retrancher de ces nombres les mêmes chiffres que nous avons indiqués en 1859, savoir :

1° Valeur de la ligne de Versoix,	5,500,000
2° Partie commune du raccordement,	1,500,000
3° Prix de vente de hors ligne,	500,000
4° Les subventions française et suisse,	17,000,000
Total,	24,500,000

Il résultera comme coût définitif du chemin,	101,450,701 27
différent, ainsi que nous l'avons déjà dit, de	3,450,701 27
du chiffre de	98,000,000 »

que nous avions donné l'année dernière, différence qui provient, pour la presque totalité, de l'insuffisance de nos recettes à couvrir les intérêts sur les actions et obligations. Il sera pourvu au paiement de ces 3,450,701 fr. au moyen de sommes que la Compagnie de la Méditerranée doit tenir à notre disposition en vertu de l'article 8 du traité de fusion.

CHAPITRE IV.

RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'EXPLOITATION.

Les recettes de toute nature de l'exercice 1859 se sont élevées, déduction faite de l'impôt du 10e payé au Trésor, à,

	6,503,735 34
Les dépenses ont été de,	4,012,697 87
Le produit net est donc de,	2,491,037 47

Le chiffre des dépenses, rapproché de celui des recettes brutes, donne une proportion de 61 0/0 pour frais d'exploitation. L'année dernière, cette proportion était de 63 0/0. Mais, pour rendre ce chiffre comparable à celui qui est accusé par les autres Compagnies de chemins de fer, il faudrait suivre la classification des recettes et dépenses qui a été récemment adoptée par elles après de nombreuses conférences. Cela étant, nous aurions à faire subir à nos recettes, ainsi qu'à nos dépenses, des réductions qui ramèneraient à 54 0/0 seulement le rapport des frais d'exploitation aux produits bruts de notre ligne.

Nous pensons, Messieurs, que cette proportion vous paraîtra relativement peu élevée, si vous ne perdez pas de vue qu'une partie assez considérable de nos recettes a dû être faite à un tarif excessivement réduit, et qu'en même temps ces recettes ont donné lieu à des dépenses tout à fait anormales.

En effet, la Compagnie a été forcée, à plusieurs reprises et à cause de l'irrégularité des transports militaires, d'augmenter brusquement, dans une forte proportion, son personnel; elle a dû payer très-largement les hommes supplémentaires qui, à Saint-Clair, travaillaient jour et nuit pour suffire aux exigences multiples de l'embarquement des troupes et du matériel; enfin, nous pouvons ajouter qu'eu égard à notre parcours nous avons eu la partie la plus délicate et la plus onéreuse de toutes les opérations. Nous voulons parler de l'embarquement de 128,000 hommes, de 24,000 chevaux, et de 2,000 voitures d'artillerie, du train, etc.

Les sommes représentant les réductions opérées dans nos recettes par l'application du tarif militaire, ajoutées à nos produits ordinaires, feraient descendre nos frais d'exploitation à 47 0/0.

N'oublions pas non plus que, par suite de la situation particulière qui nous a été imposée par les décisions de l'administration supérieure, nous avons à Lyon quatre gares et qu'à Genève, où nous formons tête de ligne pour la France et la Suisse, nous avons un service excessivement compliqué et très-insuffisamment rémunéré par les Compagnies des chemins suisses.

D'autres causes générales, qu'il est bon d'indiquer, contribuent à augmenter nos frais d'exploitation.

Placés entre les chemins de Paris à la Méditerranée, Victor-Emmanuel et de l'Ouest-Suisse, nous ne sommes pas maîtres d'organiser notre mouvement de la manière la plus économique. « Paris, Turin et Genève ont depuis longtemps adopté des heures de départ et d'arrivée qui nous obligent à multiplier nos trains pour desservir convenablement toutes les directions. » Un service établi dans des vues d'ensemble avec le concours des Compagnies intéressées, nous procurerait une économie de dépenses que nous n'estimons pas à moins de 300,000 francs.

Du reste, Messieurs, comme nous vous le disions l'année dernière, le coefficient des frais d'exploitation dépend surtout du profil du chemin et du chiffre des recettes, et c'est seulement sur des lignes exploitées depuis longtemps, dont les pentes et les courbes offrent des conditions de traction très-favorables, et sur lesquelles la recette kilométrique dépasse 40,000 fr., qu'il est possible d'atteindre 40 0/0.

Afin de se rendre plus sérieusement compte du bon emploi des sommes dépensées, il convient de chercher ce que coûte le parcours d'un train par kilomètre.

En 1858, ce prix était pour nous de	2 fr. 77 c.
Il s'est élevé en 1859, à	2 96

à cause des transports militaires.

Ce chiffre est sensiblement le même que celui des grandes lignes situées dans des conditions plus favorables que la nôtre.

En 1858, la Compagnie Paris-Lyon, qui dépensait 2 fr. 60 c. par train et par kilomètre, ne comptait que 0 fr. 15 c. en frais généraux, tandis que pour nous cette dépense seule arrive à 0 fr. 56. Une réduction de 0 fr. 23 c. sur le chiffre ci-dessus donnerait en définitive 2 fr. 73 pour le prix du parcours d'un kilomètre par un train.

En outre, pour pouvoir exactement comparer ce chiffre avec celui de la Compagnie dont nous parlons, il faudrait encore en retrancher diverses dépenses qui, d'après la nouvelle classification citée précédemment, ne doivent plus figurer à ce compte, et nous arriverions ainsi à un prix inférieur à 2 fr. 60 c.

Nous avons cru devoir insister sur ces détails, Messieurs, afin de bien vous convaincre que nous apportons la plus stricte économie dans nos dépenses d'exploitation.

Nous mettons ici sous vos yeux le tableau des produits bruts de 1859, comparés à ceux de 1858.

Veuillez observer que nous y avons inscrit séparément les recettes provenant des transports militaires, afin de mettre en saillie certains faits qui méritent de fixer toute votre attention.

(Voir le tableau ci-contre, page 397.)

La comparaison des deux exercices donne en définitive une augmentation kilométrique réelle de plus de 51 0/0.

Mais si, réduisant nos produits de 1859 à ce qu'on prétend qu'ils seraient restés sans la guerre, c'est-à-dire, si, abstraction faite des transports militaires, nous ne mettons en regard que les recettes provenant également, pendant les deux années, des sources ordinaires du trafic, nous ne trouvons plus, en 1859, sur les principaux articles, que les accroissements suivants :

Voyageurs,	10 0/0
Messagerie,	50 0/0
Marchandises générales,	40 0/0
Houilles et cokes,	26 0/0

et qu'un accroissement de 20 0/0.

L'année dernière, à pareille époque, les débuts de l'exercice nous faisaient présager un accroissement plus considérable. Nous vous annoncions, en effet, que les seize premières semaines de 1858 donnaient une augmentation brute de 52 0/0, et une augmentation

Produits bruts de l'exercice 1858, comparés avec ceux de 1859.

Désignation des comptes.	1858.		1859.	
	Nombres.	Produits.	Nombres.	Produits.
Transports commerciaux.				
Voyageurs	713 585 têtes	2.306.999fr.90	797.513 têtes	2.545.211fr.84
Bagages	1.253.966	63.954 54	1.307.782	73.545 23
Chiens	4.931		5.767	
Voitures	108		119	
Chevaux	147	13.144 73	212	15.973 85
Articles de messagerie	2.932.006 k.	114.043 02	4.440.490 k.	175.899 64
Finances-valeurs	60.500.033 fr. 84	20.170 29	154.307.522 fr.	45.897 00
Produits divers : omnibus, factage, camionnage, etc. (grande et petite vitesse)	»	199.446 08	»	216.817 68
Marchandises à petite vitesse	144.258.188 k.	1.356.222 51	263.577.191 k.	1.977.035 23
Houilles et cokes	44.160.500	393.872 05	96.130.430	500.456 64
Bestiaux	13.410 têtes	37.245 45	28.083 têtes	71 107 25
Transports pour compte de la Compagnie (ballast)	»	259.720 38	»	122.382 67
Recettes diverses	»	75.301 95	»	35.307 03
Produits du domaine	»	14.817 52	»	21.671 48
Totaux		4.860.538 48		5.801.305 63
Transports de la guerre.				
Voyageurs	»	»	»	»
Bagages	»	»	»	»
Voitures	»	»	»	539.673 13
Chevaux	»	»	»	»
Messagerie	»	»	»	37.718 10
Marchandises	»	»	9.066.719 k.	125.038 48
Total				702.429 71

kilométrique de 27 0/0, quoique le nombre des kilomètres se trouvât porté de 175 à 228. Il nous est impossible d'admettre qu'une progression de 10 0/0 seulement dans les recettes des voyageurs soit une progression normale en rapport avec ce qui s'est passé sur les lignes analogues à la nôtre. C'est aux transports militaires qu'il faut attribuer ces fâcheux résultats, et, à ce sujet, il importe que, pour détruire une erreur très-accréditée, nous examinions les choses de plus près.

C'est à tort, selon nous, qu'on a considéré les transports militaires comme ayant été fructueux pour la Compagnie. Nous avons déjà dit que ces transports avaient donné lieu à des augmentations de dépenses qui avaient presque entièrement absorbé les recettes faites, en sorte que le produit net s'est trouvé à peu près nul ; nous devons ajouter qu'ils ont porté à notre trafic un coup dont il ne s'est pas encore relevé.

De courtes explications le feront facilement comprendre :

Le 25 avril, par suite d'une décision ministérielle, six trains de voyageurs étaient supprimés. Cette suppression atteignait, le 27, deux trains de marchandises, et, le 2 mai deux nouveaux trains de voyageurs. En même temps, le 27 avril, la Compagnie Victor-Emmanuel annonçait la suppression complète des transports à petite vitesse sur sa ligne, et des instructions envoyées à toutes nos gares faisaient refuser toutes les marchandises à destination du Piémont et de la Savoie, et ne garantissaient plus de délais sur notre chemin.

Vers le 8 mai, le Victor-Emmanuel reprenait son service à petite vitesse, sans garantie de délais, et, le 16, ce service était de nouveau interrompu pour les parties au delà de Saint-Jean-de-Maurienne, puis cette interruption maintenue jusqu'au 14 juillet. A cette dernière date, une reprise eut lieu, mais avec une augmentation de 20 francs par tonne pour la grande vitesse, de 25 et de 27 francs pour les deux séries de la petite vitesse. Cette augmentation, réduite à 15 fr. par tonne, le 20 juillet, fut maintenue jusqu'au 1er novembre, époque à laquelle des inondations désastreuses apportèrent de nouvelles interruptions avec de nouvelles modifications de service et de prix.

Il est facile de se rendre compte des dommages que nous a causés cette situation équivoque.

Le commerce, fatigué de ces changements continuels, de ces augmentations de prix excessives, abandonna notre ligne. Les marchandises du Nord passèrent par Bâle, celles de Lyon par Gênes.

Nos relations avec les chemins de fer français furent également très-amoindries ; la diminution de nos trains, les retards qui en résultaient pour les marchandises permirent de remonter des services de terre et de recommencer une lutte qui paraissait éteinte. C'est ce qui explique comment les vins du Bugey et de la Bresse nous ont en partie échappé pour alimenter des voituriers qui de Rive-de-Gier, de Saint-Etienne et même de Feurs, venaient prendre chargement dans des localités dont les produits nous étaient acquis, notamment à Virieu, à Rossillon, à Ambérieux, à Ambronay, à Pont-d'Ain, et dans toutes les autres localités de l'embranchement.

Mais la guerre n'a pas seule paralysé nos transports dans la direction de l'Italie.

Notre service avait repris, à la fin d'octobre, une marche régulière, lorsque le Victor-Emmanuel nous informa que sa ligne étant coupée, par suite des inondations, il ne pouvait, jusqu'à nouvel avis, accepter ni voyageurs ni marchandises pour au delà de Montmélian. Le 15 novembre seulement, le service de la grande vitesse put être repris intégralement, celui de la petite vitesse avec de nombreuses restrictions, et tous les deux avec des augmentations de prix très-sensibles. Au milieu de ces complications, de ces transbordements, il se produisait des retards et des avaries qui éloignaient les expéditeurs. Toutes ces causes ont agi jusqu'à la fin du mois dernier, car ce n'est que le 26 mars que le service a été enfin rétabli d'une manière complète, mais avec une aggravation de prix pour les marchandises de la 2e série.

Dans la direction de Genève à Turin, où le détour par Culoz est déjà considérable, les augmentations de prix et de délais ont eu pour effet de supprimer presque tout trafic.

Ainsi, en résumé, pendant dix mois de l'année 1859, le commerce, qui aurait dû naturellement venir à nous, a dû chercher, en dehors de nous, presque tous ses moyens de transport.

C'est pourquoi nous n'hésitons pas à dire que l'année 1859, malgré les recettes des transports militaires a été pour nous une année médiocre, et que, par suite de circonstances malheureuses, nos dépenses se sont accrues de près d'un million, pendant que nos recettes ordinaires n'ont pas atteint et ne pouvaient atteindre le chiffre sur lequel nous comptions légitimement pour subvenir à la plus grande partie, sinon à la totalité des intérêts de notre capital.

Mais la réunion de la Savoie à la France apporte nécessairement des modifications heureuses à cet ordre de choses.

CHAPITRE V.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Nous venons de vous dire, Messieurs, que, dans notre opinion, l'année 1859, malgré les transports militaires, avait été pour nous une année médiocre.

Nous croyons fermement que la guerre, envisagée au point de vue de notre trafic, nous a fait plus de mal que de bien. Nous ne nous dissimulons pas cependant que nous allons arriver à des semaines où la comparaison des produits des deux années sera au désavantage de l'année courante, mais nous ne pouvons regarder le résultat de la comparaison dans ces semaines exceptionnelles comme devant abaisser d'une manière grave le produit moyen de l'année.

Elle commence, il est vrai, d'une manière peu favorable ; les seize premières semaines n'ont donné qu'une augmentation kilométrique de 9.89 0/0. Mais cette circonstance s'explique par l'hiver rigoureux dont nous sortons à peine, et par les neiges abondantes qui ont encombré les routes et entravé pendant quelque temps la circulation. Nous ne pouvons admettre que cet état se prolonge ; et, en effet, les recettes des trois dernières semaines ont donné déjà des résultats beaucoup plus satisfaisants.

Nous sommes entrés l'année dernière dans d'assez longs développements sur le trafic nouveau qui devait alimenter notre ligne, les événements en ont arrêté l'essor. Encore aujourd'hui il est paralysé par une crise commerciale et industrielle dont nous souffrons plus que les autres lignes ; car ce sont surtout les transports de houille, de minerais et de matériaux de construction qui doivent prendre chez nous un grand développement. Or, ces transports attendent sur les lignes voisines des abaissements de tarifs qui sont vivement contestés, et il en résulte une fâcheuse inaction. Les transports de minerais, en particulier, qui devaient nous donner un tonnage considérable, et pour lesquels plusieurs embranchements avaient été étudiés, sont presque complétement arrêtés par l'incertitude qui plane sur l'avenir des établissements métallurgiques.

Cette situation s'améliore cependant.

En ce qui concerne le trafic local, nous voyons tous les jours se rétablir les rapports que les transports militaires avaient interrompus ; les concurrences par terre diminuent ; le roulage, qui aboutissait à Lyon, s'arrête dans nos gares, et notre embranchement d'Ambérieux à Mâcon commence à desservir les localités situées dans la direction de Lons-le-Saulnier.

Quant au travail international, il avait été, l'année

dernière, presque entièrement interrompu par les causes que nous avons déjà dites. Cette année, les rigueurs de l'hiver dans les montagnes et l'état politique de nos relations avec la Suisse en ont encore en partie paralysé les résultats.

Nous ne pouvons croire que cet état se prolonge et que nous ne retrouvions pas bientôt une compensation aux pertes subies par tant de causes diverses, dans le retour de la belle saison et dans le rétablissement de la paix.

Notre existence assurée pour l'année 1861 nous permettra d'en recueillir les fruits ; l'annexion de la Savoie, en supprimant la barrière des douanes à Culoz, développera les relations des deux pays et nous amènera de nouveaux éléments de trafic ; enfin, la Suisse, il faut l'espérer, achèvera ou du moins avancera beaucoup l'œuvre si laborieuse et si lente de son réseau national.

Depuis le commencement de notre entreprise, notre chemin a donné, déduction faite de l'impôt, les recettes kilométriques suivantes :

		Augmentation 0/0.
1856, 1re année d'exploitation,	19,173 fr.	
1857, —	17,966	11.09
1858, —	21,028	17.05
1859, —	27,632	31.40

En moyenne par an, 19 85 0/0 d'augmentation.

Nous n'avons certainement pas l'espérance qu'une semblable progression continue. Cependant, sans méconnaître l'influence que les transports militaires ont pu exercer sur l'augmentation survenue en 1859, nous ne pouvons croire que les années 1860 et 1861 ne présentent pas des augmentations dont l'importance, encore incertaine, doit néanmoins améliorer le sort réservé à notre Compagnie dans la fusion.

Quel sera ce sort ? Quelle valeur peut-on attribuer aux actions de notre Compagnie ? Ce sont là des questions que nous avons examinées en d'autres temps et sur lesquelles nous reconnaissons que nos espérances et par suite nos calculs n'ont pas été confirmés par les faits. Nos recettes n'ont pas répondu à nos espérances. Nous n'osons aujourd'hui nous livrer à de nouvelles hypothèses ; il y aurait d'ailleurs un certain danger à le faire.

D'une part, le traité de fusion laisse indécises plusieurs questions, et tout le calcul, de quelque manière qu'on le fasse, implique des solutions qui pourraient engager l'avenir et nous être opposées plus tard lorsque nous aurons à établir les comptes définitifs.

D'autre part, nous avons présenté au gouvernement des réclamations qui donneront à apprécier non-seulement les conditions primitives et fondamentales de notre entreprise, mais encore l'avenir qui lui est réservé et les causes diverses qui en ont compromis les chances favorables.

Nous croyons donc que le mieux, en pareille occurrence, est de s'abstenir, de ne préjuger aucune des questions que l'avenir doit résoudre, et de conserver l'espoir que les recettes s'améliorant, le concours bienveillant du gouvernement venant réparer des dommages qu'il serait injuste de laisser à notre charge, nous arriverons à la fusion dans des conditions qui constituent une rémunération satisfaisante de nos efforts et de nos travaux.

L'incertitude qui existe sur les conditions finales de la fusion existe aussi, nous ne pouvons le dissimuler, sur la question de savoir si nous pourrons donner, en 1860, un intérêt à nos actions.

Vous savez qu'aux termes de notre cahier des charges, la période de la construction étant achevée, nous ne pouvons distribuer que nos produits nets, et que ces produits nets ayant été jusqu'ici insuffisants pour acquitter en totalité les charges de nos emprunts, il faudrait qu'ils prissent, en 1860, un accroissement difficile à espérer pour permettre une répartition.

C'est là un des points sur lesquels nous avons appelé l'attention du gouvernement et un de ceux qui excitent le plus vivement sa sollicitude. Nous étudions avec lui les moyens de sortir de cette situation difficile, et nous ne pouvons que vous donner l'assurance que nous apportons à cette étude tout le zèle et tout le dévouement dont nous sommes capables.

Il est bien entendu que si, par la progression de nos recettes, par des économies réalisées sur nos dépenses, ou par toute combinaison que nous ne pouvons préciser d'avance, une répartition devenait possible, vous en seriez prévenus dans la forme ordinaire ; mais, dans tous les cas, cette répartition n'aurait lieu qu'à l'époque du paiement de la Compagnie de Lyon, c'est-à-dire en novembre prochain.

Nous ne voulons pas terminer, Messieurs, sans donner à notre directeur, à notre chef d'exploitation, à nos différents chefs de service et au personnel sous leurs ordres, le témoignage qu'ils méritent. Placés dans le cours de l'année dernière, par suite des exigences de la guerre, au milieu des circonstances les plus difficiles, appelés à pourvoir aux nécessités d'un service immense, hors de proportion avec les ressources dont notre Compagnie pouvait disposer, ils se sont, par leurs efforts et par leur intelligence, élevés au niveau de leur tâche, et ont mérité les éloges des administrations publiques qui les ont vus à l'œuvre ; nous y avons joint déjà les témoignages de notre satisfaction. Mais ce sera pour tous une nouvelle et légitime récompense que de voir leurs services signalés particulièrement à votre assemblée générale.

Après la lecture du rapport qui précède, l'assemblée générale, composée de 132 actionnaires, représentant 10,891 actions, donnant droit à 379 voix,

Approuve à l'unanimité les comptes de l'exercice 1859.

SENTENCE ARBITRALE

FIXANT L'ANNÉE TYPE DE LA FUSION.

L'an 1860, lundi 2 avril, nous :

Charles Didion, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11 ;

Edouard-Louis-Daniel de Billy, inspecteur général des mines, demeurant à Paris, rue de Clichy, n° 19 ;

Clément Sauvage, ingénieur en chef des mines, chef du service du matériel et de la traction de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, demeurant à Paris, rue de Chabrol, n° 31,

Nous sommes réunis dans le cabinet de M. de Billy, l'un de nous, pour recevoir communication d'un acte ainsi conçu :

« L'an 1860 et le 20 février,

» M. Sylvain Dumon, président du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (section sud du réseau), agissant au nom de ladite Compagnie et en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du 17 du présent mois, — d'une part ;

» Et M. François Bartholony, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du même jour, — d'autre part,

» Se sont réunis dans le cabinet de M. Dumont, l'un d'eux, dans le but de constater les faits et déclarations ci-après :

» Deux traités intervenus, les 19 décembre 1855 et 11 avril 1857, entre la Compagnie de Lyon à la Méditerranée (aujourd'hui représentée par celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée), et la Compagnie de Lyon à Genève, ont réglé les conditions de la fusion des deux Compagnies.

» Un désaccord s'est élevé entre les deux Compagnies sur l'interprétation et l'application des articles 1 et 2 du traité du 19 décembre 1855.

» La Compagnie de Lyon à Genève soutient que l'achèvement de son réseau et sa mise en exploitation complète ont eu lieu dans le cours de 1859, et que par suite, la répartition des actions entre les deux Compagnies doit être calculée sur les produits des deux réseaux pendant l'année 1861.

» La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée soutient, au contraire, que les produits de l'année 1860, tant du réseau de la Méditerranée que du réseau de Genève, doivent servir de base à la répartition des actions entre les deux Compagnies.

» Cette difficulté a été soumise à l'examen de la commission mixte constituée par l'article 9 du traité de fusion, dans sa séance du 15 avril 1859, et la commission mixte a jugé que la question devait être déférée à la commission arbitrale instituée par l'article 12 du même traité.

» Aux termes dudit article 12, la commission arbitrale prononce, en dernier ressort, avec pouvoirs d'amiables compositeurs, sur toutes les difficultés qui pourraient naître de l'exécution ou de l'interprétation du traité de fusion.

» Elle se compose de MM. Didion, inspecteur général du chemin de fer d'Orléans ; Chaperon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du chemin de fer de Paris à Lyon, et Sauvage, ingénieur en chef des mines, chef du service du matériel des chemins de fer de l'Est.

» Mais, par suite de la réunion des deux anciennes Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, M. Chaperon, aujourd'hui directeur de la section nord de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a déclaré ne pouvoir accepter la situation d'arbitre dans un litige intéressant la Compagnie dont il est un des directeurs, et s'est récusé.

» A raison de cette récusation, les deux autres membres de la commission arbitrale ont, en conformité des pouvoirs que leur confie le paragraphe 2 de l'article 12 du traité de fusion, désigné M. de Billy, inspecteur général des mines, en remplacement de M. Chaperon.

» M. de Billy ayant accepté cette désignation, la commission a fait connaître sa constitution aux deux Compagnies intéressées.

» Les deux Compagnies ont produit leurs moyens de défense respectifs devant la commission arbitrale, qui se trouve ainsi en situation de prononcer sur le différend ci-dessus spécifié.

» Et pour la constatation de ce qui précède, MM. Sylvain Dumont et François Bartholony, chacun en sa qualité ci-dessus, ont signé le présent procès verbal, et ont déclaré confirmer et renouveler, en tant que besoin, serait les pouvoirs de MM. Didion, Sauvage et de Billy, tels qu'ils sont définis et prévus par l'article 12 du traité de fusion précité.

» Fait et signé à deux originaux, à Paris, les jour, mois et an que dessus

Approuvé l'écriture, *Approuvé l'écriture*,
Signé : F. Bartholony. Signé : S. Dumont. »

Nous, soussignés, déclarons accepter la mission qui nous est confiée, et déclarons que l'acte ci-dessus relaté restera annexé aux présentes.

Nous commençons immédiatement l'étude des pièces du dossier, puis nous nous ajournons au lendemain 3 avril, à neuf heures du matin.

Signé : Didion, Sauvage, de Billy.

Le mardi, 3 avril, à neuf heures du matin, dans le cabinet de M. Didion, nous avons repris l'examen des pièces et avons entendu en ses explications M. Midy, ingénieur des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie de Lyon à Genève ; nous avons levé la séance et l'avons remise au même jour, à quatre heures du soir.

Signé : Didion, Sauvage, de Billy.

Ce même jour, à quatre heures, dans le cabinet de M. de Billy, M. Midy a été de nouveau entendu, puis l'étude de l'affaire continuée, et nous nous sommes ajournés au 11 avril.

Signé : Didion, Sauvage, de Billy.

Le mercredi 11 avril, à quatre heures de l'après-midi, nous avons poursuivi l'examen des pièces et la discussion de l'affaire, et nous nous sommes ajournés au vendredi 13 avril.

Signé : Didion, Sauvage, de Billy.

Et le vendredi 13 avril, à neuf heures du matin, dans le cabinet de M. de Billy, nous avons entendu

en leurs explications M. Rey de Foresta, administrateur délégué, et M. Audibert, directeur de l'exploitation de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Les parties s'étant retirées, nous avons délibéré, puis nous avons ajourné la séance au lundi 16 avril.

Signé : DIDION, SAUVAGE, DE BILLY.

Le 16 avril 1860, à quatre heures du soir, réunis dans le cabinet de M. de Billy, nous avons clos le débat, après une dernière délibération, et nous nous sommes ajournés au 20 avril pour le prononcé de la sentence.

Signé . DIDION, SAUVAGE, DE BILLY.

Et le 20 avril, dans le cabinet de M. de Billy, nous avons rendu la sentence suivante :

Nous, arbitres soussignés,

Vu l'extrait du procès-verbal de la séance du 16 avril 1859 de la commission mixte des deux Compagnies en litige ;

Vu l'article 1er du traité de fusion précité du 19 décembre 1855, où il est dit :

« La fusion des deux Compagnies, bien qu'arrêtée » dès à présent, d'une manière définitive, demeurera » suspendue, quant à son exécution et à ses effets, » jusqu'à l'expiration de la seconde année d'exploitation » complète de la ligne principale de Genève et » de l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon. »

Vu l'article 2 dudit traité établissant les conditions de la transformation des actions de la Compagnie de Genève, conditions basées sur le produit net des réseaux, article dans lequel nous lisons :

« La comparaison de ces produits s'effectuera d'après » les résultats de la seconde année d'exploitation » complète du 1er janvier au 31 décembre du » réseau de Genève. En conséquence, si le réseau » de Genève est entièrement terminé avant la fin de » 1857, comme on le suppose, les produits de l'année » 1859, tant du réseau de la Méditerranée que du » réseau de Genève, serviront de base à la répartition » des actions entre les deux Compagnies. »

Vu l'article 4 du même traité, ainsi conçu :

« Les évaluations et les calculs dont les éléments » ont été posés dans les deux articles précédents, » seront établis dans la supposition de l'achèvement » complet de la ligne de Genève, avec les stations » définitives et deux voies sur tout son parcours, y » compris l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon. Si » ces travaux n'étaient pas, ainsi que le matériel » nécessaire pour une bonne et *complète exploitation*, terminés ou livrés au moment de la réunion » des deux réseaux, on évaluerait les dépenses restant » à faire sur la ligne de Genève, etc.... »

Vu la convention du 11 avril 1857, survenue entre le ministre des travaux publics et les deux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, décidant la fusion de celles-ci, convention approuvée par décret du 19 juin 1857 ;

Vu le traité, passé le 11 avril 1857, entre la Compagnie de Lyon à Genève, d'une part, et les Compagnies fusionnées, d'autre part, traité modifiant dans plusieurs de ses dispositions, celui du 19 décembre 1855, et en particulier l'article 3, ainsi conçu :

« Le nombre d'actions de la Compagnie des chemins » de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée » à attribuer à la Compagnie de Lyon à Genève sera » calculé proportionnellement au produit net du réseau » exploité par ladite Compagnie de Genève, » comparé au produit net de l'exploitation du réseau » de Paris à Lyon et à la Méditerranée à l'époque et » de la manière réglées par les articles 2, 3, 4 et 5 » de la convention précitée du 19 décembre 1855. »

Vu le décret du 30 avril 1853, portant concession d'un chemin de fer de Lyon à Genève avec embranchement sur Bourg et Mâcon ;

Vu le cahier des charges annexé audit décret, en particulier, l'article 1er, ainsi conçu :

« Le chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève » qui fait l'objet de la présente concession, partira » du quartier des Brotteaux, d'un point situé » sur la rive gauche du Rhône, en amont du quai » d'Albret ; il traversera le Rhône *un peu en amont* » *de Lyon*, et se dirigera ensuite vers la frontière » suisse, en passant par ou près Montluel, etc. »

Vu la convention conclue le 27 *février* 1857 entre la Compagnie de Lyon à Genève et le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, convention modifiant l'article 1er du cahier des charges transcrit ci-dessus de la manière suivante :

« Le chemin de fer de Lyon à Genève, qui fait l'objet » de la première concession, se détachera du chemin » de fer de Lyon à la Méditerranée au delà de » la station de la Vitriolerie, près du passage à niveau » de la Princesse, et se dirigera suivant le tracé » adopté par l'avis de la commission mixte des travaux » publics en date du 10 décembre 1855, vers le » Rhône, qu'il traversera un peu en amont de Lyon ; » il se dirigera ensuite vers la frontière suisse, etc... » (Comme dans l'ancien article.)

Vu l'article 6 du traité de fusion précité du 19 décembre 1855, date postérieure de neuf jours à la décision de la commission mixte, ainsi conçu :

« Le raccordement des deux chemins de fer à Lyon, » depuis la gare de la Vitriolerie jusqu'à l'origine de » la *gare particulière de la ligne de Genève* aux » Charpennes, sera exécuté à frais communs par les » deux Compagnies.

« La dépense et les produits de ce raccordement ne » seront pas compris dans la supputation du produit » net de cette Compagnie. »

Vu le décret du 7 mars 1857, en son article 1er, ainsi conçu :

« La convention provisoire, passée le 27 *février* 1857, » entre notre ministre secrétaire d'État au département » de l'agriculture, du commerce et des travaux » publics, portant modification du point d'arrivée » dudit chemin dans *l'intérieur de Lyon*, est » et demeure approuvée. »

Vu les renseignements desquels il résulte que la construction du pont-viaduc sur le Rhône dans la commune de Cuire et Caluire sur la rive droite, dans celle de Villeurbane sur la rive gauche du fleuve, a été commencée avant le traité de fusion avec la Compagnie de la Méditerranée et achevée après la fusion avec les Compagnies réunies de Paris-Lyon et Lyon-Méditerranée ; ledit ouvrage faisant partie de la ligne principale est situé entre la gare provisoire de Saint-Clair et la gare définitive des Charpennes, *un peu en amont du territoire* de la ville de Lyon, ainsi qu'il est dit en l'article 1er du cahier des charges rapporté ci-dessus ;

Vu les pièces de la correspondance échangée entre la Compagnie de Lyon à Genève, d'une part, le génie militaire et les entrepreneurs de la section de Saint-Clair à la Vitriolerie, d'autre part, pièces datées du mois d'octobre 1858 au mois de mars 1859, concernant l'exécution des terrassements ainsi que la construction des gares des Charpennes et de la Part-Dieu, pièces ayant pour but de constater les retards apportés à l'achèvement desdits travaux par des causes indépendantes de la volonté de la Compagnie de Genève ;

Vu les lettres des 12 et 26 novembre 1858, écrites par le directeur de la Compagnie de Genève, demandant au ministre des travaux publics l'autorisation d'organiser immédiatement un service de marchandises sur le raccordement de la gare des Brotteaux avec la ligne de la Méditerranée ;

Vu l'ordre de service n° 226, du 24 novembre 1858, réglant la marche d'un train de marchandises entre Saint-Clair et la Guillotière ;

Vu la décision ministérielle du 29 novembre 1858, autorisant l'application dudit ordre de service ;

Vu les pièces de la correspondance relative aux trains de marchandises parcourant la traversée de Lyon, correspondance échangée entre les agents commerciaux des deux Compagnies de Genève et de la Méditerranée (28 novembre 1858 au 21 avril 1859) ;

Vu, entre autres, la lettre écrite, le 3 décembre 1858, par le chef du trafic de la Méditerranée, dans laquelle nous lisons :

« De cette façon là, un service provisoire pourra se » faire dans des conditions convenables... »

Vu l'avis aux gares n° 38, du même mois, par lequel l'agent commercial de la Compagnie de Genève annonce qu'à dater de ce jour : « des expéditions de la » petite vitesse en provenance ou à destination des » diverses gares du réseau de la Méditerranée auront » lieu par le raccordement. » Les taxes seront calculées d'après les distances kilométriques comptées à partir de l'aiguille de raccordement de la Guillotière ;

Vu l'instruction donnée le même jour par le chef du trafic de la Compagnie de la Méditerranée, annonçant entre autres, que « les marchandises en provenance » ou à destination de Genève ne seront plus, à » l'avenir, camionnées à travers la ville de Lyon, et » l'échange s'en opérera à la gare même de la Guillotière ; » ensemble, le tarif accompagnant ladite instruction ;

Vu les lettres échangées du 27 décembre 1858 au 24 février 1859, entre divers agents du service commercial des deux Compagnies, indiquant que les marchandises de tout genre n'arrivaient pas encore à la gare de la Guillotière pendant la durée de la correspondance, nonobstant les ordres de service et instructions précités ; vu notamment la lettre du 24 février 1859 dans laquelle on lit : « Aux termes des conventions » passées entre nos deux Compagnies, notre » gare de la Guillotière n'étant qu'une gare de transmission, » nous ne pouvons pas y recevoir les marchandises » en destination de Lyon venant par votre » réseau, tant que la gare de Saint-Clair existera. »

Vu la lettre du 21 avril 1859, par laquelle le directeur de la Compagnie de Lyon à Genève informe le ministre des travaux publics que la traversée de Lyon est achevée, à l'exception de la deuxième voie comprise entre la gare spéciale de la Part-Dieu et les aiguilles de raccordement avec le chemin de la Méditerranée, et prie le ministre de faire procéder à la réception de ladite section ;

Vu la lettre du 18 mai 1859, dans laquelle le ministre des travaux publics appelle l'attention de la Compagnie de Lyon à Genève « sur l'urgence des travaux » à exécuter pour le raccordement des voies principales » de Genève avec celles du chemin de fer de la » Méditerranée, lesquelles, à la date du 4 mai....., » n'étaient reliées entre elles que par une voie provisoire » aboutissant aux voies de service de la gare de » la Vitriolerie ; »

Vu *les ordres de service* :

N° 195, du 4 mai 1859, concernant la réception des ponts en fonte et en tôle de la traversée de Lyon ;

Nos 296, 299, 304, des 5, 13, 21 du même mois relatifs aux transports des terrassements sur ladite section ;

Et n° 310, du 26 du même mois, réglant la marche de deux trains de marchandises *réguliers* entre Saint-Clair et la Guillotière ;

Vu la lettre ministérielle du 4 juin 1859 autorisant la Compagnie de Genève « à mettre en exploitation » la partie de *la ligne de Lyon à Genève* comprise » dans la traversée de Lyon, entre le cours Lafayette » (route départementale n° 11) et la gare provisoire » de Saint-Clair ; »

Vu *l'avis aux gares*, n° 88, du 31 mai 1859, annonçant l'ouverture, pour le 1er juin suivant, de la gare des Brotteaux au transport des voyageurs et des marchandises en grande vitesse ;

Vu l'avis aux gares, n° 93, du 20 juin, annonçant l'ouverture de la même gare au transport en grande vitesse des voitures, chevaux et bestiaux ;

Vu la convention du 15 juillet 1859 par laquelle les deux Compagnies ont réglé :

1° L'exploitation du raccordement des deux lignes à la Guillotière ;

2° L'usage commun de la gare de la Guillotière ;

3° L'échange du matériel roulant ;

Vu l'avis aux gares, n° 130, du 9 novembre 1859, annonçant qu'à dater du 10 du même mois, la gare de la Guillotière sera considérée comme tête de ligne de Lyon à Genève pour le transport des marchandises en provenance ou à destination de ladite ligne ;

Vu la dépêche ministérielle du 25 novembre 1859 » autorisant à ouvrir immédiatement à l'exploitation, » pour le service des marchandises, la partie de » la ligne de Lyon à Genève comprise entre le point » de raccordement avec la ligne de la Méditerranée » et le cours Lafayette ; »

Vu la note du 1er juin 1859 destinée à la commission arbitrale par la Compagnie de Lyon à Genève, en vue d'éclairer le débat dont il s'agit ;

Vu la lettre adressée le 15 novembre suivant par

l'administrateur délégué de la Compagnie de la Méditerranée à l'administrateur délégué de la Compagnie de Genève ;

Vu la réponse à ladite lettre faite le 25 du même mois ;

Vu la note rédigée le 10 décembre 1859, pour être fournie à la commission arbitrale par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée ;

Vu les observations présentées, le 3 février 1859, par la Compagnie de Lyon à Genève, en réponse à ladite note ;

Vu la réplique auxdites observations, faites le 13 du même mois, par l'administrateur délégué de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée ;

Considérant que, dans l'esprit des conventions et d'après les textes et les faits ci-dessus rappelés, l'année 1859 ne saurait être regardée comme une année d'exploitation complète ;

Que, d'un autre côté, à raison de l'exploitation déjà ancienne de la ligne de Saint-Clair à Genève, on ne peut admettre l'année 1861 comme ne représentant que la deuxième année d'exploitation ;

Qu'en conséquence, la condition de prendre pour base de la répartition des actions les produits de la seconde année d'exploitation complète du réseau de Genève ne peut s'appliquer avec justice aux produits de l'année 1860, ni à ceux de l'année 1861 ; mais, qu'au contraire, il est équitable et conforme à l'esprit des conventions de prendre pour base la moyenne des produits de ces deux années.

Décidons,

Que le produit qui doit servir de base à la répartition des actions entre les deux Compagnies sera calculé en prenant la moitié de la somme des produits du réseau de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'une part, et du réseau de la Compagnie de Lyon à Genève, d'autre part, pendant les deux années 1860 et 1861.

Fait double à Paris, le 20 avril 1860.

Approuvé l'écriture, *Signé* : DE BILLY. — Approuvé l'écriture, *Signé* : SAUVAGE.

Approuvé l'écriture, *Signé* : DIDION.

Accepte la présente sentence arbitrale avec dispense de la formalité du dépôt et de l'enregistrement.

Paris, le 20 avril 1860.

Le président de la Compagnie du chemin de Lyon à la Méditerranée,

Signé : S. DUMON.

Approuvé l'écriture ci-dessus,

Signé : F. BARTHOLONY.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Rapport.

Suite (1).

CHAPITRE II.

SITUATION FINANCIÈRE.

Les ressources réalisées par la Compagnie au 31 décembre 1859 s'élèvent en totalité à la somme de		307,751,925
savoir :		
Versements de 250 fr. sur 750,000 actions,		187,500,000
Emission de 156,250 obligations série A,	43,312,500	
Emission de 43,750 obligations série C,	12,012,415	
Emission de 192,000 obligations série O,	45,350,000	
Emission de 78,652 obligations série K,	19,567,010	120,251,925
Total pareil,		307,751,925
La dépense faite ou portée en compte est de		312,558,492
Excédant les ressources d'une somme de		4 806,567

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 5 mai 1860.

A laquelle il a été provisoirement pourvu au moyen des produits nets de l'exploitation.

Pendant le cours des deux années 1860 et 1861, nous aurons à achever et à solder plusieurs lignes importantes, savoir : la section de Casarsa à Nabresina, les lignes de Prugerhof à Ofen et Uj Szony, celles de Steinbruck à Sissek, de Rho à Gallarata, de Milan à Plaisance, de Bologne à Pistoja et la traversée de Milan. Ces deux années seront, en conséquence, de beaucoup les plus chargées, mais nous comptons qu'il suffira pour faire face aux besoins de ces deux exercices, d'appeler d'ici à la fin de 1861 trois versements de 50 fr. chacun, et il sera pourvu au complément des dépenses à la charge de ces deux exercices par une émission d'obligations.

A partir de 1862, notre situation financière sera fort allégée, nos lignes les plus importantes seront achevées ou bien près de l'être; celles qui resteront à exécuter étant d'un intérêt beaucoup moindre, et comportant des délais d'exécution plus longs, il nous sera facile de proportionner chaque année nos charges aux ressources dont nous pourrons disposer. Nous n'aurons, en effet, pour compléter notre œuvre, qu'à achever les lignes de Marburg, Villach et de l'Italie centrale et à exécuter celles d'Odenburg-Kanissa, Botzen, Inspruck et divers embranchements de peu d'importance. Il dépendra donc de nous à cette époque d'activer ou de modérer les travaux de ces lignes en proportion des ressources disponibles.

Pour compléter cet aperçu sur la situation financière de la Compagnie, il nous reste à vous entretenir d'une question qui a été dans ces derniers temps l'objet des préoccupations de tous les capitalistes qui ont des intérêts dans les entreprises autrichiennes; nous voulons parler de la hausse du change qui résulte du cours forcé des billets de banque et qui porte un si grave préjudice à toutes les valeurs industrielles et commerciales.

Quelque regrettable que soit cet état de choses, et bien qu'il entraîne pour notre Compagnie comme pour les autres de fâcheuses conséquences, cependant il résulte des circonstances dans lesquelles nous sommes placés que pour plusieurs années du moins, il ne peut nous causer aucune perte sérieuse.

Par suite de la mesure adoptée dans votre dernière assemblée générale, les versements sur les actions sont, en effet, réalisés en argent, et il en est de même pour le prix des obligations vendues. Toutes les ressources que nous réalisons ainsi et que nous transformons en valeur autrichienne profitent donc du change, et si, d'un autre côté, nous réalisons une perte sur les sommes que nous avons à payer à l'étranger pour servir les intérêts des obligations et les dividendes à répartir aux actions, il est évident que nous ne serions en déficit qu'autant que les sommes à payer à l'extérieur dépasseraient celles que nous avons à y recevoir.

Or, pendant toute la période de la construction, c'est-à-dire jusqu'en 1868, c'est l'inverse qui aura lieu, et il est plus que probable que longtemps avant cette époque, le gouvernement autrichien aura pris des mesures pour faire disparaître un état de choses si préjudiciable au commerce et à l'industrie de la monarchie.

Si donc nous établissons un compte *agio* au crédit et au débit duquel figureront, d'une part, les bénéfices et de l'autre les pertes résultant du change, il est certain que ce compte sera en bénéfice jusqu'en 1868, et nous n'aurons, par conséquent, point à nous inquiéter de l'état du change si ce n'est au point de vue de l'influence qu'il peut exercer sur le commerce et sur l'industrie du pays, et par suite sur les recettes de la partie autrichienne de notre réseau.

Ce compte figure en conséquence au bilan de l'exercice 1859. Il s'ouvre par une perte de 4,176,600 fr. presque entièrement due à ce que les premiers versements appelés avant l'assemblée générale d'août 1859 ont pu être faits en valeur autrichienne.

CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

Recettes.

Les produits bruts de l'exploitation se sont élevés en 1859 à la somme totale de 59,472,820 fr. 44 c., qui se répartissent comme il suit entre les diverses parties du réseau.

Ligne de Trieste et embranchements,	43,654,702 97
Ligne de la Vénétie,	7,848,099 63
Lignes du Tyrol,	2,225,037 21
Lignes de la Lombardie,	5,744,380 63
Total pareil,	59,472,820 44

Considérés au point de vue de la nature des recettes, ces produits se divisent comme il suit :

	Lignes de Trieste et du Tyrol.	Réseau Lombard-Vénitien.	Total.
Voyageurs et grande vitesse,	14,136,976 73	5,032,563 64	19,169,540 37
Transports militaires,	9,584,818 45	5,245,129 40	14,829,947 85
Petite vitesse,	22,158,545 »	3,314,787 22	25,4[illegible]3,332 22
	45,880,340 14	13,592,480 26	59,472,820 44

La comparaison avec les recettes de l'exercice 1858 donne les résultats suivants pour les lignes de Trieste, de Lombardie et de Vénétie, les seules qui fussent en activité en 1858.

Ligne de Trieste et embranchements.

	1858.	1859.	Augmentation.
Voyageurs et grande vitesse,	8,799,143 77	13,283,479 50	4,484,335 73
Transports militaires,	933,956 07	9,078,224 97	8,144,268 90
Petite vitesse,	17,093,482 63	21,292,998 50	4,199,515 87
	26,826,582 47	43.654,702 97	16,828,120 50

Réseau Lombard-Vénitien.

	1858.	1859.
Voyageurs et grande vitesse,	7,306,437 89	5,032,563 64
Transports militaires,	458.680 »	5,245,129 40
Petite vitesse,	3,377,288 58	3,314,787 22
	11,142,506 47	13,592,480 26
	Augmentation.	**Diminution.**
Voyageurs et grande vitesse,	»	2,273,874 25
Transports militaires,	4,786,449 40	»
Petite vitesse,	»	62,501 36
	4,786,449 40	2,336,475 61
Augmentation,	2,449,973 79	

Il résulte de ces comparaisons :

1° Que l'augmentation de recettes sur la ligne de Trieste en 1859 est de 16,828,120 fr. 50 c.;

2° Que cette augmentation porte, pour la plus grande partie, sur les transports militaires ;

3° Que les recettes de 1859 du réseau Lombard-Vénitien excèdent celles de 1858 de 2,449,973 fr. 79 c. et que cette augmentation est exclusivement due aux

transports militaires ; les recettes normales de la ligne ont subi, au contraire, une forte diminution par suite de la guerre, et l'accroissement définitif des produits ne dépasse pas le chiffre qu'il était permis d'espérer du progrès naturel des recettes.

En ce qui concerne la ligne de Trieste, l'augmentation des recettes par rapport à 1858 est, à la vérité, en grande partie due aux transports militaires, mais avant de tirer aucune conclusion de ce fait, il importe de se rendre compte de la situation de cette ligne au moment où nous en avons pris possession et pendant la guerre.

1° La section de Laybach à Trieste n'a été livrée à la circulation qu'à la fin de 1857 ; l'année 1858 est donc une première année d'exploitation avec un matériel imparfait et insuffisant.

2° Le service des marchandises, qui n'a commencé que dans les premiers mois de 1858, est resté pendant toute la durée de cet exercice et même pendant toute l'année 1859, bien au-dessous des besoins du commerce. Le défaut d'organisation commerciale, le manque de wagons, et en 1859, les transports militaires, ont réduit dans une proportion qu'il serait difficile d'exagérer les résultats qu'on doit en attendre.

3° Le service de la grande vitesse a été entièrement suspendu en 1859 à plusieurs reprises, et pendant des périodes de plusieurs semaines. Les services de la banlieue ont été entièrement supprimés pendant la plus grande partie de la belle saison ; enfin, il n'est pas douteux que les transports de voyageurs n'aient subi, sous l'influence de la guerre, une réduction analogue à celle que présente le réseau Lombard-Vénitien.

Par tous ces motifs, il est indubitable qu'en temps normal et par la marche naturelle des choses, la ligne de Trieste aurait donné, en 1859, une augmentation considérable, et on peut, sans aucune exagération, admettre comme très-probable que pour cette ligne comme pour le réseau Lombard-Vénitien, les recettes provenant des transports militaires n'ont fait que se substituer aux produits naturels du mouvement commercial.

Toutefois, il faut bien s'attendre à une diminution notable des produits du premier semestre de 1860 par comparaison au premier semestre de 1859, dans le quel les transports militaires figurent pour un chiffre très-considérable. Mais en admettant la reprise des affaires commerciales, il y a lieu d'espérer que les résultats du dernier semestre couvriront en grande partie cette différence. En supposant même que les choses restent dans l'état où elles sont depuis le commencement de l'exercice 1860, et en admettant que le premier trimestre de l'année qui a donné environ 3 millions de florins, représente, comme cela a lieu en général en Autriche, le cinquième de la recette totale de l'année, on arriverait encore pour cette année à une recette d'au moins 15 millions de florins. C'est un minimum qui sera certainement dépassé de beaucoup, si les événements ne viennent pas contrarier le progrès naturel de notre trafic.

Une considération dont il importe d'ailleurs de tenir compte, c'est que les dépenses de l'exploitation ont été en 1859 beaucoup plus considérables qu'elles n'auraient dû ; d'abord, à cause des sujétions qu'imposent les transports militaires, mais surtout parce que, ainsi que nous l'avons expliqué plus haut, rien ou à peu près rien n'a pu être fait pendant cet exercice pour réformer ou améliorer le service de l'exploitation. Nous devons espérer, au contraire, que les efforts qui se poursuivent depuis plusieurs mois dans ce but, auront sur l'exercice courant une influence favorable, et amèneront une première réduction dans la proportion des dépenses aux recettes.

Si nous portons nos prévisions un peu plus loin, un avenir prochain nous promet des améliorations importantes dans la situation actuelle. Il importe, en effet, de tenir compte de l'influence que ne peut manquer d'exercer sur le trafic du chemin de fer de Trieste l'ouverture successive de plusieurs lignes d'un grand intérêt.

En premier lieu, la ligne de Casarsa à Nabresina, sur laquelle nous avons à plusieurs reprises appelé votre attention, dont il serait difficile d'exagérer l'importance et qui, selon toute apparence, sera livrée à la circulation en septembre 1860.

En second lieu, la ligne qui de Pragerhof (station de la ligne de Trieste) se dirige sur Pesth et sur Comorn (Uj-Szony) ; cette ligne qui dessert un des plus riches territoires de la Hongrie et qui relie le réseau hongrois à la ligne de Trieste, est déjà ouverte en partie et sera achevée au commencement de 1861.

Enfin, la ligne de Steinbrück à Sissek qui doit rattacher au chemin de fer et au port de Trieste la navigation de la Save et celle du Danube, et qui se substituera inévitablement à la voie de la mer Noire pour le transport des blés et autres produits, qui de la vallée du Danube se dirigent sur la Méditerranée.

A l'influence inévitable de ces grandes artères, il convient d'ajouter celle que les progrès du commerce et de l'industrie doivent inévitablement exercer sur une ligne qui vient à peine d'être livrée à la circulation, et qui a rencontré à son début les circonstances les plus critiques. On sait assez avec quelle rapidité croissent en général, dans les premières années, les produits des grandes lignes de chemins de fer. Ainsi, sans sortir de l'Autriche, nous pouvons citer par exemple, la ligne de Bohême qui, de 1852 à 1858, a passé d'une recette de 23,000 à 36,000 fr. par kilomètre, et celle de la Nordbahn qui, dans la même période, a passé de 33,000 à 55,000 fr. par kilomètre. En ce qui concerne la ligne de Trieste, plusieurs causes se réunissent pour lui assurer des progrès plus rapides que ceux de toute autre ligne. Jusqu'ici, en effet, on peut dire que rien n'a été fait et que tout est à faire pour organiser le service des marchandises. Bien mieux, par suite de la marche suivie pour l'exécution du réseau allemand et autrichien, les ports de la mer du Nord ont eu pendant plusieurs années de tels avantages que le commerce de Trieste en a gravement souffert, et il n'est pas douteux qu'avec des tarifs bien combinés et à l'aide des embranchements qui vont s'ouvrir successivement, ce port si heureusement situé ne rentre en possession de l'orbite commercial qui lui appartient légitimement.

Il importe de remarquer d'ailleurs que jusqu'ici Trieste ne participe presque en rien au mouvement commercial qui s'opère aujourd'hui entre la vallée du Danube et l'Europe occidentale. Ainsi les forêts de la Croatie exportent aujourd'hui vers l'Adriatique plus de 150,000 tonnes de bois, qui prendront la route de Trieste dès que la ligne de Sissek sera achevée. Nous nous abstiendrons de parler des autres éléments de trafic que présentent les rives du Danube, mais nous insisterons sur un point dont nous avons déjà dit quelques mots à propos de la ligne de Sissek, et qui, à notre avis, est destiné à amener dans le monde commercial une véritable révolution. Nous voulons parler du commerce des blés dans la vallée du Danube, commerce entravé jusqu'ici par les difficultés et l'incertitude de la navigation de ce fleuve, et qui, grâce au nouveau régime que va créer notre réseau, doit inévitablement se concentrer à Trieste. Si, en effet, on compulse les mercuriales des principaux marchés de la Hongrie desservis par notre réseau, on reconnaît qu'une fois ce réseau achevé, les blés de ces contrées arriveront à Trieste à un prix à peu près égal en moyenne à celui des blés de Russie dans les ports de la mer Noire. La Hongrie, en pouvant exporter des quantités indéfinies, et les blés hongrois, surtout ceux du Bannat, étant au premier rang, tous les éléments d'un grand développement du trafic des blés se trouveront réunis à Trieste, dès que nos lignes de Hongrie et de Croatie seront achevées, c'est-à-dire au commencement de 1862, et on peut regarder comme certain qu'à cette époque Trieste jouera un très-grand et probablement le premier rôle dans l'approvisionnement de l'Europe occidentale.

Il y aurait beaucoup à dire aussi sur les améliorations qu'on peut espérer du réseau Lombard-Vénitien, mais nous nous bornerons à faire remarquer : 1° que le trafic de ce réseau a été complétement entravé par la guerre, et qu'il l'est encore aujourd'hui par ses conséquences ; 2° que l'ouverture de la ligne de Casarsa à Nabresina ne peut manquer d'exercer une très-grande influence sur le développement de ce trafic ; 3° que, pour diverses raisons, le service des marchandises n'a pu se développer encore sur ce réseau, et que le faible chiffre des recettes de ce service, qui représente moins du tiers de la recette totale, en est la meilleure preuve.

Ces considérations, peut-être un peu étendues, mais que l'importance du sujet justifie suffisamment, sont de nature à donner pleine confiance dans l'avenir de notre réseau et à écarter toute conclusion défavorable qu'on pourrait tirer de la diminution temporaire que subissent en ce moment nos recettes.

Il nous reste à vous dire quelques mots des recettes des lignes du Tyrol et de l'Italie centrale.

Les lignes du Tyrol nord et sud ont donné en 1859 environ 12,000 fr. par kilomètre. Cette recette est faible, sans doute, mais c'est une première année d'exploitation, et de plus les événements politiques ont certainement eu une influence très-fâcheuse sur les recettes de cette ligne. Au reste, il faut reconnaître que l'on ne peut en attendre des produits importants qu'alors que la lacune de Botzen à Inspruck aura été comblée, et il ne faut pas perdre de vue que les deux tronçons aujourd'hui exploités et qui représentent les deux tiers de la ligne totale ont été concédés à la Compagnie à titre de subvention, pour l'exécution de cette ligne.

Ainsi que nous l'avons expliqué plus haut, la section de la ligne de l'Italie centrale comprise entre Plaisance et Bologne, a été livrée à la circulation au commencement de juillet, mais l'exploitation faite avec un matériel insuffisant n'a pu être très-productive. Ce n'est que vers la fin de l'année qu'on a pu commencer un petit service de marchandises. En ce moment même, il s'en faut que cette ligne soit en possession du matériel nécessaire pour son exploitation. L'achèvement de la ligne d'Alexandrie à Plaisance qui met l'Italie centrale en communication directe avec Gênes et Turin et indirectement avec Milan, influe déjà et influera chaque jour davantage sur le progrès des recettes de cette ligne, qui, en réalité, ne pourra être considérée comme en pleine exploitation, qu'après l'ouverture des lignes qui doivent relier Bologne à Florence et à Ancône.

Les recettes de cette ligne, du 4 juillet au 31 décembre, s'élèvent à,	703,316 »
Les dépenses d'exploitation s'élèvent à	370,611 »
Produit net,	332,705 »

Cette ligne est, vous le savez, un régime de garantie spéciale. Les changements politiques survenus dans les Etats garants ne nous ont pas permis jusqu'ici d'en réclamer l'application, et nous nous bornerons à porter les produits à un compte particulier jusqu'au moment où cette question pourra être vidée.

Dépenses.

Le chiffre total des dépenses de l'exploitation est de 30,811,541 fr., soit environ 51.8 0/0 du montant des recettes brutes.

Ce résultat paraîtra satisfaisant si on tient compte des circonstances si défavorables sous l'empire desquelles s'est opérée l'exploitation en 1859.

Le chiffre total des dépenses se répartit comme il suit entre les divers comptes et entre les divers réseaux :

	Ligne de Trieste.	Tyrol.	Réseau Lomb.-Vénit.	Total.
Dépenses générales.	Fr. 455,295	fr. 141,455	fr. 478,656	fr. 1,075,406
Entretien.	3,995,892	208,955	1,197,500	5,402,347
Locomotion,	13,322,593	541,875	1,897,468	15,761,936
Trafic et mouvement,	5,530,650	487,332	2,553,870	8,571,852
	23,304,430	1,379,617	6,127,494	30,811,541
Longueur des sections exploitées (moyenne de l'année),	Kil. 614	kil. 179	kil. 484	kil. 1,277
Dépense par kilomètre,	Fr. 37,955	fr. 7,707	fr. 2,456	fr. 24,122
Produit brut par kilom.	71,098	12,434	27,627	46,572
Proportion des dépenses aux recettes,	0,534	0,62	0,45	0,518

La proportion des dépenses aux recettes pour le réseau Lombard-Vénitien est à peu près la même qu'en 1858 ; mais il n'est pas douteux que les difficultés et les entraves de toutes sortes qui ont été la conséquence de la guerre n'aient eu à la fois pour résultat d'augmenter les dépenses et de diminuer les recettes. Il est donc à peu près certain que cette proportion ira en diminuant à mesure que les recettes augmenteront par la force des choses et par les raisons que nous avons expliquées plus haut.

Quant à la ligne de Trieste, nous en avons déjà dit assez pour vous faire apprécier les améliorations dont l'exploitation de cette ligne est susceptible, et les diminutions de dépenses qu'on peut, en conséquence, espérer pour l'avenir. Pour justifier par quelques exemples les indications que nous avons déjà présentées d'une manière générale, nous entrerons dans quelques détails sur les divers services de cette ligne.

Les dépenses d'entretien se sont élevées, en 1859, à la somme énorme de 6,500 fr. par kilomètre. Ce chiffre serait inexplicable si on ne tenait compte de ce fait que la plus grande partie des renouvellements de voie opérés dans le courant de l'exercice ont été portés, par les employés de l'Etat qui ont géré l'exploitation pour compte de la Compagnie pendant une grande partie de l'année, au compte de l'entretien. Il eût été difficile de revenir à la fin de l'exercice sur cette répartition dont les éléments manquent, et nous avons cru devoir laisser en entier à la charge de l'exploitation cette dépense dont une grande partie aurait pu, à juste titre, être reportée au compte de mise en état de la ligne de Trieste.

Pour éviter à l'avenir les complications qui résultent de l'enchevêtrement des comptes de reconstruction et d'entretien, l'ensemble des dépenses de la voie sera, jusqu'à ce que la voie soit entièrement mise en état, porté au compte de reconstruction, et l'exploitation sera débitée chaque année, pendant cette période, d'une somme calculée de manière à couvrir très-largement les frais d'entretien normal.

Le parcours kilométrique des trains sur la ligne de Trieste est seulement de 4,416,000 kilomètres, tandis que le parcours des machines est d'environ 6,000,000 de kilomètres, soit 27 0/0 de plus. Cet excédant qui dépasse de beaucoup la proportion ordinaire s'explique par la faiblesse des machines dont nous disposons. De là une augmentation considérable des frais de traction, augmentation qui s'aggrave encore par suite de l'extrême diversité des systèmes et des modèles de ces machines.

On peut donc compter de ce chef sur une économie notable dès que le service pourra être organisé avec des machines appropriées et d'un modèle uniforme.

Le système de wagons employé jusqu'ici sur la ligne de Trieste est très-onéreux. Pour la presque totalité de ces wagons, la charge utile excède très-peu le poids du wagon, tandis que pour les wagons en construction la charge utile dépasse le double du poids du wagon. Il est facile d'apprécier les conséquences de ce changement sur une ligne à grande pente comme celle de Trieste.

A ces améliorations importantes viendront se joindre toutes celles qui proviendront d'une meilleure organisation, et de l'introduction de l'ordre et des bonnes méthodes dans tous les détails des diverses branches de l'exploitation.

La suppression des ateliers secondaires et la concentration des magasins et des travaux de réparation sur deux ou trois points principaux, l'installation d'un bon outillage, les améliorations et les économies à apporter dans la consommation du combustible qui a été excessive en 1859, dans les frais de conduite, de graissage, d'alimentation et dans l'entretien du matériel, ce sont là autant de causes qui influeront à l'avenir, nous n'en doutons pas, d'une manière très-marquée sur les résultats de l'exploitation.

CHAPITRE IV.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1859.

Le produit net de l'exploitation est, d'après ce qui précède, de		Fr. 28,061,978 05
L'exploitation des lignes de Trieste et du Tyrol-Nord, pendant les mois de novembre et de décembre 1858, a produit, d'après les comptes établis par les agents du gouvernement, en totalité pour ces deux lignes,	4,251,372 07	
Les dépenses ont été, d'après ces mêmes comptes, de	3,027,028 43	
Reste net,		1,224,343 64
Les produits des placements de fonds pendant l'année 1859, s'élèvent à		1,883,061 45
Total général des sommes disponibles pour l'exercice,		31,709,528 13

Les charges afférentes à l'exercice sont les suivantes :

Intérêts de 200,000 obligations, séries A et C,	3,000,000 »	
Intérêts de 192,000 obligations, série O,	2,880,000 »	
Intérêts de 78,652 obligations émises sur la série K,	589,890 »	
	6,469,890 »	
D'où à déduire intérêts des fonds engagés dans les lignes en construction,	5,800,000 »	
Reste à porter au compte de l'exploitation,	669,890 »	
Frais généraux et impôts divers,	792,486 50	
		1,462,376 50
Reste disponible,		30,307,110 63
D'où il faut déduire les intérêts à 5 0/0 de 750,000 actions, lesdits intérêts calculés pour toute l'année sur les premier et deuxième versements, et pour quatre mois sur le troisième versement de fr. 50, soit par action fr. 10 83, ci		8,125,050 »
Reste pour le bénéfice net, toutes charges énumérées à l'article 43 des statuts déduites,		22,182,168 63
A prélever, conformément à l'article 43 des statuts pour attributions diverses,	1,109,107 33	
A prélever, conformément à l'article 52 des statuts, pour réserve,	1,109,107 33	2,218,214 66
Reste disponible,		19,963,931 97

Si la totalité de cette somme était répartie en dividende, la part afférente à chaque action serait d'environ	26 62
qui, ajoutés aux 10 83 d'intérêts portés en compte ci-dessus, représenteraient un dividende total pour l'exercice 1859 de	37 45

Mais nous pensons, et vous partagerez, nous n'en doutons pas, cette manière de voir, que la réserve que nous commande la situation actuelle de la Compagnie, ne nous permet pas de distribuer la totalité des produits de l'exercice. En effet, le chiffre considérable pour lequel les transports militaires entrent dans nos recettes laisse dans beaucoup d'esprits des doutes sur les résultats de l'exercice courant. Nous ne doutons pas que le déficit provenant de cette cause ne soit promptement comblé par les produits commerciaux, et nous comptons sur une réduction notable des dépenses ; mais ces prévisions, quelque bien justifiées qu'elles soient, ne sont pour le public que des espérances, et, il faut le reconnaître, elles restent subordonnées aux événements politiques qui pourraient survenir encore. Il convient d'ailleurs de tenir compte de cette considération, que l'exercice 1860 se trouvera chargé du service d'un capital plus considérable, et qu'il ne profitera que fort peu des résultats que doivent amener les lignes nouvelles, qui doivent s'ouvrir dans le courant de l'exercice. Pour tous ces motifs, la prudence nous commande, tout en maintenant le dividende de 1859 à un chiffre satisfaisant, de porter à la réserve une partie des produits de cet exercice, de manière à nous assurer ainsi les moyens de maintenir le dividende de 1860 dans la même proportion que celui de 1859. En conséquence, nous vous proposons de borner le dividende de l'exercice 1859 à 30 fr. par action, y compris les intérêts, ce qui, par rapport au chiffre moyen du capital versé en 1859 (216 fr. 66 c.), représenterait environ 14 0/0 de ce capital. Si vous adoptez cette proposition, la somme

disponible ci-dessus	19,963,931 97
devra être réduite de 30 francs, moins 10 fr. 83 c., soit 19 fr. 17 c. par action, soit en totalité,	14,377,500 »
et il restera à porter au crédit du compte profits et pertes de 1860 une somme de,	5,586,431 97

L'intérêt distribué sur les actions étant de 7 fr. 50 c., il reste à distribuer sur le dividende de 1859 22 fr. 50 c. par action, qui seront imputés à valoir sur le versement de 50 fr. exigible à partir du 1er mai.

Nous vous proposons d'arrêter en principe pour l'avenir qu'un à-compte sur le dividende, représentant à peu près le montant des intérêts à 5 0/0 des sommes versées, sera payé le 1er novembre, et que le solde du dividende sera payé aussitôt après l'assemblée générale, et, autant que possible, le 1er mai de chaque année.

CHAPITRE V.

TRAITÉ POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DE CEINTURE DE VIENNE.

Nous soumettons à votre ratification un traité pour l'exploitation du chemin de ceinture de Vienne, fait entre le gouvernement autrichien, d'une part, et de l'autre, les Compagnies du Nord et du Sud de l'Autriche. Les Compagnies se chargent d'exploiter cette ligne, et elles prélèveront 40 0/0 de la recette ; le surplus appartiendra à l'Etat. Ces conditions seraient fort discutables si le traité devait avoir une longue durée ; mais comme il s'agit ici seulement d'un essai limité à l'exercice 1860, et qui sera probablement suivi d'un traité à longue durée dont les conditions pourront être examinées et discutées à loisir, nous nous abstiendrons d'entrer dans plus de détails sur cet arrangement provisoire.

CHAPITRE VI.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE.

Modifications aux statuts, pouvoirs à donner au Conseil.

Vous êtes convoqués en assemblée générale extraordinaire à l'effet de pourvoir aux modifications à apporter dans l'organisation de notre Société, en conséquence des événements politiques qui se sont accomplis en 1859, et par suite desquels il est devenu nécessaire de placer les lignes qui ne se trouvent plus sur le territoire autrichien, sous une administration indépendante du Conseil de Vienne.

Ce résultat pouvait être atteint par deux procédés différents : la division de la Compagnie en deux Sociétés distinctes, ou la création de deux administrations indépendantes en maintenant l'unité de la Compagnie. Les inconvénients graves, les difficultés à peu près insurmontables qu'entraîne le premier système doivent le faire écarter, et il ne reste par conséquent d'autre moyen de satisfaire aux conditions qui nous sont imposées, qu'en organisant une administration séparée pour chaque section du réseau, sans rompre cependant l'unité de notre entreprise. Il est pour cela nécessaire de modifier les statuts qui régissent aujourd'hui notre Société, et vous comprenez qu'eu égard aux difficultés que présente cette question que nous avons à discuter avec les représentants de deux gouvernements différents, nous devons nous borner à vous demander les pouvoirs les plus larges pour proposer

et pour accepter toutes modifications aux statuts actuels de la Société qui seront jugées nécessaires.

Nous devons nous attendre aussi que les changements survenus dans les délimitations territoriales des États que dessert notre réseau, entraîneront des modifications dans les tracés de plusieurs des lignes du réseau actuel non encore exécutées, ou même l'abandon et la transformation de quelques-unes de ces lignes, et nous vous demandons également les pouvoirs nécessaires pour accepter les modifications qui nous seraient réclamées et qui ne nous paraîtraient pas contraires aux intérêts de la Compagnie.

CHAPITRE VII.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

Nous nous sommes proposé de vous exposer dans ce rapport, aussi sincèrement et aussi complètement qu'il a dépendu de nous, les résultats de l'exercice 1859 et la situation de notre entreprise. Nous avons cherché à vous présenter, sans rien atténuer et sans rien exagérer, les difficultés passées et celles qui nous attendent encore, les résultats avantageux déjà obtenus et les promesses favorables de l'avenir.

Nous avons confiance que cet examen confirmera votre foi dans la grande entreprise pour laquelle nous avons réuni nos efforts et nos capitaux. En résumé, nous sommes sortis heureusement des graves épreuves que nous réservait l'exercice qui vient de s'écouler; les éventualités si effrayantes qui nous menaçaient il y a un an, ne se sont point réalisées; les dommages que nous redoutions de la guerre se bornent à quelques avaries de peu d'importance; les recettes que nous perdions d'un côté ont été largement compensées par les produits des transports militaires; et, après tout, le préjudice le plus sérieux que nous aient causé les événements de 1859, c'est le retard apporté dans la mise en état et dans l'organisation de l'exploitation de la ligne de Trieste. Au lieu d'une réduction de recettes que nous redoutions, nous avons obtenu un accroissement qui dépasse de beaucoup toutes nos prévisions, et bien que la hausse du change nous ait causé un préjudice, les pertes qui en résultent seront promptement compensées par les recouvrements qui restent à réaliser à l'étranger.

Voici pour le passé, et si vous voulez bien vous reporter d'une année en arrière, vous vous féliciterez avec nous de cette heureuse issue d'une situation si menaçante.

L'avenir n'est pas moins rassurant. L'année 1860 et les premiers mois de 1861 verront s'ouvrir plusieurs lignes destinées à jouer un grand rôle dans le développement de notre trafic. Dès à présent, 200 kilomètres environ de la ligne de Pragerhof à Pesth et à Comorn sont livrés à la circulation. Cette ligne sera entièrement exploitée au printemps prochain. La ligne de Casarsa à Nabresina, qui comble la lacune qui existe entre les deux parties de notre réseau, sera ouverte en septembre prochain. La ligne de Sissek, qui nous ouvre la vallée du bas Danube, sera achevée à la fin de 1861 ou tout au commencement de 1862; il en sera de même de celle de Milan à Plaisance, sauf la traversée du Pô. Les travaux de la ligne de Carinthie et de la section de Bologne à Florence seront, à la même époque, très-avancés, en sorte qu'en 1862, les grandes lignes de notre réseau seront, pour la plupart, en activité. A cette époque, il nous restera, pour compléter notre œuvre, à exécuter la jonction de Botzen à Inspruck, la ligne d'Œdenburg à Kanisza et quelques embranchements de peu d'importance. C'est donc sur les deux années de 1860 et 1861 que portera principalement la charge de notre entreprise; nous regardons comme probable que trois appels, d'un dixième chacun, seront nécessaires pendant cette période, et qu'à partir de 1862, il nous sera facile de proportionner nos dépenses aux ressources disponibles.

La diminution prévue qu'éprouvent nos recettes au commencement de l'exercice 1860 ne nous inspire aucune inquiétude. Nous avons l'espoir que les produits de notre trafic normal viendront promptement combler ce déficit temporaire. La suspension de nos services et la réduction des transports commerciaux pendant une grande partie de l'année 1859; l'amélioration naturelle qu'on doit espérer d'un réseau dont la ligne principale, ouverte tout récemment à la circulation, a été jusqu'ici imparfaitement exploitée; l'ouverture des lignes importantes qui s'achèvent sont les motifs de notre confiance, motifs que vous pouvez apprécier comme nous-mêmes.

Tout en distribuant pour l'exercice actuel un dividende élevé, nous avons pu porter à la réserve une somme considérable, représentant environ 7 fr. 45 c. par action, qui servira de provision pour le dividende de 1860, et qui compensera au besoin le déficit, si, contre notre attente, il y en avait sur les recettes de 1860. Nous trouverons, d'ailleurs, une autre cause de compensation dans la réduction que nous comptons réaliser sur les dépenses de l'exploitation.

Pour le moment donc, nos seules préoccupations portent sur les difficultés qui résultent pour nous des événements politiques, sur les entraves que ces événements mettent encore aux communications entre les diverses parties de notre réseau, et sur les modifications dans notre organisation qui en sont la conséquence. L'amélioration de la situation générale des affaires politiques en Europe, le calme qui se rétablit chaque jour dans les esprits, nous garantissent une solution prochaine et favorable de ces difficultés dont il ne faut pas exagérer l'importance.

Les embarras que peuvent nous créer les événements politiques qu'il ne nous appartient ni d'apprécier ni de prévoir, pourront, sans doute, influer temporairement, comme cela est déjà arrivé, sur la marche de notre entreprise; mais l'expérience du passé doit nous rassurer pour l'avenir, et, si on fait abstraction de ces événements qui, après tout, ne pourraient exercer qu'une influence passagère sur des entreprises d'un intérêt si considérable et si général, et si vous reportez vos regards sur un avenir plus éloigné, si vous prenez en considération le rôle magnifique auquel est appelé un réseau qui est l'instrument obligé de tout le trafic entre la Méditerranée, d'une part, et, de l'autre, le centre et l'orient de l'Europe, vous apprécierez comme nous la destinée qui l'attend, et vous partagerez notre confiance que n'ont jamais pu ébranler les circonstances difficiles que nous venons de traverser.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

I. L'assemblée générale approuve le rapport et les comptes présentés par le Conseil d'administration, et fixe le dividende de l'année 1859 à fl. 12, soit fr. 30.

II. L'assemblée générale approuve le traité intervenu entre l'État, d'une part, et les Compagnies des chemins de fer du Nord et du Sud de l'Autriche, d'autre part, pour la prise à bail de l'exploitation du chemin de fer de ceinture de Vienne pendant l'année 1860.

III. L'assemblée générale donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires :

1° Pour proposer et pour accepter les modifications à apporter aux statuts à l'effet de pourvoir, au mieux des intérêts de la Compagnie, à l'administration des lignes qui, par suite des événements politiques, se trouvent en dehors du territoire autrichien ;

2° Pour accepter les modifications qui seraient demandées dans le tracé des lignes non encore exécutées ou même l'abandon et la transformation de quelques-unes de ces lignes, en tant que ces modifications ne seraient pas contraires aux intérêts de la Compagnie.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Assemblée générale du 19 avril 1860.

RAPPORT

Fait au nom du Conseil d'administration par M. le marquis d'Audiffret, son président, à l'assemblée générale des actionnaires, sur les opérations de la Société générale de Crédit industriel et commercial, du 7 mai au 31 décembre 1859.

INTRODUCTION.

Appelés, pour la première fois, à vous présenter le compte des opérations de la Société générale de Crédit industriel et commercial, nous devons en faire connaître l'origine, en définir le caractère, en retracer le rôle spécial, en indiquer le but, et marquer la place qui lui est assignée dans l'organisation économique et financière du pays.

Encouragée par l'espérance de fonder une institution de crédit et de contribuer à l'accroissement de la richesse publique, une association de banquiers et de négociants a conçu l'heureuse pensée de solliciter la création de ce nouvel instrument de notre puissance financière.

L'Empereur, éclairé par les épreuves des temps difficiles, a favorisé la création de cette utile entreprise; il a voulu procurer l'appui le plus sûr et le moins éventuel aux efforts du travail national, en autorisant l'organisation sous la forme anonyme de notre Société générale de Crédit industriel et commercial. Ses statuts la préservent en effet des chances de la spéculation par des dispositions salutaires qui lui prescrivent de ne pas s'engager dans les affaires qu'elle doit seulement patronner, de n'opérer que pour le compte de tiers, et de ne jamais se mettre à découvert.

Ses opérations clairement définies et sagement limitées par l'art. 5 de ses statuts, sont celles d'une banque de dépôt, autorisée à convertir les fonds qui lui sont versés, soit en papier de commerce à courte échéance, soit en avances sur warrants, sur connaissements et sur garanties commerciales ou hypothécaires. Elle peut, en outre, ouvrir des souscriptions publiques, pour des entreprises, pour des emprunts d'État ou pour l'émission des valeurs créées par des sociétés industrielles.

Permettez-nous, Messieurs, d'insister un moment sur la nature et sur l'importance du rôle qui lui est aussi utilement attribué.

Le caractère distinctif de notre époque de travail et de progrès est d'avoir développé dans une proportion jusqu'alors inconnue, les sources de la fortune publique. Le marché français, dont les capitaux suffisaient à peine, autrefois, aux besoins du pays, s'est largement ouvert aux valeurs de crédit et même aux entreprises de l'étranger.

Notre nouvelle puissance financière s'est dès lors répandue et fortifiée comme celle de l'Angleterre, avec notre influence politique, chez tous les peuples de l'Europe.

La part considérable que ces capitaux ont prise dans l'émission de tous les titres mobiliers a exercé l'influence la plus favorable à l'accroissement de la propriété immobilière. On doit reconnaître, en effet, par les enseignements de l'expérience et de l'observation, que les progrès de l'aisance publique se reproduisent, en quelque sorte, par eux-mêmes, sous toutes les formes et dans toutes les branches de la richesse nationale. Si quelques-unes d'entre elles paraissent accidentellement en arrière de la progression générale, c'est bien plutôt à des circonstances particulières qu'il faut attribuer ce ralentissement exceptionnel qu'à des causes permanentes et durables.

Toutefois, s'il est des moments d'entraînement et de concurrence où les capitaux sont poussés à la recherche des placements éventuels de toute nature, il en est d'autres aussi pendant lesquels la spéculation languit et s'arrête par l'influence des événements politiques ou par la réaction inévitable de l'exagération temporaire des mouvements du marché.

Quelles que soient, au surplus, les fluctuations naturelles des capitaux disponibles, on les voit souvent, inoccupés et indécis, s'agglomérer en raison de l'augmentation de la richesse, et s'abriter dans une expectative d'incertitude et de prudence.

Le premier besoin qu'éprouvent alors les détenteurs de ces fonds inactifs, c'est de les conserver à leur disposition sans en perdre le revenu.

Notre Société générale leur présente, sous ce double rapport, des facilités et des avantages dont ils peuvent profiter avec une sécurité complète, puisque toutes les sommes dont ils nous rendent dépositaires et dont nous leur payons l'intérêt leur sont constamment représentées par du papier de commerce, ou par des titres d'une réalisation aussi prompte que facile.

Ce nouvel établissement public a été créé à peu près à l'instar des *Joint-Stock-Banks* anglaises pour compléter, par ce nouveau rouage jusqu'alors inexpé-

rimenté en France, le mécanisme de nos institutions de crédit.

Leur office principal est de recevoir les fonds restés inactifs et stériles dans les mains des capitalistes, pour les tenir fidèlement à leur disposition avec une allocation d'intérêt, et pour les rendre, sans retard, contre des engagements à courts termes, aux emplois productifs du commerce et de l'industrie.

Les bénéfices prudemment acquis à cette nature d'établissements se composent exclusivement de commissions stipulées pour des services rendus et des différences d'intérêts bonifiés sur des capitaux toujours disponibles. Leur caractère spécial assure la sécurité de leurs opérations, leur développement graduel, ainsi que leurs profits légitimes mesurés sur les progrès de la confiance publique, mais leur défend de prétendre à des gains rapides et de poursuivre les faveurs de la fortune en s'exposant à des chances de perte.

Qu'il nous soit permis de faire apprécier à sa juste valeur l'utilité de ces réservoirs spéciaux de la richesse publique qui se déversent incessamment en Angleterre, depuis 1833, dans les canaux de la circulation pour alimenter toutes les branches du travail, en retraçant les principaux résultats des opérations exécutées par les douze comptoirs qui se sont successivement établis dans la ville de Londres.

Ces nombreuses Joint-Stock-Banks, après des succès qui n'ont jamais été interrompus par les crises commerciales dont les autres maisons ont plus ou moins souffert, ont présenté dans un compte général rendu en 1856 les résultats suivants :

Désignation des Banques.	Capital nominal.	Capital versé.	Montant des dépôts.
1834. London and Westminster,	125,000,000	25,000,000	285,000,000
1837. London Joint-Stock,	75,000,000	15,000,000	180,000,000
1838. London et Country,	50,000,000	11,500,000	88,000,000
1840. Union Bank,	75,000,000	15,000,000	225,000,000
1841. Commercial Bank,	50,000,000	7,500,000	38,000,000
1855. The Bank of London,	25,000,000	5,625,000	23,000,000
1855. The City Bank,	15,000,000	7,500,000	34,000,000
1856. The unity mutuel Bank,	7,500,000	3,750,000	4,400,000
1856. The Western Bank of London,	7,500,000	5,000,000	4,000,000
Totaux,	430,000,000	95,875,000	881,400,000

On voit par ce résumé que le capital versé pour 95,875,000 fr. a obtenu près de 900 millions de dépôts.

Nous ajouterons, pour faire encore mieux apprécier la marche progressive de cette nature spéciale de service financier, que le premier comptoir, qui s'est ouvert en 1834 sous le titre de London Westminster Bank, et qui a aujourd'hui 285 millions de dépôts, n'avait reçu dans cette première année que 4,500,000 francs ; dans la seconde, 6,650,000 fr., et, dans la troisième, 15,975,000 fr.

La Société générale de crédit, créée en mai 1859, avait déjà reçu à l'époque du 31 mars 1860, c'est-à-dire après dix mois d'existence, une somme de 10 millions.

Nous ne présenterons pas dans ce rapport les résultats de beaucoup d'autres banques destinées à des services spéciaux, et nous nous bornerons à constater ici que les statistiques anglaises portent le nombre de ces établissements à cent douze, en y comprenant la Banque d'Angleterre.

La multiplicité de ces institutions de crédit, dans un pays où la richesse industrielle et commerciale s'est développée d'une manière si remarquable, nous démontre avec évidence combien le rôle qu'elles y remplissent est utile à la circulation des valeurs et profitable à tous les intérêts.

Les mêmes avantages semblent réservés en France à la même combinaison de crédit, et notre Société générale peut s'attribuer, comme ses devanciers en Angleterre, le mérite et les profits d'une aussi heureuse initiative.

Nous n'avons, d'ailleurs, aucune entrave à redouter de la concurrence des établissements publics ou privés, qui appellent comme nous à leur caisse les capitaux sans destination, pour leur assigner un emploi conforme à leur intérêt et à leur but spécial : les sources de la richesse mobilière sont devenues assez fécondes pour assurer désormais leur prospérité et la nôtre, et pour satisfaire à tous les besoins des entreprises honorables et utiles.

Notre succès dépend surtout de la fidélité que nous apporterons à nous renfermer scrupuleusement dans les opérations autorisées par nos statuts, sans nous écarter de la spécialité qui fait la force de notre institution, et qui la garantira contre les dangers auxquels peuvent s'exposer les sociétés de crédit imparfaitement limitées dans leurs attributions.

Compte rendu des opérations effectuées du 7 mai au 31 décembre 1859.

Vous reconnaîtrez, Messieurs, que nous nous sommes conformés à cette règle de conduite en examinant le compte que nous allons vous rendre en exécution de l'article 56 des statuts pour vous faire apprécier les résultats de la gestion de vos intérêts depuis le 7 mai 1859, première époque de notre installation, jusqu'au 31 décembre de la même année.

Notre Société commençait à peine à se constituer, lorsque la guerre d'Italie occasionna l'affaiblissement du crédit et le ralentissement du mouvement général des affaires.

Un sentiment naturel de prudence et de réserve nous a conseillé dans une aussi grave circonstance de borner nos opérations à l'achat et à l'escompte du papier de banque et de commerce revêtu des meilleures signatures, et à n'étendre nos relations avec les maisons françaises ou étrangères, que dans des proportions sagement modérées.

La réserve constante qui a dirigé, dès son début, les délibérations de notre conseil d'administration, sa confiance dans le mérite de l'entreprise, sa foi dans dans son avenir, ont été des garanties certaines contre l'adoption de projets téméraires. Nous avons, en conséquence, refusé d'accueillir un assez grand nombre d'affaires.

Nous nous sommes livrés surtout à l'étude des moyens les plus propres à fonder notre bonne renommée sur la solidité des relations à entretenir soit avec les négociants les plus anciennement accrédités sur les différentes places, soit avec le public.

Nous bonifions au dépôt dont le capital est supérieur à 4,000 fr. un intérêt de 2 1/2 0/0 lorsqu'ils sont remboursables sans délai préalable à la volonté des parties, et de 3 0/0 s'ils ne peuvent être réclamés que quatre-vingt-dix jours après leur versement.

Nous espérons ainsi parvenir à propager en France l'usage anglais des chèques, c'est-à-dire des bons au porteur payables à vue, et délivrés par les dépositaires au profit de leurs créanciers pour le retrait successif de leurs fonds.

Nous réussirons sans doute à dégager, par cet ingénieux procédé, les capitalistes prévoyants des soins et de la responsabilité d'une réserve improductive de caisse et d'un maniement habituel de numéraire pour le paiement journalier de leurs dépenses courantes. A l'exemple de l'Angleterre, on ne voudra plus thésauriser aucune partie des valeurs destinées à la circulation monétaire et en retirer la précieuse ressource à la fertilité du travail.

Nous garderons toujours disponibles les épargnes non utilisées du public, nous le dispenserons de conserver un fonds de roulement improductif, et nous deviendrons pour ainsi dire, un jour, le caissier de tout le monde.

Vous reconnaîtrez, en même temps, que nous accomplissons une mission non moins importante par l'examen consciencieux et approfondi que nous appliquons à toutes les affaires soumises à l'appréciation de notre Conseil, pour être présentées sous la forme de souscriptions publiques à l'adhésion des capitalistes.

Nous donnons ainsi la garantie d'un contrôle impartial au jugement que les souscripteurs doivent porter eux-mêmes sur les valeurs qui leur sont proposées et dans lesquelles les fonds de la Société générale ne doivent jamais s'engager.

Nous avons dû nous appliquer aussi à la solution des questions qui commencent à s'élever sur le nouveau régime des docks ou magasins généraux, autorisés par la loi du 28 mai 1858, ainsi que sur la circulation des warrants présentant la double garantie de la marchandise et de la signature du cessionnaire responsable.

Nous avons accordé notre concours à la prospérité renaissante d'un grand établissement industriel, déjà soutenu par les avances du commerce local, et dont les propriétés mobilières et immobilières nous offrent un gage très-supérieur au prêt hypothécaire que nous lui avons accordé dans la limite de nos statuts.

Nous continuons également à négocier avec succès les obligations de la Compagnie générale des eaux, placée dans des conditions favorables à ses actionnaires, et qui poursuit la tâche bienfaisante d'assainir les habitations, d'arroser les villes et de répandre par des canaux artificiels une propreté salutaire au sein des populations agglomérées.

Avertis seulement trois jours d'avance, par l'un de nos principaux correspondants de Londres chargé de l'émission d'un emprunt russe, nous avons ouvert, pendant un aussi court délai, une souscription publique qui s'est élevée à près de 25 millions de francs.

Nous préparons encore des travaux importants relatifs à plusieurs projets d'intérêt général, qui pourront contribuer à développer les services, les avantages et la considération de la Société générale de crédit.

Il serait peut-être inopportun de vous entretenir de plusieurs questions qui sont maintenant à l'étude et dont nous poursuivons la solution avec le désir sincère d'apporter notre concours à des établissements éminemment utiles.

Quand on considère la position d'un peuple voisin, et qu'on voit notre commerce constamment tributaire, dans ses relations avec des contrées lointaines, d'un crédit qui lui est souvent très-étroitement mesuré, l'on ne saurait admettre que nous n'avons rien de plus à entreprendre pour développer notre commerce et notre industrie.

Aussi Messieurs, serons-nous heureux de pouvoir concourir à une création sollicitée par nos principales chambres de commerce en secondant l'institution d'une banque française des Indes et de la Chine. On ne saurait d'ailleurs se dissimuler les obstacles que cette œuvre vraiment nationale doit rencontrer, obstacles que la prévoyance et la volonté du gouvernement réussiront, sans doute, à surmonter dans un temps qui ne sera pas éloigné.

Acquisition du siége social.

Il nous aurait été impossible de donner tous les développements nécessaires à l'accomplissement de l'œuvre qui nous est confiée, en la renfermant dans l'espace beaucoup trop restreint du local insuffisant où s'est étroitement resserrée notre première installation.

Nous avons dû placer notre établissement définitif dans un immeuble assez spacieux pour contenir notre administration tout entière ainsi que les bureaux annexes des entreprises qui pourraient s'y rattacher indirectement par un intérêt commun.

Nous avons, à cette occasion, attentivement examiné les diverses offres de vente faites par les propriétaires des maisons les plus favorablement situées, et qui présentaient les conditions les mieux appropriées aux exigences du service de la Société.

Nous avons surtout discuté les prix proposés à notre estimation, et nous nous sommes arrêtés à l'acquisition qui nous a paru la plus avantageuse pour le présent et pour l'avenir, en choisissant l'immeuble de la rue de la Chaussée-d'Antin, n° 66.

Les belles constructions et le jardin qui le composent occupent, en effet, une superficie de 5,730 mètres placés en façade sur deux voies largement ouvertes, et sur l'alignement d'une troisième rue que doit prochainement s'ouvrir en nous procurant encore 35 mètres de nouvelle façade.

La valeur vénale actuelle des terrains bâtis et non bâtis de ce quartier de la ville de Paris pouvant être estimée, par mètre, au cours moyen de 500 fr., on reconnaît que le contrat passé au prix de 2 millions de francs pour la constitution définitive de notre siége social représente un placement de fonds très-avantageux.

Il importe d'ailleurs de faire observer qu'il deviendra bientôt possible d'alléger le poids de cette charge nouvelle et de réaliser en même temps un bénéfice, soit par une revente, soit par une location des portions de cette grande propriété qui seraient inutiles à notre service.

Résultats généraux extraits des écritures.

Nous croyons devoir éclairer ce rapide exposé de notre première gestion en déposant sur le bureau plusieurs documents extraits de nos écritures, et qui vous expliqueront la nature et l'importance des opérations que nous avons exécutées du 7 mai au 31 décembre 1859.

Nous nous bornerons d'ailleurs à présenter ici les principaux résultats de nos opérations pendant cette première période de 1859.

Le mouvement de nos comptes courants s'est élevé, en recette, à	96,092,368 63
En dépense, à	94,428,084 48
Leur solde créditeur a donc été de	1,664,284 15
Nos dépôts sont parvenus à la somme de	5,047,383 33
et ont été restitués jusqu'à concurrence de	3,366,996 73
Ils figurent au 31 décembre pour	1;680,386 60
Les warrants ont été escomptés pour	1,176,839 87
et remboursés pour	719,805 27
Leur solde débiteur est de	457,034 60
Les entrées de notre portefeuille ont été de	60,609,614 91
Les sorties de	50,227,850 68
Les valeurs à réaliser sont de	10,381,764 23
Les effets étrangers sont entrés pour	17,770,889 05
et sortis pour	17,762,329 45
Ils restent en portefeuille pour	8,559 60
Le mouvement des caisses a été en recette de	70,749,098 98
En dépense, de	70,368,392 17
Le solde en caisse est de	380,706 81
Les profits et pertes ont été crédités de	532,956 39
Débités de	282,920 14
Leur solde est de	250,036 25

Résolutions proposées à l'assemblée générale.

Il est à remarquer que le bénéfice net des sept derniers mois de l'année 1859, résultant de la balance du compte de profits et pertes arrêté au 31 décembre, sous la déduction des frais généraux d'administration et des intérêts payés à des tiers, n'a pas été réduit de deux autres prélèvements ayant pour objet l'amortissement proportionnel de nos frais de premier établissement, et la dépense des jetons acquis au travail du Conseil d'administration et du comité de censure.

Nous n'avons pas cru devoir, en effet, préjuger l'opinion, ni devancer sur ces deux points le vote de l'assemblée générale, et il nous a paru nécessaire de lui soumettre quelques considérations avant d'adopter une solution définitive.

Il nous a semblé que dans une période de quelques mois d'épreuve, de préparation et d'entrée en exercice, constamment embarrassée d'ailleurs par des circonstances contraires, il n'y avait pas lieu de faire commencer l'action de l'amortissement, et qu'il convenait de réserver toute sa puissance pour ne l'appliquer qu'aux produits d'une année complète.

Nous avons aussi subordonné le paiement des jetons de présence dus à notre Conseil d'administration et au comité de censure pendant le second semestre 1859, au vote préalable de la présente assemblée.

Si vous adhérez à ces réflexions, nous vous prierons d'arrêter le bénéfice net de la gestion du 7 mai au 31 décembre 1859, à la somme de 250,036 fr. 25 c., d'autoriser un prélèvement de 2 fr. 50 c. par action à titre d'intérêt et de dividende, payable le 1[er] mai prochain, pour la première période d'existence de la Société générale, et de régler ainsi, dans la proportion de 4 0/0 du capital réalisé, la répartition d'une somme de 200,000 francs.

Nous vous prions aussi d'approuver les comptes de cette gestion préparatoire, après avoir entendu le rapport de MM. les censeurs chargés de leur vérification.

Nous vous demandons enfin de fixer la valeur des jetons du Conseil d'administration et du comité de censure, conformément à l'article 39 de nos statuts.

Si vous adoptez la résolution que nous allons vous proposer à cet effet, nous prélèverons une somme de 40,000 francs sur les bénéfices de l'année 1859, pour subvenir à la dépense des jetons de présence dus au service des six derniers mois.

Après le second prélèvement, il restera encore au crédit du compte profits et pertes de 1859 un solde disponible de 10.036 fr. 25 c. que nous transporterons au même compte de l'exercice suivant.

Modifications aux statuts.

Maintenant que notre travail sur l'année 1859 est terminé, nous avons, Messieurs, à vous soumettre extraordinairement une dernière proposition.

Nous comprenons combien il est délicat, à la naissance même de notre institution, de faire subir une modification à son organisation à peine éprouvée.

Nous acceptons sans regret les entraves que nous impose l'etroite limitation de nos statuts, et nous sommes loin de nous en plaindre, alors que ces restrictions ont pour effet de rendre nos opérations plus sûres et plus régulières.

Nous croyons cependant que le respect de ces statuts ne doit pas être poussé jusqu'à l'abandon de toute initiative dans les réformes qui peuvent accroître sans danger l'importance de nos services et de nos profits.

Le paragraphe 6 de l'article 5 de nos statuts limite dans la proportion d'une fois et demie le capital versé, le total des comptes créditeurs de notre établissement.

L'article 8 fixe à six fois au delà de ce même capital versé le maximum des engagements de la Société.

Cette double limite nous a été imposée, malgré les réclamations faites dès l'origine pour obtenir la modification de ces clauses trop restrictives; mais le conseil d'Etat sanctionnera, sans doute, les changements que vous sollicitez à cet égard par votre suffrage.

Nous vous proposons, en conséquence, de demander la faculté de recevoir les dépôts jusqu'à concurrence d'une fois et demie notre *capital nominal*, et de porter le chiffre de nos engagements à six fois au delà de ce même capital.

Les motifs de cette substitution du *capital nominal* au *capital versé* sont faciles à justifier.

Pour les actionnaires, les chances ne sont pas aggravées; le conseil d'administration a en effet la faculté d'appeler la totalité du capital ou de le maintenir, en partie, *à la disposition de la Société* tant qu'il ne croit pas nécessaire d'en prescrire le versement.

La situation des actionnaires reste donc la même, en ce qui concerne la responsabilité que font peser sur eux les engagements sociaux.

Du moment où ces engagements peuvent s'élever jusqu'à six fois au delà du capital, il est d'un faible intérêt que ce même capital soit ou ne soit pas versé.

Nous devons aussi vous faire remarquer que l'article 8 des statuts permet d'élever nos engagements six fois au delà du capital versé, tandis que le paragraphe 6 de l'article 5 n'autorise les dépôts que jusqu'à concurrence d'une fois et demie. Il ressort de ce rapprochement une évidente contradiction.

Il n'existe en effet aucune différence entre un engagement qui se produit sous la forme d'un dépôt fait à la Société ou sous celle d'un titre remis par elle à des tiers avec sa garantie.

Quant aux déposants, il est hors de doute que la garantie est beaucoup plus grande avec un capital libéré d'un quart *et dont les trois quarts, non appelés, restent constamment libres pour parer à toutes les éventualités.*

Nous vous demandons, en conséquence, de remplacer le paragraphe 6 de l'article 5 de vos statuts par celui-ci :

« Art. 5. Les opérations de la Société consistent... 6° à recevoir en compte courant, jusquà concurrence d'une fois et demie, le *capital nominal et la réserve*, les fonds qui lui seront versés à un taux d'intérêt déterminé par le Conseil d'administration, le solde au crédit de ces comptes courants ne pouvant jamais dépasser la limite fixée. »

Et de rédiger l'article 8 comme suit :

« Art. 8. Le montant cumulé du passif, y compris, les traites ou mandats à échoir, et des effets en circulation avec l'endossement ou la garantie de la Société, ne doit jamais excéder six fois le capital nominal et la réserve. »

Il est de mon devoir de compléter ce rapport en rendant justice aux efforts soutenus des employés de tous grades et en offrant un hommage de reconnaissance au zèle éclairé et au dévouement dont mes honorables collaborateurs m'ont si généreusement prodigué les secours pour désarmer les préventions inévitables d'un début, pour aplanir les difficultés des circonstances contraires et pour préparer à notre institution de crédit les chances les plus favorables de sa prospérité future.

Rapport fait au nom de MM. les censeurs par M. Eug. Lefebvre, l'un d'eux, à l'assemblée générale des actionnaires de la Société générale de Crédit industriel et commercial du 19 avril 1860.

Messieurs, vous venez d'entendre le rapport du Conseil d'administration et les explications qu'il vous donne sur l'origine et le but de notre Société, comme sur son avenir.

Le compte qui vous est soumis donne le résultat des opérations d'un exercice qui comprend une période de huit mois à peine.

Nous avons vérifié les comptes et nous les avons trouvés exacts.

Les opérations qui ont été faites l'ont été selon les prescriptions et dans les limites de vos statuts.

Cette déclaration suffirait à l'accomplissement de notre mandat; mais vous nous permettrez de vous présenter quelques remarques qui sont inséparables de l'examen de la situation de la Société.

Il n'est pas inutile de vous signaler l'organisation particulière de votre comité de censure.

Il assiste, avec voix consultative, à toutes les séances du Conseil d'administration ; cette collaboration incessante est avantageuse, nécessaire même à vos intérêts.

Le président et le vice-président sont nommés par l'Empereur, et cette investiture atteste l'importance et la sympathie que le gouvernement accorde à notre établissement.

Le Conseil décide, la présidence agit ; mais le Conseil ne peut délibérer qu'en présence des censeurs, et il ne délibère sur une affaire qu'après qu'elle a été l'objet d'une instruction et d'une étude approfondies, impartiales, qui sont confiées soit au comité de direction, soit, dans des cas particuliers, à des commissions.

Notre surveillance s'est toujours exercée en parfaite harmonie avec le Conseil et la présidence.

Nous avons passé, Messieurs, la période pénible qui est inséparable d'une création nouvelle et d'une installation provisoire.

L'affermissement et le progrès se sont produits par degrés; nos relations se sont étendues, notre clientèle s'est accrue ; la prudence dont votre Conseil ne s'est

pas départi a commandé une confiance que notre institution mérite et justifiera, et notre situation actuelle, quelque modeste qu'elle puisse paraître aux esprits superficiels, nous fait bien augurer de l'avenir.

Ce qui caractérise nos premiers pas, c'est la réserve, la sévérité de votre Conseil en présence des nombreuses propositions qui lui ont été apportées. Si l'état du marché n'avait pas fait une loi de cette réserve, celle-ci vous eût été imposée, dans la plupart des cas, par vos statuts, interprétés selon la pensée prévoyante qui les a inspirés.

Nous nous félicitons, Messieurs, des garanties que nous trouvons dans nos statuts. Les risques sont par eux contenus dans les plus étroites limites; votre capital est préservé du danger de l'immobilisation, et vous êtes assurés que votre Conseil ne peut, en aucun cas, vous engager dans une entreprise aventureuse, ni vous associer à des opérations aléatoires, quelque certain que soit le succès et quelque grand que soit le profit.

Ces précautions salutaires et ces obligations inflexibles feront beaucoup pour nos progrès; c'est là la raison de cette confiance du public, dont les dépôts et les comptes courants sont près d'atteindre 11 millions, bien que nous existions depuis un an à peine.

Toutefois, nos statuts présentent quelques conditions restrictives, qui ne sont pas nécessaires dans un établissement constitué et surveillé comme l'est le nôtre. Le Conseil vous a exposé l'utilité et l'urgence de modifications à vos statuts, qui, sans en altérer l'économie, sans même en adoucir la rigidité, vous permettront de recevoir en dépôt un capital plus considérable. Vous n'hésiterez pas, Messieurs, nous l'espérons, à donner au Conseil les pouvoirs qu'il vous demande à cet effet.

Le Conseil vous a rappelé que ce sont les dépôts qui forment l'aliment principal de nos opérations d'escomptes et d'avances, et que, à quelque chiffre qu'ils s'élèvent, ils ne doivent jamais être un danger ni une charge pour nous; ils ne peuvent jamais être compromis, car ils sont toujours convertis en valeur à courte échéance, présentant au moins deux signatures ou deux garanties, et que la présidence n'accepte qu'après l'examen scrupuleux du comité de direction.

Notre capital est une garantie supplémentaire que nous offrons au public; et quelle autre Société peut donner une garantie pareille à celle d'un capital intact de 40 millions, dont 30 millions non appelés restent disponibles?

Vous apprécierez, Messieurs, l'excellence et la sécurité pour le public et pour nous, l'utilité pour le commerce et l'industrie, de cette pratique intelligente des dépôts, qui, outre qu'elle assure aux capitaux flottants et aux épargnes un intérêt et leur disponibilité, permet de les rendre sans retard à la circulation, d'ajouter à la facilité des transactions, et de concourir à la modération du loyer des capitaux.

Des souscriptions publiques ont été et seront peut-être encore ouvertes par la Société.

Les censeurs comptent pour l'avenir sur une sévérité égale à celle dont votre Conseil a fait preuve jusqu'à ce jour, et ils ont la confiance que votre patronage sera accordé principalement à des entreprises nationales, instituées en vue de favoriser ce mouvement prodigieux qui aura ajouté avant peu, sous l'impulsion énergique et prévoyante de l'Empereur, des forces nouvelles à l'industrie, à l'agriculture, au commerce, à la marine et au crédit.

Nous sommes la Société générale de Crédit industriel et commercial, et si jamais le crédit a été nécessaire en notre pays à l'industrie et au commerce, c'est à coup sûr en ce moment où notre commerce, plus intelligent qu'il n'est puissant, et devenu plus hardi, poursuit et agrandit ses entreprises jusque dans les contrées les plus lointaines; en ce moment où nos manufactures, qui, à armes égales, ne redoutent aucune rivalité, et qui veulent conserver dans toutes les branches du travail industriel la supériorité qu'elles ont acquise dans plusieurs, préparent cette grande et difficile transformation d'un matériel et d'un outillage qui représentent d'énormes capitaux, et qui sont les instruments nécessaires de leur prospérité.

Nous ajouterons peu de chose, Messieurs, à ce qui a été dit de l'immeuble qui est maintenant le siége de votre Société, et dont vous prenez possession aujourd'hui même; c'est que cette acquisition n'a été résolue qu'après une instruction faite avec un grand soin, et qu'avec la presque certitude qu'il en résultera bientôt de notables avantages pour la Société, sans lui être à aucun titre onéreuse.

L'organisation de nos bureaux va pouvoir devenir définitive, et l'expérience est acquise par une année de marche des améliorations qu'elle exige. Il faut que cette organisation reçoive une forme plutôt commerciale qu'administrative; qu'elle soit fondée expressément en vue des convenances et des intérêts du public; qu'elle puisse se plier à ses besoins; qu'elle ait ses préférences et qu'elle l'attire. Cela n'est possible qu'à la condition d'être secondé par un personnel qui peut être peu nombreux, mais qui doit être actif, exercé, et dont la rémunération équitable stimule le zèle et récompense les services.

Les frais de premier établissement montent à 101,266 fr. 51 c.; ils se décomposent comme il suit :

Frais relatifs à la constitution de la Société et à la souscription publique,	59,410 13
Mobilier,	12,583 95
Matériel des bureaux,	29,212 43
Les frais généraux se sont élevés à	130,041 95
Savoir :	
Traitements du président et du vice-président,	40,938 89
Appointements des employés,	55,935 86
Loyer, impôts, assurance contre l'incendie,	10,578 70
Timbre des actions, ports de lettres, publicité, frais de bureau, etc.	22,638 50

Les jetons de présence des membres du Conseil d'administration et du comité de censure ne sont pas compris dans ces chiffres; si vous adoptez la résolution que le Conseil vous a présentée pour fixer la valeur de ces jetons, les frais généraux de 1859 seront accrus en conséquence.

Sous la réserve ci-dessus, le compte de profits et pertes se solde par 250,936 fr. 25 c.

175 comptes courants étaient ouverts au 31 décembre 1859, avec un solde créditeur de 1,064,284 fr. 15 c.; il y en avait, au 31 mars de cette année, 205, présentant une balance de 2,167,125 fr. 18 c.

L'accroissement a été plus grand sur les comptes de dépôt. De 66, au 31 décembre 1859, représentant une encaisse de 1,080,386 fr. 60 c., ils avaient monté à 210 au 31 mars 1860, et leur importance était alors de 7,353,474 fr. 29 c., savoir :

Au 31 décembre 1859.

A 3 jours de vue, à 2 1/2 0/0 :
29 comptes = 899,061 fr. 60 c.

Bons de caisse à 90 jours, à 3 0/0 :
37 comptes = 781,325 fr. 60 c.

Au 31 mars 1860.

A 3 jours de vue, à 2 1/2 0/0 :
120 comptes = 6,201,493 fr. 04 c.

Bons de caisse à 90 jours, à 3 0/0 :
90 comptes = 1,151,981 fr. 25 c.

Nous avons suivi avec une attention particulière la comparaison des sommes en dépôt remboursables à trois jours de vue, avec la partie du portefeuille qui les représente dans une certaine mesure et qui permettrait, en toute circonstance, de pourvoir à ce remboursement; nous constatons que le service de ce dépôt a toujours été maintenu dans des conditions d'égale sécurité pour le public et pour la Société. A ce point de vue, il convient de vous présenter la composition du portefeuille au 31 décembre 1859 et au 31 mars 1860, et le tableau comparatif des dépôts remboursables à trois jours de vue et des effets d'un à trente jours à la fin de chacun des onze derniers mois,

	Au 31 décembre 1859. Effets.	Sommes.	Au 31 mars 1860. Effets.	Sommes.
Effet sur France :				
de 1 à 30 j.	95	340,581 92	695	4,042,589 52
de 31 à 60 j.	939	7,050,510 14	673	6,973,883 75
de 61 à 105 j.	441	3,000,672 17	463	3,531,060 97
	1,475	10,381,764 23	1,831	14,547,534 14
Effets sur l'étranger :				
de 1 à 30 j.	1	8,559 60	8	71,753 »
de 31 à 60 j.	»	» »	61	546,175 25
de 61 à 105 j.	»	» »	33	284,816 15
	1	8,559 60	102	902,744 40
Warrants :				
de 1 à 30 j.	17	108,102 »	41	333,620 35
de 31 à 60 j.	16	179,940 60	19	173,087 »
de 61 à 105 j.	36	109,012 »	9	55,785 »
	69	437,054 60	69	562,492 35

Tableau comparatif des dépôts remboursables à trois jours de vue et des effets d'un à trente jours en portefeuille :

	Dépôts. fr.	c.	Effets. fr.	c.
Au 31 mai 1859,	281,888	88	2,455,536	69
Au 30 juin 1859,	1,015,719	95	2,089,721	24
Au 31 juillet 1859,	538,278	75	3,455,455	94
Au 31 août 1859,	858,280	20	4,403,709	71
Au 30 septembre 1859,	469,685	70	3,113,650	55
Au 31 octobre 1859,	192,298	80	4,274,104	82
Au 30 novembre 1859,	252,129	65	1,697,308	56
Au 31 décembre 1859,	899,061	60	340,581	92
Au 31 janvier 1860,	1,927,129	05	4,509,291	35
Au 29 février 1860,	2,366,339	71	7,215,049	89
Au 31 mars 1860,	6,201,493	04	4,042,589	52

Nous ne saurions terminer, Messieurs, sans rendre ici justice au dévouement, au zèle éclairé et à la sagesse dont le Conseil et la présidence ont donné tant de preuves dans l'administration de la Société.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 3 juin 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

La faiblesse de l'assemblage du joint des rails est évidente : car, en admettant même que la plate-bande posée sur les patins des rails fasse, par la rivure, un seul corps avec la semelle de 8 mill. d'épaisseur qui appuie sur le ballast, ce qu'on ne peut se flatter d'obtenir au moyen des deux rivets projetés, cet ensemble ne présentera jamais qu'une résistance bien inférieure à celle du rail, et, dès lors, les abouts des rails se dénivelleront lors du passage des trains, et subiront les alternatives qui sont la conséquence de ce mouvement. Compter sur le ballast pour s'opposer à cet effet, comme le dit M. Barroux, est une hypothèse gratuite et nullement fondée : car, il faut le remarquer, jamais le ballast ne sera bourré près du joint; la traverse placée en cet endroit présente une surface suffisante et dans de bonnes conditions pour que le ballast ne puisse fuir dessous, tandis que les vibrations dues au passage des trains et amorties par le bois placé sous le joint auront pour effet de chasser le ballast de dessous la partie du rail voisine de la traverse.

La voie Barlow, dont l'homogénéité est infiniment plus grande que celle que nous examinons, présente, malgré sa selle, dont le moment d'inertie diffère peu de celui du rail, et qui s'y trouve fixée par huit rivets, une certaine

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 5 mai 1860.

insuffisance au joint, insuffisance qui se manifeste par une altération des rails plus sensible aux abouts que partout ailleurs.

Il est donc permis de conclure de cet exemple que M. Barroux ne peut se passer de l'éclissage, et par suite, que son prix de revient, déjà égal à celui de la voie à double champignons, doit être augmenté du prix de l'éclissage, soit de 1 fr. 65 c. par mètre.

Le nombre de traverses destiné à l'entre-toisement des deux files de rails est insuffisant, au moins dans les courbes au-dessous de 7 et 800 mètres de rayon. Dans la voie Barlow, les entretoises placées, comme ici, de 3 mètres en 3 mètres, sont à la limite d'écartement nécessaire ; et, lorsque le rail atteint 7 mètres, on place trois entre-toises. Cependant le rail est enterré dans le ballast, au lieu d'y poser simplement.

Comme déplacement général de la voie, par rapport à l'axe des terrassements, il n'y a que deux traverses par 6 mètres, plus quatre cornières présentant une surface de 0m,03, ce qui n'équivaut guère qu'à la résistance au déplacement d'une traverse supplémentaire. Par conséquent, la résistance au déplacement latéral est à peine la moitié de celle de la voie à double champignons, et même de la voie Barlow.

Il est vrai qu'on peut faire la cornière continue, mais alors le prix de revient est sensiblement augmenté, et il devient préférable d'abandonner le système pour avoir recours à l'un de ceux imaginés par Adams, et qui fonctionnent d'une manière satisfaisante.

L'insuffisance du point d'appui est évidente. La semelle plane, fixée au rail, ne peut s'opposer au déplacement du ballast ; tous les inventeurs ont compris la nécessité d'obvier à cet inconvénient ; les uns, comme Hamilton, dont le système, sauf l'attachement du rail sur la semelle, est semblable à celui de Barroux, donnent à cette semelle une forme concave ; d'autres, comme M. Barberot, mettent une lame verticale en forme de quille sous toute la longueur du rail; d'autres emploient des cloches; Barlow crée son rail en forme de V renversé, et cependant, dans la voie Barlow il est difficile de maintenir le ballast dans un état de bourrage uniforme sur toute la longueur du rail, et c'est là le plus grand inconvénient de cette voie. Il est d'ailleurs inhérent à tous les systèmes de voie à support continu ; il a une influence telle, qu'on a été conduit à poser la voie Vignole sur traverses, après l'avoir établie sur longrines.

En résumé, M. Barroux s'est proposé de supprimer les inconvénients attachés à la voie Barlow, inconvénients qui ont été certainement exagérés. Il ne faut pas attribuer au système les détériorations rapides du rail, détériorations dues principalement à la composition du paquet, et au glissement latéral des mises dans le laminage, glissement qui s'oppose à une bonne soudure, et qu'on parviendrait à éviter en laminant le rail à plat et en retournant les ailes, ainsi qu'on le fait aujourd'hui dans le laminage des coussinets en fer.

Le prix, matières de la voie Barlow, n'est que de 35 fr., les rails comptés à 300 fr.

Le prix de revient, matières de la voie de M. Barroux, est égal à celui de la voie à double champignon, soit de 37 fr. le mètre ; il devrait être augmenté de 1 fr. 65 par mètre pour l'éclissage, et de 2 fr. au moins pour l'augmentation de la longueur de la cornière placée sous la semelle, soit en tout 3 fr. 65c, et, par conséquent, le prix total serait de 5 fr. 65 c. plus élevé que la voie Barlow tout en donnant de moins bons résultats.

Si l'on comparait ce système à divers autres, dans lesquels on a supprimé le bois, on arriverait encore à des conséquences plus défavorables ; car la différence des prix de revient serait peu changée, et l'on ne pourrait plus objecter l'usure du rail, ni la cherté des bois.

M. G. Tardieu appuie les observations présentées par M. Richoux.

Séance du 17 juin 1859.

Présidence de M. Faure.

La parole est donnée à M. *Vuigner*, qui veut bien tenir la Société au courant des progrès des beaux travaux du pont de Kehl, destiné à relier les chemins français et allemands.

M. *Vuigner* rappelle que, dans la séance du 6 mai dernier, il avait indiqué que, le 5 dudit mois, les caissons de la pile culée de la rive française étaient descendus à une profondeur de 15m,06 au-dessous de l'étiage ; qu'on pouvait s'arrêter à cette profondeur, indiquée comme minima dans la convention internationale, mais qu'il était probable qu'on descendrait à une profondeur de 17 mètres pour être à l'abri des affouillements.

Des dispositions avaient été prises pour atteindre cette profondeur de 17 mètres et même celle de 18 ; mais on a rencontré une couche assez épaisse de sable limoneux, presque sans mélange de gravier, où les caissons s'enfonçaient par leur propre poids.

L'existence de cette couche prouvait assez que des affouillements avaient eu lieu anciennement jusqu'à cette profondeur, et l'on a dû la traverser pour asseoir définitivement les fondations sur le gravier normal du Rhin. On a été entraîné ainsi à descendre jusqu'à une profondeur de près de 20 mètres en contre-bas de l'étiage, et de 22m,50 au-dessous de la surface des eaux du Rhin, le 27 mai, jour où l'on a cessé le fonçage.

Le fonçage, à cette profondeur considérable, a fait constater un phénomène assez curieux, c'est que les ouvriers étaient plus à leur aise et qu'on avait besoin d'une force moins grande pour comprimer l'air à une profondeur de 18 à 20 mètres qu'à la profondeur de 15 à 16 mètres.

L'explication de ce phénomène paraît assez simple : à la profondeur de 15 à 16 mètres, il se produisait à la surface de l'eau, tout au pourtour des châssis superposés aux caissons, des bouillonnements incessants qui prouvaient suffisamment qu'une assez grande quantité d'air passait au-dessous des caissons, et qu'il fallait ainsi une force plus considérable que celle normale pour maintenir la compression de l'air dans les caissons au degré voulu.

Ces bouillonnements ont diminué successivement ensuite et ils ont presque complétement cessé à une profondeur de 18 mètres; les pertes d'air étaient donc devenues beaucoup moins considérables, et il fallait moins de force pour maintenir l'équilibre dans les caissons.

Pour les derniers mètres, deux machines ont suffi pour maintenir cet équilibre ; on s'est servi alors des deux machines que la Compagnie avait fait confectionner spécialement pour les travaux du pont du Rhin, et comme l'air envoyé par ces machines était refoulé à travers une couche d'eau, il arrivait dans les caissons plus frais et plus pur que lorsqu'on se servait des autres machines, qui n'étaient pas dans le même système.

On fait maintenant les dispositions nécessaires pour commencer le fonçage des caissons pour la fondation de la pile culée de la rive badoise qu'on espère terminer d'ici à la fin du mois de juillet.

M. le président, après avoir remercié M. Vuigner, constate la satisfaction avec laquelle la Société apprend le succès complet de ce beau et hardi système de fondation.

M. Richoux donne communication de deux études, l'une de *grue hydraulique*, l'autre de *grue roulante*, dont il offre les dessins à la Société. Il fait ressortir les divers détails de construction qui leur sont propres, en revendiquant pour leurs auteurs l'idée première de l'arbalétrier mobile disposé pour s'abattre sur un truc, pendant que la grue elle-même peut être attelée à un train.

M. le président remercie M. Richoux pour cette communication.

Il donne ensuite lecture d'une note transmise par M. Alcan. Elle constate des essais intéressants sur les tuyaux en plomb étamé de M. Sébille, dans des circonstances éminemment propres à démontrer la résistance et la durée de ces tuyaux. Ces essais ont été faits par M. Barreau, architecte de la ville, dans un hôtel de la rue de Lille.

M. le président donne lecture d'une note adressée à la Société par l'un de ses membres, M. Boudard jeune, sous-directeur de la filature de lin de Pont-Remy.

Dans cette note M. Boudard, après avoir signalé l'intérêt que présente, selon lui, aux membres de la Société absents de Paris le sujet d'étude qui a récemment absorbé plusieurs de nos séances, *les Eaux de Paris*, rend d'abord un hommage bien senti à l'auteur de la note sur le même sujet, publiée dans le procès-verbal de la séance du 20 mai dernier. En abordant franchement la question, dit M. Boudard, et tout en paraissant tourner la difficulté peut-être, l'auteur de cette note a cependant attaqué le côté le plus vulnérable du projet de M. le préfet. Diminuer ou faire disparaître les causes d'insalubrité permanentes, tel est le vrai problème, et ces causes ne peuvent être qu'imparfaitement combattues, en livrant à la consommation une quantité d'eau plus considérable. En présence des résultats inappréciables la question des dépenses premières reste secondaire aux yeux de M. Boudard; toutefois il doute que la solution proposée par l'auteur de la note lue en séance le 20 mars, réponde entièrement au but à poursuivre. Les inconvénients dus au pavage de Paris, recouvrant un foyer d'émanations sulfhydriques, tend à disparaître de plus en plus, selon M. Boudard, depuis que l'on dispose les principales conduites de gaz le long des parois des grands égouts, et avec la diffusion chaque jour croissante de ce système, l'emploi d'un pavage imperméable cesse de devenir nécessaire. Il pense d'ailleurs que les divers essais faits à cet égard et notamment l'application à froid d'asphalte artificiel sur un pavage ordinaire, au moyen d'un cylindre écraseur et compresseur, présente des difficultés pratiques très-sérieuses.

Avec la configuration du sol de la ville de Paris, construite sur les deux versants de la vallée de la Seine, la généralisation du pavage imperméable, si elle devait n'être pas accom-

pagnée d'un système d'égouts latéraux, aurait pour résultat d'inonder en certains moments certaines parties de la ville, tout en n'entraînant vers la Seine que les eaux pluviales ou d'arrosage.

Les égouts constituent en outre de véritables barrages qui s'opposent à l'infiltration des eaux pluviales dans le sous-sol, mais en même temps ils offrent des débouchés qui ne doivent ni ne peuvent être supprimés surtout dans l'hypothèse d'un pavage rendu imperméable. Il faut donc les conserver, les multiplier, au lieu de viser à en réduire le développement; mais en les destinant uniquement à l'écoulement des eaux de pluie et d'arrosage. Un conduit spécial dans chaque maison et venant aboutir à un égout préserverait les cours intérieures contre l'humidité en même temps qu'il protégerait les caves contre les infiltrations.

Reconnaissant les inconvénients des égouts à faible pente, M. Boudard pense qu'ils seraient considérablement amoindris si l'administration municipale interdisait les dépôts sur la voie publique des immondices à l'état solide ou compacte qu'elle autorise maintenant, en faisant procéder chaque jour à leur enlèvement à l'aide d'un service spécial de voitures.

M. Boudard voudrait donc que ces immondices quotidiens, au lieu d'être mis en dépôt et en tas au devant des maisons chaque matin et livrés partiellement aux eaux d'arrosage qui les entraînent en les délayant plus ou moins, fussent confinés dans chaque maison et dans une fosse ou un réservoir construits *ad hoc*; ils seraient ensuite enlevés à domicile, mais sans avoir pu se mêler aux eaux d'arrosage et de pluie, et dès lors la faible pente des égouts ne présenterait plus les mêmes inconvénients. Il voudrait encore interdire l'accès dans les égouts aux eaux ménagères, et pour cela il proposerait de déverser ces eaux dans la fosse spéciale construite dans chaque maison parallèlement à la fosse d'aisances. Les résidus accumulés dans l'une et l'autre fosse seraient élevés mécaniquement et enlevés au moyen, par exemple, de réservoirs portatifs aspirateurs. Ainsi les égouts seraient exonérés de la plupart des matières liquides ou solides qui peuvent donner lieu aux émanations putrides.

M. Boudard ne se dissimule pas cependant que les résultats voulus dans le système proposé ne seraient atteints que graduellement, au fur et à mesure de la rénovation des maisons parisiennes.

Citant ensuite quelques paragraphes du mémoire de M. le préfet, dans lesquels sont indiquées les dispositions que le chef de l'administration parisienne propose d'appliquer aux vidanges, M. Boudard les critique rapidement. L'emploi de conduites spéciales posées dans l'intérieur des égouts, et dont le contenu avec sa consistance propre devrait être extrait par voie d'aspiration mécanique, ne lui paraît pas praticable. Il voit dans les éventualités de rupture de ces conduites un danger et une cause d'infection telle qu'elle suffit à faire rejeter le système. L'emploi d'appareils séparateurs, conduisant à déverser dans les égouts les liquides nauséabonds après qu'on aurait recueilli les matières solides dans des wagons, lui semble de même peu acceptable et d'ailleurs insuffisamment défini. Quels seront les appareils? Fonctionneront-ils d'une manière régulière, sans engorgement? Quel sera le mode d'usage des sels minéraux doués de propriétés désinfectantes? Si les détails donnés au mémoire permettent de comprendre le mode de service projeté dans les galeries principales, il n'indique pas suffisamment celui que l'on entendrait appliquer aux galeries secondaires. Enfin les conditions obligées d'un travail quotidien des plus actifs, dans de mauvaises circonstances de lumière et d'aérage, doivent faire redouter que la solution fondée sur l'emploi des appareils séparateurs et du transport souterrain des résidus solides ne satisfasse pas complétement dans la pratique appliquée sur cette échelle immense.

En terminant, M. Boudard insiste de nouveau sur l'idée qu'il a émise de construire dans chaque maison, parallèlement à la fosse d'aisance, une autre fosse spécialement affectée à la réception des eaux ménagères, et des détritus quotidiens de chaque habitation. Il croit qu'un service de vidange fréquent leur pourrait être facilement appliqué.

M. le président, en disant que M. Boudard doit être remercié de sa communication, s'attache à faire ressortir le bon exemple donné par un membre de la Société absent de Paris, qui a voulu cependant intervenir dans nos études. S'il pouvait être imité, les liens et les rapports entre tous deviendraient meilleurs au profit de tous.

M. Jouannin pense que le premier moyen pour assainir les égouts serait d'éviter d'y verser tous les soirs le liquide provenant des fosses d'aisances, ce qu'on peut obtenir en adoptant un nouveau système de vidange, ou en généralisant celui mis en usage par la compagnie *Paris* pour les fosses mobiles, consistant en un tonneau placé sous la chute des cabinets d'aisances, dans un caveau pratiqué à l'étage des caves, et enlevé par un service régulier; on débarrasserait les ruisseaux de la voie publique et les égouts d'un liquide infect, très-riche en azote, pouvant être utilement appliqué à l'agriculture.

Les égouts étant débarrassés de cette cause d'infection, il ne serait pas nécessaire de retenir les eaux ménagères, qui ne peuvent être nuisibles; elles se composent bien, il est vrai, d'eaux grasses et d'eaux de savon, mais ces dernières n'entrent que pour une faible proportion dans la quantité d'eau coulant vers l'égout; les eaux de lavage proprement dites, qui ne sont pas sensiblement altérées, entrant pour la plus forte proportion, il croit qu'il serait nuisible d'en priver les égouts, qui ont besoin d'être lavés le plus possible: c'est à cette seule condition qu'on peut éviter les amas de matières solides pouvant donner par la décomposition des odeurs infectes.

Il n'y a pas à craindre que les matières étrangères provenant des eaux ménagères s'accumulent dans les égouts, car le service de curage est parfaitement établi, et fonctionne avec beaucoup de régularité. Il est du reste forcé, pour éviter dans les conduits souterrains les amas de sable provenant des chaussées empierrées, qui sont entraînés par les pluies.

L'administration municipale en prescrivant la construction de caniveaux couverts pour conduire les eaux ménagères depuis l'habitation jusqu'à l'égout a déjà apporté une grande amélioration: par ce moyen on évitera la décomposition des matières susceptibles de se putréfier provenant des eaux ménagères restées en stagnation dans les ruisseaux.

Pour compléter le système d'assainissement, il faut s'efforcer d'amener dans les habitations la plus grande quantité possible d'eau pure; de la distribuer à tous les étages, afin de la mettre à la disposition de tous les locataires: ces eaux, répandues en abondance et à bon marché, seront un moyen puissant employé pour chasser des égouts les eaux impures et bourbeuses.

Il faut aussi espérer qu'un règlement administratif n'exigera pas que les propriétaires recueillent les eaux ménagères dans des réservoirs construits à cet effet: car ce serait une cause insurmontable d'empêchement à l'introduction de l'eau dans les habitations particulières, attendu que la dépense énorme qu'il faudrait faire pour enlever ces eaux sales augmenterait sensiblement les charges qui pèsent sur la propriété à Paris et détournerait chaque propriétaire.

Séance du 15 juillet 1859.

Présidence de M. Nozo, vice-président.

M. le président rappelle qu'il a été adressé à tous les membres de la Société une lettre circulaire qui les invite à souscrire pour les blessés de l'armée d'Italie. Comme il importe que le montant de la souscription soit déposé le plus tôt possible, il engage chacun de nous à se hâter d'envoyer son offrande au secrétariat de la Société.

M. Ckiandi donne ensuite la description de son appareil à distiller le goudron.

La distillation du goudron s'opère dans une chaudière, placée dans l'intérieur d'un générateur à vapeur ordinaire, timbrée à 7 1/2 atmosphères, et servant de bain-marie à haute pression. La vapeur produite est utilisée: 1° au chauffage d'une série de cylindres à double enveloppe, dont la température varie graduellement de 150 à 80°. Cette gradation est obtenue en faisant varier la tension de la vapeur de 3 atmosphères 1/2 à 1/2 atmosphère; 2° à la mise en mouvement d'une petite machine de 3 chevaux, actionnant une pompe pneumatique et les pompes d'alimentation du générateur et des réservoirs des réfrigérants; 3° à la vidange des chaudières à brai gras et à brai sec; 4° enfin au nettoyage de toutes les parties de l'appareil qui sont sujettes aux engorgements et aux obstructions par la naphtaline.

La chaudière intérieure est mise en communication avec les appareils de condensation par un dôme surmonté d'une colonne d'ascension. Celle-ci est terminée par une boule munie d'une allonge, à laquelle viennent s'adapter les tuyaux d'écoulement des produits distillés.

Les produits distillés se rendent dans les cylindres à double enveloppe, dits *cylindres fonctionneurs*, car c'est là que, par une graduation de température (fixée une fois pour toute), on opère des distillations successives, afin d'obtenir la séparation des huiles les plus volatiles de celles qui le sont moins, ainsi que des naphtalines. Les produits les plus volatils (benzines), se rendent dans un serpentin en fer et fonte, composé d'une boîte inférieure et d'une boîte supérieure mises en communication par une centaine de tuyaux verticaux.

Le goudron, privé de ses huiles légères et d'une partie des huiles lourdes, se trouve ramené à l'état de brai gras (sec en hiver et filant en été). Il passe alors dans une chaudière à recuire, dont les parois sont enveloppées de toutes parts par un cylindre de maçonnerie, afin d'éviter le contact du feu.

Des tuyaux de vapeur sont ménagés dans les deux chaudières et pénètrent dans les masses à distiller, de manière à exercer un brassage énergique, et par cela même activer la distillation. L'expulsion du brai gras et du brai sec se fait par des tuyaux plongeurs, *placés en dehors des maçonneries*, et sous l'effort d'une atmosphère et demie de pression.

En résumé, la distillation du goudron s'opère sous la triple action de la chaleur, du barbottage de vapeur et du vide qui règne dans tout l'appareil.

Le barbottage accélère comme il a été dit l'opération, tout en maintenant une température constante dans les deux appareils.

Le vide permet d'aspirer directement le goudron dans les citernes et évite d'avoir recours à l'emploi des réservoirs de goudron dans les parties supérieures de l'établissement, chose toujours dangereuse. En outre, on facilite la distillation des produits volatils en opérant sous une faible pression, pour ne pas dire une pression nulle. On évite les refoulements d'air dans l'intérieur des appareils, refoulements qui proviennent d'une condensation rapide des produits volatils; on supprime les chances de combustions instantanées, qui peuvent avoir lieu, *quand par hasard* les parois de la deuxième chaudière viennent à rougir. Enfin, on a le grand avantage d'opérer la condensation des produits dans des vases *hermétiquement clos*; ce qui empêche le dégagement de vapeurs inflammables dans les salles de distillation.

Dans les systèmes de fabrications ordinaires, les tuyaux sont fréquemment obstrués par la formation du coke de goudron; cet accident ne peut se produire dans le nouvel appareil, les tuyaux de décharge des brais étant placés en dehors des maçonneries chauffées.

Un appareil de ce système a été établi à Cambrai. La charge est de 4,500 kilog. par vingt-quatre heures, et on pourrait la porter à 4,000 kilog. en ajoutant trois chaudières à recuire. Il exige comme main-d'œuvre un homme de jour et un homme de nuit. Les deux fours brûlent 4 hectolitres de coke par vingt-quatre heures, et une centaine de kilog. de naphtalines brutes sans valeur.

Les produits soit :

5 0/0 d'huile jaune claire à 25° Cartier.

75 0/0 de brai sec, cassant.

15 0/0 de naphtaline qui se fige et des traces d'huiles lourdes.

5 0/0 déchet et eaux ammoniacales, que l'on charge malgré soi avec le goudron.

HOSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

CHEMIN DE FER DU NORD.

ACTIONS NOUVELLES.

Extrait du rapport de l'assemblée générale du 27 avril 1860.

Les actions nouvelles, sorties de la roue, devront être libérées pour le 1er juillet prochain (1860) des sommes restant à verser; le versement desdites sommes pourra avoir lieu à partir du 1er juin 1860.

Un appel de fonds de 75 fr. par action sera fait sur la totalité des actions nouvelles du 1er au 15 juin 1860. Les coupons d'actions et d'obligations, échéant le 1er juillet, seront reçus en paiement ou en déduction de cet appel de fonds. La somme nécessaire pour la libération de chacune des actions nouvelles, faisant partie du premier tiers, restera ainsi fixée à deux cents francs; les actionnaires qui n'auraient pas fait ce versement complémentaire le 1er juillet 1860 bonifieront à la Compagnie, à partir dudit jour, les intérêts de retard au taux de 4 0/0 l'an. Le dernier délai pour la libération complète expirera au 31 décembre 1860.

C'est uniquement pour éviter toute confusion et toute méprise, que nous croyons utile de rappeler ici, quant au versement de 75 fr. dont il vient d'être question, que les actionnaires qui ne l'auraient pas opéré dans le délai indiqué, devront payer à la Compagnie, à partir du 15 juin 1860, les intérêts de retard à raison de 5 0/0 par an, conformément à l'article 15 des statuts.

Les titres des actions nouvelles libérées seront échangés contre des titres d'actions anciennes, en tout semblables à ceux qui existent aujourd'hui, sauf pour les coupons à échoir le 1er janvier et le 1er juillet 1861; ces deux coupons seront différenciés par la forme et la couleur.

Extrait des résolutions de l'assemblée.

L'assemblée approuve les mesures proposées par le Conseil d'administration sur le tirage au sort du premier tiers des actions nouvelles.

De	à	De	à	De	à
1	100	17901	18000	33401	33500
201	300	18301	18400	33701	33800
401	500	18601	18700	33901	34000
901	1000	18701	18800	34201	34300
1101	1200	18901	19000	34501	34600
1401	1500	19301	19400	35101	35200
2201	2300	19501	19600	35201	35300
2601	2700	19801	19900	35401	35500
2801	2900	19901	20000	35501	35600
2901	3000	20301	20400	36201	36300
3001	3100	20801	20900	36601	36700
3301	3400	20901	21000	36901	37000
3401	3500	21001	21100	37001	37100
3701	3800	21101	21200	37401	37500
4001	4100	21201	21300	37701	37800
4401	4500	21501	21600	38001	38100
4701	4800	21601	21700	38301	38400
4801	4900	21801	21900	38401	38500
5601	5700	22001	22100	38801	38900
6501	6600	22101	22200	38901	39000
6701	6800	22901	23000	39101	39200
6901	7000	23601	23700	39701	39800
7191	7200	23701	23800	39901	40000
7201	7300	23801	23900	40501	40600
8001	8100	24001	24100	41001	41100
8201	8300	24301	24400	41101	41200
8601	8700	24401	24500	41701	41800
8901	9000	25401	25500	42101	42200
9101	9200	25601	25700	42301	42400
9301	9400	26301	26400	42701	42800
10501	10600	26701	26800	43001	43100
10601	10700	26801	26900	43101	43200
10901	11000	26901	27000	43201	43300
11001	11100	27601	27700	43901	44000
11101	11200	27701	27800	44101	44200
11401	11500	27801	27900	44301	44400
11801	11900	28101	28200	44401	44500
12101	12200	28301	28400	45201	45300
12301	12400	28501	28600	45701	45800
12701	12800	28901	29000	46201	46300
13601	13700	29001	29100	46601	46700
13801	13900	29101	29200	46801	46900
14001	14100	30001	30100	47101	47200
14601	14700	30201	30300	47601	47700
15101	15200	30301	30400	47701	47800
15301	15400	30701	30800	48201	48300
15601	15700	31101	31200	48501	48600
15801	15900	31801	31900	48801	48900
15901	16000	31901	32000	49001	49100
16401	16500	32301	32400	49301	49400
17001	17100	32501	32600	49601	49700
17101	17200	32601	32700	50001	50100
17501	17600	33001	33100	50301	50400
17601	17700	33101	33200	50401	50500

De	à	De	à	De	à
50501	50600	73401	73500	99701	99800
50601	50700	74101	74200	99901	100000
50701	50800	75201	75300	100601	100700
51401	51500	76101	76200	101701	101800
51501	51600	76301	76400	101801	101900
51901	52000	76401	76500	102201	102300
52401	52500	76601	76700	102401	102500
53101	53200	76701	76800	102701	102800
53401	53500	77301	77400	102901	103000
53501	53600	77901	78000	103201	103300
53701	53800	78401	78500	103301	103400
54001	54100	78501	78600	103601	103700
54401	54500	79201	79300	104001	104100
54601	54700	79701	79800	104201	104300
54701	54800	80201	80300	104401	104500
54901	55000	80601	80700	104601	104700
55801	55900	80701	80800	104801	104900
55901	56000	81001	81100	104901	105000
56501	56600	81801	81900	105101	105200
56601	56700	82201	82300	106801	106900
57201	57300	82401	82500	106901	107000
57401	57500	82501	82600	107001	107100
57901	58000	82801	82900	107101	107200
58001	58100	83101	83200	107501	107600
58101	58200	83701	83800	107801	107900
58501	58600	84001	84100	107901	108000
58601	58700	84401	84500	108301	108400
58701	58800	84501	84600	108501	108600
58801	58900	84601	84700	108901	109000
59401	59500	85501	85600	109101	109200
60701	60800	85601	85700	109901	110000
60801	60900	85901	86000	111001	111100
61201	61300	86001	86100	111701	111800
61301	61400	86101	86200	111801	111900
61501	61600	86401	86500	112501	112600
62001	62100	86601	86700	112601	112700
62101	62200	87201	87300	112701	112800
62201	62300	87801	87900	112901	113000
62501	62600	88601	88700	113201	113300
62601	62700	88701	88800	113301	113400
62901	63000	89901	90000	113401	113500
63001	63100	90001	90100	113801	113900
63101	63200	90201	90300	113901	114000
63501	63600	90501	90600	114101	114200
63601	63700	90701	90800	114701	114800
63701	63800	90801	90900	115501	115567
63901	64000	90901	91000	115701	115800
64101	64200	91101	91200	116191	116200
64401	64500	91601	91700	116401	116500
64601	64700	91801	91900	116601	116700
64701	64800	92101	92200	116701	116800
64901	65000	92801	92900	117101	117200
65201	65300	92901	93000	117301	117400
65401	65500	93301	93400	117501	117600
65901	66000	93701	93800	117701	117800
66001	66100	94001	94100	117801	117900
66101	66200	94101	94200	118301	118400
66401	66500	94401	94500	118501	118600
66601	66700	94601	94700	118601	118780
66901	67000	94701	94800	118801	118900
67701	67800	94801	94900	119101	119200
67901	68000	95001	95100	119301	119400
68101	68200	95201	95300	119401	119500
68501	68600	95301	95400	119801	119900
68701	68800	95401	95500	119901	120000
68801	68900	95801	95900	120001	120100
68901	69000	95901	96000	120401	120500
69001	69100	96001	96100	120501	120600
69201	69300	96201	96300	120601	120700
69401	69500	96301	96400	121101	121200
69701	69800	96501	96600	121201	121300
70001	70100	96601	96700	121501	121600
70101	70200	96701	96800	121601	121700
70201	70300	96801	96900	122001	122100
70301	70400	97101	97200	122401	122500
70401	70500	97401	97500	122601	122700
70701	70800	97501	97600	122701	122800
71291	71300	97601	97700	123401	123500
71301	71400	97701	97800	123901	124000
71801	71900	98301	98400	124101	124200
72001	72100	98401	98500	124501	124600
72101	72200	98601	98700	124601	124700
72301	72400	98701	98800	124701	124800
72601	72700	99401	99500	124801	124900
72701	72800	99501	99600	124901	125000

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859 — 1618 —

12e année. — 18e semaine.
Du 29 avril au 5 mai 1860.

176.096 Voyageurs	383 227 99
Bagages, Marchandises, etc.	758 376 15
Total	1.141.604 14
Recettes antérieures	18.356.264 03
Total	19.497.868 17
18e semaine de 1860	1.141.604 14
Semaine correspondante de 1859	1.247.248 35
Différence	105.644 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860	19.497.868 17
— — 1859	19.166.700 51
Différence	331.167 66

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 29 avril au 5 mai 1860.

97.526 Voyageurs	403.769 26
Bagages, Marchandises, etc.	833.642 83
Total	1.237.412 09
Semaine correspondante de 1859	1.442.083 84
Différence	204.671 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	20.376.687 93
— — 1859	20.872.997 86
Différence	496.309 93

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Avril 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

11.952 Voyageurs	26.790 07
Bagages, Marchandises, etc.	32.028 54
Total	58.818 61
Mois correspondant de 1859	46.575 61
Différence	12.243 00
Recettes depuis le 1er janvier 1860	220.649 09
— — 1859	183.834 93
Différence	36.814 16

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville
1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

14.813 Voyageurs	33.126 99
Marchandises, etc.	132.302 32
Total	165.429 31
Mois correspondant de 1859	108.830 36
Différence	56.598 95
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	588.935 67
— — 1859	413.137 66
Différence	175.798 01

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres

70.511 Voyageurs	42.080 98
Bagages, Marchandises, etc	1.430 73
Total	43.511 71
Mois correspondant de 1859	40.834 12
Différence	2.677 59
Recettes depuis le 1er janvier 1860	141.872 92
— — 1859	139.691 08
Différence	2.181 84

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 80 kilomètres.

12.017 Voyageurs	28.136 59
Bagages, Marchandises, etc.	58.316 71
Total	86.453 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	294.002 68

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860. Longueur exploitée : 1606 kilomètres.
1859. — 1363 —
Du 29 avril au 5 mai 1860.

160.199 Voyageurs	606.433 65
Bagages et Marchandises	1.144 521 55
Total	1.750.955 20
Semaine correspondante de 1859	2 272.074 98
Différence	521 119 78
Recettes depuis le 1er janvier 1860	30.845.704 95
— — 1859	30.682.934 41
Différence	837.229 46

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.
1860. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1859. — 457 —
Du 29 avril au 5 mai 1860.

36.031 Voyageurs	81.921 35
Bagages et Marchandises	247.102 33
Total	329.023 60
Semaine correspondante de 1859	287.410 05
Différence	41.613 55
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.546.123 40
— — 1859	4.863.607 35
Différence	682.516 05

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1296 kilomètres
1859. — 1186 —
Du 29 avril au 5 mai 1860.

285.062 Voyageurs	459.915 05
Marchandises, etc. — Grande vitesse	62.344 45
— — Petite vitesse	444.220 » »
Total	966.479 50
Semaine correspondante en 1859	1.046.607 37
Différence	80.127 87
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	15.524.009 25
— — 1859	14.868.077 96
Différence	685.931 29

NORD.

1860. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1859. — 919 —
Du 29 avril au 5 mai 1860.

134.133 Voyageurs	340.703 04
Bagages, Marchandises, etc.	759.420 55
Total	1.100.193 59
Semaine correspondante de 1859	1.133.293 34
Différence	33.102 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	19.613.659 40
— — 1859	18.393.051 61
Différence	1.220.607 79

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.
1860. Longueur exploitée : 271 kilomètres.
1859. — 180 —
Du 29 avril au 5 mai 1860

14.548 Voyageurs	45.061 18
Bagages et Marchandises	23.628 19
Total	116.689 37
Semaine correspondante de 1859	139.756 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.737.149 11
— — 1859	1.698.443 32

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 747 kilomètres.
1859. — 700 —
Canal latéral : 216 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 29 avril au 5 mai 1860

CHEMIN DE FER.

43.234 Voyageurs	129.660 41
Bagages, Marchandises, etc.	292.573 83
Total	422.234 24
Canal latéral et canal du Midi	59.558 39
Total	481.792 63
18e semaine 1859. Chemin de fer	452.925 18
— — Canal	54.088 06
Total	457 013 24
Chemin de fer, différence sur 1859	19.309 06
Canal, — —	5.470 33
Total	24.779 39

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.811.226 33
— — 1859	6.940.921 42
Différence	870 304 91

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859 — — 134 —
Du 29 avril au 5 mai 1860.

12.804 voyageurs	20.551 08
Bagages, Marchandises, etc.	46.499 14
Total	67.050 22
Semaine correspondante de 1859	63.590 70
Différence	3.459 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.117 352 27
— — 1859	1.023.836 72
Différence	93.515 55

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860 Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —
Du 29 avril au 5 mai 1860

12.199 Voyageurs	24.330 75
Bagages, Marchandises, etc.	29.708 94
Total	54.039 69
Semaine correspondante de 1859	71.373 21
Différence	17.333 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860	812.463 58
— — 1859	800.524 59
Différence	11 938 99

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 29 avril au 5 mai 1860.

Voyageurs	1.736 90
Bagages, Marchandises, etc.	19.061 65
Total	20.808 55
Semaine correspondante de 1859	19.334 35
Différence	1.474 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	388.393 90
— — 1859	423 275 40
Différence	34.879 50

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 22 au 28 avril 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée : 1860, 1102 kil. — — 1859, 955 kil.

68.193 Voyageurs	186.428 15
Bagages et Marchandises	429.175 65
Transports militaires	38.991 25
Total	654.595 05
Semaine correspondante de 1859	1.154.011 55
Différence	499.416 50

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

40.022 Voyageurs	67.650 »
Bagages et Marchandises	27.929 75
Transports militaires	8.012 »»
Total	103.591 75
Semaine correspondante de 1859	158.027 93
Différence	54.436 18

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1169 kil.

En 1860	758.187 80
En 1859	1.312.039 48
Différence	553.852 [illegible]

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1169 kil.

En 1860	13.193.982 33
En 1859	16.792.196 64
Différence	3.598.214 31

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1328 kilomètres. 1859. — 1313 —

Du 29 avril au 5 mai 1860

33.737 Voyageurs ....En florins	91.355 »»
784.808 »» quintaux Marchandises	215.247 »»
Total	306.602 »»
Semaine correspondante de 1859	364.704 »»
Différence	58.102 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.474.581 »»
— — 1859	4.996.931 »»
Différence	477.650 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres. 1859. — 26 —

Du 29 avril au 5 mai 1860.

32.667 Voyageurs	31.633 60
Marchandises et Bagages	24.754 13
Total	56.387 73
Période correspondante de 1859	59.585 70
Différence	3.197 97
Recettes depuis le 1er janvier 1860	862.857 91
— — 1859	803.602 17
Différence	59.255 74

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 22 au 28 avril 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres. 1859. — ...... 482 —

12.952 Voyageurs	78.033 59
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	16.653 98
— (petite vitesse)	242.626 78
Total de la semaine	338.214 35

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée : 57 kilomètres.

6.476 voyageurs	10.256 93	15.658 26
Bagages, March. (gr.vit.)	1.865 67	
Marchandises (petite vit.)	3.535 66	
Total des deux lignes réunies		353.872 61
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		4.295.902 67
Total		4.649.775 28

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 23 au 29 avril 1860.

30.173 Voyageurs	58.963 70
Bagages, Marchandises, etc.	34.809 65
Recettes diverses	173 75
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	25.837 14
Total	119.784 [illegible]
Recettes correspondantes de 1859	162.760 23
Différence	42.975 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.876.587 66
— — 1859	1.619.103 26
Différence	257.484 40

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 230 kilomètres. 1859. — 208 —

Du 29 avril au 5 mai 1860

36.383 Voyageurs	54.915 40
Bagages, Marchandises	51.679 62
Total	106.695 02
Semaine correspondante de 1859	98.672 85
Différence	7.422 57
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.581.221 25
— — 1859	1.370.057 36
Différence	211.163 89

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

1860. Longueur exploitée : 42 kilomètres.

Du 22 au 28 avril 1860.

1.635 Voyageurs	1.308 27
Bagages, articles de messagerie	275 00
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc	2.908 69
Total de la semaine	4.491 96
Recettes antérieures	69.407 58
Total général	73.899 54

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 28 avril au 4 mai 1860.

15.618 Voyageurs	21.609 75
Bagages, Marchandises, etc.	17.236 83
Total	38.846 58
Semaine correspondante de 1859	29.018 51
Différence	9.828 07
Recettes depuis le 1er janvier 1860	542.255 74
— — 1859	431.307 31
Différence	110.948 43

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Avril 1860.	15.775 [illegible]	à 1er mai	1860	57.579 60
Avril 1859.	14.565 [illegible]	id.	1859	54.724 [illegible]
Différence.	1.209 71			2.855 35

ANVERS A GAND.

Avril 1860.	63.906 [illegible]	à 1er mai	1860	244.074 [illegible]
Avril 1859.	56.374 32	id.	1859	218.936 07
Différence.	7.531 86			25.138 28

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Mars

Voir le numéro du 28 avril.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Mars	116.072 55	103.783 82	12.288 73	11.84
3 1ers mois	414.141 14	356.112 70	58.028 44	16.29

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mars	1,473,044 48	1,320,023 66	153,021 82	11.59
3 1ers mois.	5,253,280 03	4,877,366 79	375,913 24	7.70

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mars 1860	62.008
Becs éclairés en mars 1859	57.231
Augmentation en mars 1860	4.777 becs
Recettes du gaz. — Mars 1860	231.455 61
Recettes du gaz. — Mars 1859	211.377 64
Augmentation en mars 1860	20.077 97
Recettes de l'exercice 1859-60 (9 mois)	2.075.584 62
— 1858-59 —	1.851.450 54
Augmentation pour l'exercice courant	224.134 08

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

Liste des numéros d'obligations sortis au tirage du 1er mai 1860.

DE LA PREMIÈRE ÉMISSION, 126. — DE LA DEUXIÈME, 176 OBLIGATIONS.

Remboursables à partir du 1er octobre 1860, au capital de 250 francs.

Numéros de la première émission.

64	5837	13690	21302
308	6108	13648	21869
318	6178	13854	22404
356	6234	13890	22504
1017	6368	14010	22743
1046	6439	14539	22794
1259	6463	14715	22920
1558	6557	14867	22993
1922	6761	15265	22999
2111	6908	15350	23014
2126	7150	15692	23268
2138	7271	15938	23550
2165	7560	16014	23612
2343	7662	16095	23805
2632	7669	16231	23964
2710	8211	16412	24544
3338	8640	16833	24749
3450	8708	16995	24777
3601	8818	17346	24839
3651	9920	17679	24895
3893	10045	17843	24903
3914	10141	17958	25150
4037	10227	18127	25342
4306	10646	18296	25476
4375	11086	18330	25566
4485	11889	19406	25618
4623	12102	19412	25999
4785	12350	19909	26297
5203	12403	20532	26398
5318	12417	20743	26457
5420	12500	21134	
5558	12913	21293	

Numéros de la deuxième émission.

941 à 950		20871 à 20880
3381 à 3390		23481 à 23490
5071 à 5080		24591 à 24600
5081 à 5090		26221 à 26230
5571 à 5576		26311 à 26320
5991 à 6000		29161 à 29170
8671 à 8680		30301 à 30310
15411 à 15420		33181 à 33190
20591 à 20600		36291 à 36300

NOTA.—Le remboursement des obligations sorties au tirage du 1er mai 1860, s'effectue à raison de 250 francs chacune, à partir du 1er octobre prochain, au siége de l'administration, 45, rue Taitbout.

Par ordre du conseil d'administration.

Le caissier,
EATER.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux actionnaires.

MM. les porteurs d'actions du chemin de fer Franco-Suisse sont prévenus que, aux termes des articles 18 et 24 des statuts, l'intérêt du montant des versements effectués leur sera payé, *à partir du 1er juin 1860*, à raison de quatre pour cent l'an, soit neuf francs par action, pour le huitième semestre, du 1er décembre 1859 au 1er juin 1860.

Ce paiement aura lieu : à *Neufchâtel*, à l'administration centrale du chemin de fer Franco-Suisse (tous les jours excepté le dimanche, de neuf heures du matin à midi, et de deux heures à quatre heures du soir), et à *Paris*, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, à la Caisse centrale de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (de dix heures à deux heures), *contre la remise* DU HUITIÈME COUPON, détaché du titre au porteur.

Le comité de direction du chemin de fer Franco-Suisse.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale ordinaire pour jeudi 31 mai 1860, à neuf heures du matin, dans le palais de Montenuovo, à Vienne.

Il sera soumis à MM. les actionnaires :

1° Le compte rendu de l'exercice 1859 ;

2° Les délibérations relatives au moyen à employer pour obtenir les ressources nécessaires votées par l'assemblée générale extraordinaire du 6 février dernier pour l'achèvement des travaux ; et

3° L'élection de deux membres pour le conseil d'administration.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée, devront, en exécution du § 39 des statuts, déposer chacun *quarante actions* au moins :

A **Vienne**, dans *la Caisse de la Société* ;

Ou *à* **Paris**, chez MM. *de Rothschild frères*.

Le conseil d'administration rappelle en même temps à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, ni plus de vingt voix comme mandataire. Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 26 mai courant au plus tard.

Vienne, le *30 avril* 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ELISABETH.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas encore libéré leurs actions, sont de nouveau et pour la dernière fois invités à en effectuer la libération jusqu'au 30 juin prochain au plus tard, sinon, conformément au § 12 des statuts, ils seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la société comme lui appartenant.

Les versements sont reçus :

A Vienne, au *siége de la Société I. R. P. de Credit pour le commerce et l'industrie* ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte.

Les feuilles de coupons attribuées aux actions entièrement libérées, sont délivrées à la caisse centrale de la Société à Vienne, contre présentation des titres.

Vienne, le 20 avril 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, le Conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant encore à payer après l'appel de 50 francs fait aujourd'hui, c'est-à-dire 200 fr, ou 8 liv. sterl. dont l'intérêt courra, à raison de 5 0/0, à partir du jour du versement, et sera payé aux mêmes échéances que les coupons des actions.

Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Les versements sont reçus, depuis le 1er mai, aux caisses de la Compagnie et aux conditions susmentionnées.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration, conformément aux prévisions de l'article 35 des statuts, a décidé que l'assemblée générale des actionnaires pour l'année courante aura lieu au siége de la Compagnie, station d'Atocha, à Madrid, le 31 mai prochain, à midi.

En exécution des prescriptions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun.

Ceux qui se trouvent dans ce cas, et qui voudraient faire partie de l'assemblée devront déposer, à Madrid, dans la caisse de la Compagnie, ou à Paris, dans celle de MM. de Rothschild frères, un mois avant la réunion, les actions qui leur donnent droit d'y assister.

A la remise de leurs actions, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif, qui constatera le jour et l'heure auxquels ils auront déposé leurs actions dans l'une des caisses ci-dessus désignées.

S'il y avait des actionnaires porteurs du même nombre d'actions, on préférera celui qui aura fait le premier le dépôt de ses titres.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre d'actions déposées en vue de l'assemblée générale fixée au 16 avril, n'ayant pas atteint celui déterminé par les statuts pour la constitution régulière de la réunion, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale qui aura lieu le mardi 22 mai prochain, à une heure précise, dans la salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1; soit à la Banque de Flandre, à Gand ; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, où des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

Les délibérations de l'assemblée générale seront valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont convoqués en assemblée générale annuelle et extraordinaire pour le 22 mai 1860, à neuf heures du matin, à Saint-Gall; dans la salle du grand conseil.

Les propriétaires d'actions ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations avant l'époque fixée pour la réunion (art. 21 des statuts).

Les titres seront reçus jusqu'au 16 mai courant aux adresses suivantes :

A Saint-Gall, au siége de la Compagnie ;

A Paris, au siége de la Compagnie, 17, rue Laffitte, de dix heures à trois heures ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masner et Braun ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Ce.

Il sera remis à chaque déposant un bulletin de dépôt et une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il ne se trouve dans les conditions prévues par l'art. 18 des statuts sociaux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux adresses ci-dessus désignées. Dans cette réunion, il sera soumis à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le tiers des actions.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE ET DE GENÈVE A VERSOIX.

Les porteurs des 3,330 actions, n°s 8,963 à 10,362 et 10,630 à 12,570, qui n'ont pas donné suite à la mise en demeure publiée dans le présent journal, à la date du 4 et 11 février dernier, sont prévenus que, faute par eux d'avoir effectué le quatrième versement d'ici au 15 mai prochain, lesdites actions seront vendues sur duplicata à la Bourse de Genève, aux risques et périls des détenteurs actuels, conformément à l'article 15 des statuts.

La Compagnie se réserve de procéder à la vente par séries déterminées et aux époques qu'il lui plaira de fixer.

Fribourg, le 16 avril 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
ALB. CUONY.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

CHARLES RAABE ET Ce

A Rive-de-Gier (Loire).

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'en vertu d'une délibération du Conseil de surveillance, en date du 11 avril 1860, et conforme à l'article 30 des statuts, il sera distribué, à partir du 31 mai prochain, un à-compte de dix francs par action sur le dividende de l'exercice 1859-1860.

Les actions au porteur auront à subir une retenue de fr. 0,15 chacune pour droits de timbre avancés par la Compagnie.

Le paiement de cet à-compte se fera sur la présentation des titres au porteur ou des certificats nominatifs :

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers ;

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Ce, banquiers ;

Et à Rive-de-Gier, au siége social.

Rive-de-Gier, 25 avril 1860.

CH. RAABE et Ce.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE

M. Léopold S. Konigswarter, banquier, a l'honneur de rappeler aux porteurs de titres non libérés que le deuxième versement, soit 25 fr. par obligation, devient exigible à dater du 15 mai.

En cas de retard de paiement d'un terme, le porteur est passible des intérêts à raison de 5 0/0 l'an, à partir du huitième jour après l'échéance de ce terme.

Les versements s'effectuent à Paris, 58, rue de Provence.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

Souscription à la nouvelle émission de 22,500 dixièmes d'actions.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

La souscription est réservée, par préférence, aux actionnaires, au prorata du nombre de dixièmes d'actions qu'ils possèdent.

Quatre dixièmes anciens donnent droit à un dixième nouveau.

Le prix de l'émission est fixé à 250 fr. payables comptant en une seule fois, en souscrivant.

Chaque actionnaire sera admis à faire une souscription supplémentaire, qui concourra au partage proportionnel des titres délaissés par les ayants droit. Il sera versé 50 fr. par dixième ainsi souscrit, à valoir au moment de la souscription.

La souscription sera ouverte du 10 au 31 mai 1860, de dix heures à deux heures, à Paris, rue Richer, 19.

Au nom du Conseil d'administration
Le Directeur général,
SAINT-PAUL DE SINÇAY

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions pour assister à l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire fixée au jeudi 31 mai 1860 à Aix-la-Chapelle, peut être effectué jusques et y compris le mercredi 16 mai, dans les bureaux de la Société, à Paris, rue de Rivoli, 54, et entrée rue des Deux-Portes-Saint-Jean, 1.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine
Et des chemins de fer.

H. PETIN, GAUDET ET Ce.

A partir du 31 mai courant, MM. les actionnaires pourront toucher les 17 f. mis à cette date en distribution, et formant le solde du dividende de l'exercice 1858-59 :

A Paris, chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers, boulevard Poissonnière, 17 ;

A Lyon, chez MM. Ve Guérin et fils, banquiers, rue Puits-Gaillot, 31 ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers, rue de la Bourse ;

Et à Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Compagnie.

Ce paiement sera fait :

Pour les actions au porteur, contre la remise du coupon n° 11, et sous déduction des droits édictés par la loi du 23 juin 1857, lesquels s'élèvent, pour le premier semestre 1860, à 0 fr. 27 c. par action ;

Pour les actions nominatives, sur la simple présentation du certificat nominatif d'inscription et sans aucune déduction.

Rive-de-Gier, le 7 mai 1860.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN

Par suite de la décision prise aujourd'hui par l'assemblée générale extraordinaire, MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin sont de nouveau convoqués en *assemblée générale extraordinaire* pour le lundi *18 juin* prochain, à dix heures du matin, chez M. *Eglinger*, notaire à Cologne, à l'effet de délibérer sur les décisions prises aujourd'hui relativement à la réduction du capital social, à la création d'actions de priorité, ainsi qu'aux modifications à apporter dans les paragraphes 4, 6, 15, 34 et 43 des statuts, et aux pouvoirs à donner au conseil d'administration.

Cologne, le 3 mai 1860.

Le conseil d'administration.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.
Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. EMOUF, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 24 mai courant.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription, 131, quai des Chartrons ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1. Piccadilly W ;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 5 mai 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 29 avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 29 avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 6 mai 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE :
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le mouvement de hausse s'est arrêté depuis huit jours, et les réalisations ont commencé sur la rente. La position de la place paraissait rendre cette réaction inévitable, mais le mouvement rétrograde a rencontré une grande résistance. Non seulement les capitaux disponibles continuent à demander des inscriptions, mais la caisse des dépôts et consignations a renouvelé son affiche, et a fait annoncer qu'elle continuerait, du 11 mai au 7 juin, à acheter de la rente pour un capital de 427,000 fr. par jour. Il en résulte qu'il est presque impossible de se procurer chaque jour des titres de 3 0/0, et que la tendance du comptant arrête les velléités rétrogrades de la spéculation. Quoi qu'il en soit, la rente qui était, il y a huit jours, à 71 35 a fléchi lentement à 70 70, et elle est restée à 70 80. De grands efforts ont eu lieu depuis deux jours pour entraîner les cours, mais chaque réaction de 10 à 25 était immédiatement suivie d'une vive reprise qui effaçait la baisse.

On a parlé ces jours-ci de la prochaine émission des nouvelles obligations de chemins de fer. C'est probablement ce bruit qui a donné lieu à des ventes nombreuses d'obligations des principales lignes. Dans tous les cas les cours ne s'en sont pas ressentis et se sont maintenus au-dessus de 300.

Le Comptoir d'escompte a regagné le coupon de 7 50 qui a été détaché samedi dernier, et il est revenu au cours de 800. On a en même temps recherché les actions du Sous-comptoir des entrepreneurs à 110 et 111 25, par suite de la loi qui fait de cet établissement une annexe du Crédit foncier.

La semaine a été laborieuse pour les chemins de fer. Le détachement des coupons a été suivi d'un mouvement rétrograde sur le Lyon. On a escompté en baisse les diminutions de recettes auxquelles on doit s'attendre pendant les neuf semaines qui correspondent aux grands transports militaires de 1859. Cependant les offres paraissaient épuisées à la Bourse d'hier et les vendeurs cherchaient à réaliser. Le Lyon qui était, il y a huit jours, à 932 50, a été coté le jour du détachement à 890, et il a fléchi à 865; il a repris à 870.

L'Est s'est soutenu presque sans variation après le coupon, et il se présente toujours des demandes. Il est resté à 605.

Le Nord ancien était la valeur qui avait présenté le plus de fermeté, et il s'était tenu pendant plusieurs jours aux environs de 1,000. Il a reculé à 985. Les actions nouvelles ont fléchi à 878 75. Il est vrai que le tirage d'un tiers a eu lieu lundi dernier et que les actions sorties ne sont pas encore cotées. Quant à celles qui ne sont pas sorties au tirage, elles devront attendre à l'année prochaine pour courir une nouvelle chance.

Le Lombard avait obtenu quelque faveur pendant les premiers jours du mois, mais il est offert de nouveau depuis que son coupon de 22 fr. a été détaché

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 3 jusqu'à celle du 10 mai :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 71 30 à 70 70; elle est restée à 70 80. Elle a varié à terme de 71 25 à 70 75; elle est restée à 70 80.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 50 à 96 10; elle est restée à 96 15.

La Banque de France a monté de 2,840 à 2,875; elle est restée à 2,875.

Le Crédit foncier, qui était à 800, a été coté à 787 50, coupon détaché (12 50), et il a repris à 800.

Le Crédit mobilier a varié de 717 50 à 685; il est resté à 693 75.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,360 à 1,330; elles sont restées à 1,335.

Le Nord ancien a fait 1,000; il a rétrogradé à 980, et il est resté à 986 25.

Le Nord nouveau a varié de 887 50 à 878 75.

L'Est a varié, depuis le détachement de son coupon, de 600 à 595; il est resté à 605.

Le Lyon-Méditerranée, qui était il y a huit jours à 936 25, a fléchi à 865; il est resté à 870, coupon détaché, en baisse de 22 75.

Le Midi a varié de 526 25 à 517 50; il est resté à 522 50.

L'Ouest a varié de 575 à 570; il est resté à 570.

Le Genève a fléchi de 425 à 405; il est resté à 410.

Le Dauphiné a monté de 602 50 à 535; mais il est retombé à 592 50, et il est resté à 600.

Le Béziers a fléchi de 140 à 120; il a repris à 130.

Les Lombards, qui étaient à 552 50, ont fléchi à 520, coupon détaché (22 50); ils sont restés à 520.

Les Autrichiens ont fléchi de 535 à 521 52; ils sont restés à 525.

Les Saragosse ont varié de 525 à 505; ils sont restés à 510.

Les Romains ont varié de 347 50 à 350; le Nord de l'Espagne, de 453 75 à 460; les Xérès, de 530 à 525.

Le Victor-Emmanuel, après avoir monté de 412 50 à 441 25, est resté à 422 50.

Samedi. — La rente s'est tenue avec une grande fermeté, mais la hausse n'a pas fait de nouveaux progrès. Les chemins de fer étaient lourds. On a détaché les coupon de 43 50 sur le Lyon, de 18 70 sur l'Est, de 22 50 sur les Lombards et de 7 50 sur le Crédit foncier. La rente a varié au comptant de 71 40 à 71 20, et à terme de 71 40 à 71 30; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 75. La Banque s'est tenue à 2,860; le Crédit foncier, à 787 50, coupon détaché; le Mobilier, de 717 50 à 712 50; l'Orléans, de 1,355 à 1,350; le Nord ancien, de 1,000 à 997 50; le Nord nouveau, de 887 50 à 885; l'Est, de 603 75 à 604 25, coupon détaché; le Lyon, de 892 50 à 888 75, coupon détaché; le Midi, de 527 50 à 526 25; l'Ouest, de 572 50 à 575; le Genève, de 425 à 420; le Dauphiné, de 632 50 à 630; le Béziers, de 140 à 135; les Autrichiens, de 538 75 à 536 25; les Lombards, de 532 50 à 528 75, coupon détaché; le Saragosse, de 520 à 512 50; le Victor-Emmanuel, de 441 25 à 437 50; le Nord de l'Espagne, de 460 à 462 50; le Xérès, de 535 à 530.

Lundi. — Le marché a été lourd, et toutes les valeurs ont éprouvé un peu de réaction. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 71, et à terme de 30 c. à 71; le 4 1/2 0/0, de 15 à 96 60. La Banque a monté de 5 à 2,865. Le Mobilier a fléchi de 8 75 à 703 75; l'Orléans, de 10 à 1,340; le Nord ancien, de 5 à 992 50; le Nord nouveau, de 5 à 880. L'Est s'est tenu à 602 50. Le Lyon a fléchi de 625 à 882 50; le Midi, de 5 à 521 25; le Genève, de 7 50 à 412 50; le Dauphiné, de 20 à 610; le Béziers, de 10 à 125; les Autrichiens, de 5 à 531 25; les Lombards, de 5 à 523 75. Les Saragosse se sont tenus à 512 50; le Nord de l'Espagne, de 461 25 à 463 75; le Xérès, à 527 50.

Mardi. — La rente était encore en voie de baisse; le mouvement rétrograde a cependant fait peu de progrès. Les chemins étaient tous offerts. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 70 90, et à terme de 5 c. à 70 95; le 4 1/2 0/0, de 55 c. à 96 15. La Banque s'est tenue à 2,865. Le Crédit mobilier a fléchi de 6 25 à 697 50; l'Orléans de 10 à 1,330; le Nord ancien, de 2 50 à 990. Le Nord nouveau s'est tenu à 880. Le Midi a monté de 3 75 à 525; le Genève, de 7 50 à 415. L'Est a fléchi de 2 50 à 600; le Lyon, de 7 50 à 875; l'Ouest, de 1 25 à 572 50; le Dauphiné, de 2 50 à 607 50; le Béziers, de 2 50 à 122 50; les Lombards, de 1 25 à 523 75; les Saragosse, de 1 25 à 511 25; les Xérès, de 2 50 à 525. Les Autrichiens se sont tenus à à 525; le Nord de l'Espagne, à 462 50.

Mercredi. — Les cours ont continué à fléchir. Les chemins ont éprouvé surtout une forte baisse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 70 70, et à terme de 20 c. à 70 75. Le 4 1/2 0/0 a repris de 15 c. à 96 25. La Banque s'est tenue à 2,865. Le Mobilier a varié de 705 à 687 50; l'Orléans de 1,330 à 1,326 25; le Nord, de 987 50 à 982 50; l'Est, de 600 à 601 25; le Lyon, de 872 50 à 865; l'Ouest, de 575 à 572 50; le Midi, de 522 50 à 520; le Genève, de 407 50 à 410; le Dauphiné, de 600 à 592 50; le Béziers, de 125 à 122 50; les Autrichiens, de 523 75 à 522 50; les Lombards, de 522 50 à 521 25; les Victor-Emmanuel, de 420 à 425; les Saragosse, de 511 25 à 507 50; les Xérès, de 527 50 à 530; le Nord de l'Espagne, de 461 25 à 460.

Jeudi. — Les cours étaient très-lourds au début; mais ils se sont raffermis. Les chemins étaient mieux tenus que les jours précédents. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 75 à 70 80, et à terme de 70 70 à 70 80. Le 4 1/2 0/0 a fait 96 15. La Banque a monté de 10 à 2,875; le Crédit foncier, de 12 50 à 800. Le Crédit mobilier a varié de 685 à 693 75; l'Orléans, de 1,330 à 1,335; le Nord ancien, de 980 à 986 25; le Nord nouveau, de 875 à 878 75; l'Est, de 600 à 605; le Lyon, de 865 à 870; le Midi, de 520 à 522 50; l'Ouest, de 572 50 à 570; le Genève, de 407 50 à 410; le Dauphiné, de 592 50 à 600; le Béziers, de 122 50 à 130; les Autrichiens, de 522 50 à 525; les Lombards, de 521 25 à 520; les Saragosse, de 507 50 à 510; les Victor-Emmanuel, de 425 à 422 50; les Xérès, de 525 à 527 50.

Vendredi. — La rente a éprouvé aujourd'hui une baisse rapide, sous l'influence des bruits relatifs au débarquement de Garibaldi et à une concentration de 45,000 Russes sur le Pruth. Les chemins de fer ont été relativement mieux tenus. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 70 30, et à terme de 55 c. à 70 25. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96 15; la Banque, à 2,875. Le Crédit mobilier a varié de 692 50 à 678 75; l'Orléans, de 1,332 50 à 1,328 75; le Nord ancien, de 987 50 à 982 50; le Nord nouveau, de 877 50 à 875; l'Est, de 605 à 602 50; le Lyon, de 870 à 866 25; le Midi, de 522 50 à 520; le Genève, de 405 à 407 50; le Dauphiné, de 592 50 à 582 50; les Autrichiens, de 523 à 520; les Lombards, de 520 à 513 75; les Saragosse, de 510 à 505; le Victor-Emmanuel, de 420 à 455; les Xérès, de 530 à 525.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeurs nominales des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époques de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	1?0.000	500	»	25 »	jan.av.juil.	243 75
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		25 30	....	745 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »	janv. juill.	410 »
Comptoir V C. Bonnard et Ce	C	6.650	100	»	Néant	février	47 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2030 »	avril	»
Sécurité	A	300	5.000	1/5	»	....	28 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.....	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »	février....	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février....	»
Mélusine	A	400	5.000	4/5	382 »	mars.....	18 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	784 »	....	31 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »	février....	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »	février....	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »	février....	»
Comptoir	A	60	5.000	4000	»	....	pair
Sphère	A	2.100	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril.....	700 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5 000	4/5	625 »	mars.....	140 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril.....	72 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	945 »	avril.....	»
France	A	2 000	5.000	4/5	200 »	avril.....	66 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril.....	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril.....	75 0/0 b.
Aigle	A	400	000	3000	200 »	avril.....	»
Paternelle	A	2.000	1.000	600	Néant	avril.....	»
Confiance	A	200	5.000	4000	Néant	avril.....	5 0/0 b
Nord	A	2.000	1.000	600	25 »	avril.....	»
Générale........ *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 2 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	18 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ns.	20 0/0 b
Phénix	A	400	5.000	4000	150 »	t. les 2 ns.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	300	400	15 »	avril.....	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.....	24 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »	janv. juill.	940 »
— act. de jouissance	A	»	1/24000	»	30	juin	» »
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	70	Néant	....	86 »
Omnibus de Londres	E	50.000	100	»	3 »	....	45 »
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	260	»	18 »	janv. jt.	175 »
Gondoles parisiennes	E	4.700	80	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars.....	65 »
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	80.120	1.250	»	50 »	avril. oct.	1220 »
— act. de jouiss.	A	88.000	1/88000	»	8 30	1er juin....	93 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	960 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ...	140 »
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	30 »	avril, oct.	480 »
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	520 »
Aire à la Bassée	A	400	3.000	»	305 »	févr. août	1145 »
Sambre à l'Oise	A	11.350	1 000	»	60 »	....	720 »
Scarpe inférieure	C	2.205	1.000	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	1250 »
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct.	430 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	45 »	....	150 »
Pont de Rouen	A	400	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	E	2.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis	E	4.000	1.000	»	5 1/2 0/0	....	390 »
Bazin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	3 1/2 0/0	janv. juill.	205 »
Marc-Fraissinet et Ce	C	»	»	»	»	....	300 »
Messager. Imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500		30 »	janv. juill.	625 »
Ce générale maritime	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	295 »
Comp. génér. de navigation	C	17.500	1/17500	»	» »	....	106 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	340 »
Armements Barbey et Ce	C	20.000	500	»	5 »	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	» »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin	E	6.000	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai.	265 »
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.000	1.000	»	35 »	avril.....	400 »
Monceau-Saint-Etienne	Civ.	2.000	500	»	» »	....	» »
Blanzy	C	30.000	500	»	35 »	févr. août.	» »
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	» »
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		» »	....	400 »
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	» »
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	139 75
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	8	....	127 50
St-Etienne	A	80 000	1/80000	»	8 »	....	134 75
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	»	17 »	....	116 25
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	700 »
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	40 »
Carmaux	C	110.000	150	»	6 75	mai, novem	82 50
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	440 »
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	25 »	....	400 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	6.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais	»	40.000	400	»	17 50	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »

Dénomination	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeurs nominales des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époques de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août.....	6 »
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander	E	10.000	500	»	37 50	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	20 »	mai, nov..	375 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »	....	862 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	8 »	octobre ...	» »
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre ...	» »
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	470 »
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	»	16 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	» »
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	185 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	457 50
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	» »
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	32 »	juin déc.	550 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24.000	500		70 »	juin déc...	677 50
Allevard	»	»	1.000	»	» »	....	1050 »
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »	avril, oct..	700 »
Châtillon et Commentry	E	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	782 50
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	....	600 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	450 »
Fourchambault	C	30 000	1/30000	»	12 »	....	310 »
Marine et chemins de fer		64.000	1/64000	»	41 »	mai, nov	445 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »	mai, novem	115 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.050	1/16000	»	60 »	....	600 »
Firminy		»	250	»	» »	....	175 »
Pont-Levêque (Vienne)	E	»	500	»	» »	....	185 »
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	710 »
Providence Belgique		5.500	1.000	»	7 »	septembre.	1305 »
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	»
J.-F. Cail et Ce. .... *Usines*	C	14.000	500	»	37 50	sept. mars.	800 »
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	»
Chameroy	C	4.000	500	»	»	juin. déc.	» »
Sandillot	C	2.300	250	»	50	....	» »
Cursiode	C	4.000	500	»	0 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	»	2 »	....	480 »
Ce Immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	7 »	janv. juill.	115 »
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	181 75
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	685 »
Union des Gaz	C	32.000	250	»	» »	janvier..	40 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	»	12 »	avril. oct.	190 »
Nord (Batignolles)	E	8 000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	97 »	....	» »
Versailles	C	.500	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	4?0 »
Calais	C	1.010	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	1060 »
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2230 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1050 »
Wazemmes	C	2.400	410	»	12 50	1er octobre.	» »
Malaga	»	»	»	»	» »	....	» »
Ce centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	20 »	janv. juill.	500 »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août......	570 »
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	600 »
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	28 »	30 avril..	» »
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	» »
Journaux réunis (*Constitutionnel et Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	» »
Droit	C	100	2.500	»	600 »	....	» »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/2500	»	» »	....	» »
Montluçon	E	24.000	500	»	6 »	....	100 »
Ougrées, Belgique	A	21.000	500	»	30 10	septembre.	450 »
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	» »
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	33 30	mars sept.	» »
Richer et Ce Vidanges	C	18.000	500	»	20	....	» »
Caoutchouc souple	C	50.000	00	»	10 »	31 mars...	» »
Cholet et Ce	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
Ce générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »	....	205 »
2 Cirques (E. Dejean et Ce)	C	6.750	200	»	10 0/0	5 févr. juill.	» »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époques de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Ce imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »	....	» »
Ports de Marseille	500	20 000	500	15	30 »	janv. juillet	491 25
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	20 »	avril octob.	522 50
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1155 »
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	1000 »
Carmaux (charbonnages)	370	2.000	500	10	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	9.000	600	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »	avril octob.	257 50
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »	mai nov.	242 50
Horme anc.	475	2.400	312 50	30	25 »	30 juin déc.	480 »
— nouv.	265	7.000	300	30	15 »	31 mars sept	2?1 25
J.-F. Cail et Ce	40	8.?00	450	14	30 »	janv. juill.	480 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	583 »
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	470 »
Union des gaz	250	12.737	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 5 AU 11 MAI

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée (années)	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 5 Compt.	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Compt.	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Compt.	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Compt.	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Compt.	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Compt.	Vendredi 11 Terme
1175	[illegible]	99	300.000	500	•	97 fr. pour 1859.	avril 1860...	Orléans	[illegible]	[illegible]	1341 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	[illegible] 25	1337 50	1335 ..	[illegible] 50	[illegible] 75
919	1565	99	400.000	400	•	65 50 pour 1859.	janvier 1860	Nord ancien	[illegible] 25	[illegible]	[illegible] 25	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	875 ..	874 75	875 ..	[illegible]
1018	1030	99	500.000	500	•	37 70 pour 1859	mai 1859...	Est	[illegible]	[illegible]	60[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	603 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	601 25
1163	[illegible]	•	[illegible]	500	•	63 50 pour 1859.	mai 1859...	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25
793	1621	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Midi	[illegible]	520 [illegible]	520 ..	[illegible]	520 ..	525 ..	521 25	520 ..	[illegible]	[illegible] 50	515 ..	[illegible]
1199	1.204	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859.	octobre 1858	Ouest	572 50	[illegible]	571 25	[illegible]	573 75	572 50	573 75	[illegible]	570 ..	570 ..	567 50	570 ..
229	234	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	425 ..	420 ..	412 50	412 50	407 50	415 ..	410 ..	410 ..	410 ..	410 ..	407 50	407 50
53	53	99	26.000	500	•		octobre 1857	Graissessac à Béziers	125 ..	125 ..	122 50	125 ..	125 ..	122 50	125 ..	123 50	130 ..	[illegible]	125 ..	130 ..
134	185	99	32.000	500	•••	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	630 ..	[illegible]	610 ..	610 ..	607 50	607 50	594 50	598 50	601 25	600 ..	560 ..	592 50
154	420	99	42.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	600 ..	...	...	600 ..	...	640 ..	600 ..	...	...
•		•	84.000	500	250		janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	470 ..	470 ..	...	...	470 ..	...	470 ..	470 ..	...	...
38		99	16.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1313	1361	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858.	janvier 1860	Chemins autrichiens	536 25	536 25	535 ..	531 25	525 ..	525 ..	532 50	527 50	533 75	535 ..	531 25	533 75
216	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	440 ..	437 50	427 50	422 50	4[illegible] 25	422 50	412 50	425 ..	425 ..	423 50	417 50	415 ..
•	1102	99	600.000	500	150	5 0/0	13 juin 1858	Russes (150 fr. payés)	461 25	465 ..	460 ..	460 ..	460 ..	465 ..	...	465 ..	462 50	...	...	...
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	...	...	461 25	...	461 25	461 25	461 25	...	461 25	...	...	...
90	175	99	80.000	500	400	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	265 ..	•	265 ..	•	263 75	•	...	•	265 ..	•	265 ..	•
206	247	99	72.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	•	...	•	...	•	422 50	•	...	•	425 ..	•
482	815	99	240.000	500	180	6 0/0	janvier 1860	Saragosse	508 75	512 50	513 75	512 50	510 ..	511 25	505 ..	507 50	507 50	510 ..	507 50	505 ..
1396	3113	99	750.500	500	200		oct. bre avril	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	527 50	530 ..	525 ..	525 75	522 50	522 50	520 ..	521 25	517 50	520 ..	515 ..	513 25
•	919	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	32[illegible]	...	342 50	...	342 50	...	340 ..	...	340 ..	...	...	...
•	723	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	465 ..	463 50	463 75	463 75	464 25	462 50	460 ..	455 ..	458 75	457 50	461 25	452 50
14	14	99	7.833	250	150	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
•	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	...	530 ..	530 ..	527 50	530 ..	525 ..	530 ..	527 50	530 ..	527 50	515 ..	505 ..
•	•	99	36.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	425 ..	425 ..	400 ..	...	395 ..	400 ..	390 ..	390 ..	...	•
•	•	99	31.000	500	...	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•
•	•	99	5[illegible]	400	200	5 0/0	•	Guill.-Luxembourg	...	...	...	...	262 50	263 50	300 ..	300 ..	323 ..	...	353 75	353 75

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des Compagnies	5	7	8	9	10	11
1848	5.000	1938	•	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	•
1842-1849	12.000	1903	•	•	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1843	2.775	1884	1100	•	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.[illegible]	1891	1125	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	1030 ..	...	1027 50	...	...
1848	13.333	1938	750	•	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	1005 ..
1843	6.400	1883	•	•	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	1030 ..	...
•	3.200	1927	•	•	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1843	961	•	•	•	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•
1852-1854	34.336	1903	divers.	•	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	1000 ..	...	...	1020 ..	1030 ..
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	•	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 ..	1030 ..	1030 ..	...	1030 ..	...
1847-1854	26.750	1939	divers.	•	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	995 ..	...	995 ..	...	991 50	...
1851	24.040	1905	500	•	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	485 ..	...	485 ..	485 ..
1854	102.014	1952	•	•	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	...	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	•	•	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	512 50	...	511 50	512 50	...	...
1852	265.[illegible]	1902	divers	•	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	497 50	500 ..	500 ..	495 75	500 ..	500 ..
•	5.[illegible]	1915	•	•	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	22.000	1953	500	•	400	•	15 ..	février, août,	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.415	1944	500	•	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	•	•	•	•	•	...
1854	131.007	1953	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	...	...	301 50	...	...	...
1856	255.000	1958	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	300 ..	302 50	302 50	302 50	302 50	301 50
1852	63.613	1952	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	...	301 50	305 ..
1855	2[illegible].000	1954	divers.	•	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	307 50	308 75	309 75	307 50	308 75	307 50
1853-1857	1103.000	1951	divers.	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	305 ..	303 75	305 ..	305 ..	305 ..	311 75
1854-1857	675.000	1938	divers.	•	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	306 25	307 50	303 50	306 25	307 50	307 50
1855	87.719	1954	285	•	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	302 50	305 ..	305 ..	...	305 ..	305 ..
1857	54.515	1954	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	...	300 ..	300 ..	302 50	301 50	...
•	250.000	1955	•	•	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 75	303 ..	303 75	301 25	302 50	301 25
•	1.350.000	1951	divers.	•	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	305 ..	304 75	304 50	303 50	305 ..	305 ..
•	411.[illegible]	1953	285	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	305 ..	305 ..	305 ..	303 75	305 ..	304 75
•	349.788	1957	285	•	500	juin	15 ..	Dº.	Midi ... gar.	302 50	301 25	301 25	305 ..	305 ..	306 75
•	22.010	1956	290	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	305 ..	303 ..	275 ..	296 ..	295 ..	...
1857	369.567	1949	270	•	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	305 ..	305 ..	305 ..	301 50	303 75	303 75
•	20.271	1935	•	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	301 25	303 75	301 50	303 75	302 50	303 75
•	30.000	1957	•	•	500	juin	15 ..	Dº.	Dauphiné ... gar.	301 25	301 50	303 50	302 50	306 ..	303 ..
1858	600.000	1958	•	•	500	•	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	303 75	306 ..	303 ..	305 ..	303 75	303 75
•	563.636	1946	275	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	260 ..	260 ..	258 75	258 75	260 ..	2[illegible] 75
1857	200.000	1949	275	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	263 75	263 50	263 75	261 25	261 25	261 25
1858	...	1961	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	248 25	246 25	247 50	247 50	246 25	247 50
1858	100.000	1953	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	265 ..	267 50	267 50	267 50	265 ..	267 50
1859	24.576	1957	280	•	500	•	15 ..	Dº.	Cordoue à Séville	260 ..	264 25	264 25	264 25	262 50	262 50
1859	•	1906	•	•	500	•	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	267 50	270 ..	267 50	267 50	266 50	266 25
1859	200.000	•	divers.	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	•	•	•	•	•	•
•	109.506	1937	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	117 50	117 50	120 ..	118 75	115 75	120 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 5 Comptant	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Comptant	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Comptant	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Comptant	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Comptant	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Comptant	Vendredi 11 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes — 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	71 50	71 50	71 ..	71 ..	70 50	70 65	70 70	70 75	70 65	70 70	70 30	70 35
Rentes — 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	.. ..	.. ..	71 10	71 20	70 95	.. ..	.. ..	.. ..	70 85	.. ..	.. ..	.. ..
Rentes — 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96 70	96 70	96 60	96 70	96 15	.. ..	96 25	96 40	96 15	96 60	96 15	96 25
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2[illegible] ..	•	[illegible] ..	•	2865 ..	•	2865 ..	•	2865 ..	•	2875 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	6[illegible] ..	•	640 ..	•	640 ..	•	...	•	640 ..	•	...	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	787 50	...	787 50	...	...	...	...	...	780 ..	...	782 50	800 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	47[illegible] 75	•	4[illegible] ..	...	450 ..	...	450 ..	...	450 ..	...	450 ..	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	447 50	•	447 50	...	450 ..	•	450 ..	•	450 ..	•	450 ..	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	96 75	•	96 75	•	94 75	•	96 75	•	96 75	•	96 75	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1859	90 ..	•	90 25	•	90 ..	•	90 ..	•	90 75	•	90 ..	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	...	•	902 50	•	902 50	•	...	•	...	•	902 50	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	712 50	712 50	705 ..	703 75	705 ..	697 50	690 75	697 50	691 50	693 75	690 ..	678 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1130 ..	•	1130 ..	•	1130 ..	•	...	•	1130 ..	•	1127 50	•
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	465 ..	•	4[illegible]0 ..	•	466 75	•	467 50	•	465 75	•	465 75	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	227 50	•	227 50	•	229 75	•	230 75	...	228 25	•	230 25	•
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	•	...	•	...	•	•	•	...	•	...	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 3/8	•	95 2/8	•	95 2/8	•	95 5/8	•	95 3/8	•	95 3/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	97 ..	•	.. ..	•	97 ..	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 50	.. ..	84 25	•	83 75	•	83 ..	.. ..	83 ..	•	83 50	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	52 50	•	.. ..	•	53 ..	•	53 ..	•	52 75	•	52 50	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	90 3/4	•	90 3/4	•	90 3/4	•	.. ..	•	91 ..	•	91 ..	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	370 ..	375 ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	365 ..
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	85 1/4	•	85 1/4	•	85 1/2	•	85 1/2	•	85 ..	•	85 ..	•
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance janvier 1860	480 ..	485 ..	485 ..	...	480 ..	480 ..	4[illegible]2 50	470 25	475 ..	475 ..	471 25	470 ..
Espagne, differ. convert., jouissance janvier 1860	3[illegible] ..	.. ..	37 7/8	.. ..	37 3/8	.. ..	37 ..	.. ..	36 3/4	.. ..	37 1/4	37 1/8
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	48 3/4	•	48 1/2	•	48 ..	•	47 1/2	•	48 1/4	•	48 1/8	•
Dº Dº 1851, jouissance janvier 1860	48 1/2	.. ..	48 1/2	.. ..	48 ..	.. ..	48 ..	47 1/4	.. ..	.. ..	48 3/4	.. ..
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	47 1/2	47 1/2	47 1/2	47 1/4	47 1/4	47 ..	47 1/2	.. ..	46 ..	46 3/4	46 1/4	46 ..
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	•	...	•	...	•	106 25	...	107 ..	•	106 50	•

[illegible]. — Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1038 19e ANNÉE — N° 20 SAMEDI 19 MAI 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

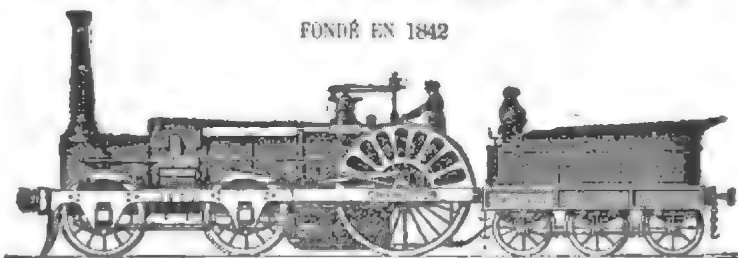
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris .... 10 fr. par an
Départements .... 12 —
Étranger .... 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

Émission de 40,000 Obligations
DU
CHEMIN DE FER
DE
PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Obligations de 500 fr., rapportant 15 fr., émises à 250 fr.

Par suite de la rapidité avec laquelle sont conduits les travaux du chemin de fer de Pampelune à Saragosse, les premières sections partant de Pampelune sont presque achevées, les locomotives parcourent déjà les lignes jusqu'à Tafalla; elles atteindront Tudela dans les premiers jours du mois de juillet.

En conséquence le conseil d'administration a décidé l'émission des obligations complétant le capital social.

Ces obligations sont de 500 francs et rapportent 15 francs d'intérêt par an payables par semestre, en avril et octobre.

Le paiement des coupons s'effectue :
A Madrid, chez M. J. de Salamanca;
A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce ;
A Marseille, id.
A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse, } au syndicat des agents de change.

Ces obligations sont émises à 250 fr., payables comme suit :

50 fr. en souscrivant;

50 fr. dans les dix jours qui suivront la répartition ;

50 fr. du 1er au 10 juillet;

Et 100 fr. du 1er au 10 octobre.

Les souscripteurs qui verseront par anticipation jouiront d'une bonification d'intérêt de 5 0/0, et recevront immédiatement les titres définitifs et négociables.

La souscription est ouverte à partir de *mardi*, 23 *mai* :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, on peut verser au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que, depuis le mardi 1er mai, le coupon du dividende, fixé par l'assemblée générale à 10 fr. par action, est payé à bureaux ouverts, de 10 h. à 3 h., dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, n° 99, sous déduction de 70 c. pour l'impôt mobilier.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la *Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas* sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale annuelle du 28 avril 1860 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *samedi* 26 *mai* 1860, à 8 heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, rue Richelieu, 99, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Nous avions laissé la rente à 70 fr. 25 c., nous la retrouvons cette semaine à 68 fr. 85 c., en baisse de 1 fr. 40 c. Cette réaction considérable est évidemment due à l'effet produit par les nouvelles politiques, c'est-à-dire par l'expédition de Garibaldi, par l'insurrection générale de la Sicile, et de plus par la perspective d'une nouvelle phase critique de la question d'Orient, sur laquelle la Russie vient d'appeler l'attention des puissances signataires du traité de Paris.

Mais l'effet est-il proportionné à la cause? C'est ce que nous ne pouvons pas admettre. Au cours de 68 85 le prix du 3 0/0 ne ressort réellement qu'à 67 35, puisque le coupon semestriel sera détaché dans quinze jours. 67 fr., c'est un cours de guerre; s'il y avait une guerre à l'horizon, à quel prix descendrait-on?

Or, il n'y a pas d'éventualité de conflit général. La lutte du roi de Naples avec ses sujets et avec les soldats de Garibaldi est et doit rester un fait intérieur dans lequel nul n'a à intervenir. Quant à la question d'Orient, évoquée par la Russie, il est certain qu'il ne s'agit pas le moins du monde aux yeux du jeune empereur de changements à opérer à main armée. Le gouvernement russe a pris soin de le déclarer dès l'origine; en signalant à l'Europe la situation intolérable des chrétiens dans l'empire turc, il demande aux grandes puissances leur coopération pour faire cesser un état de choses déplorable auquel il importe de porter remède.

Sur ce point il n'y a donc aucune inquiétude à avoir; la France et la Russie paraissent être, dès aujourd'hui, d'accord, et la réponse faite tout dernièrement aux interpellations d'un membre du Parlement par lord John Russel indique que ce n'est pas seulement la France et la Russie, mais bien toutes les grandes puissances européennes qui seraient appelées à décider les mesures nécessaires pour sauvegarder des intérêts évidemment méconnus.

Il est donc bien certain qu'ici les difficultés entrent, d'un commun accord, dans la voie diplomatique, et qu'aucun trouble n'en doit résulter pour la paix de l'Europe.

On ne pourrait donc raisonnablement expliquer les cours de la Bourse, si on ne savait qu'avec la constitution actuelle du marché, l'absence de public et de spéculation, la hausse ne rencontre pas d'appui sérieux, et que la baisse ne trouve pas de contre-partie qui lui résiste. Il est si vrai qu'on ne peut donner aucun motif à l'abaissement des cours, que le report est toujours presque nul, que sur certaines valeurs il y a même du déport, et que, de plus, — symptôme particulièrement caractéristique, — le comptant est presque toujours mieux tenu que le terme. Il n'est sans doute pas besoin de conclure, et chacun sent ce qui manque au marché des fonds publics.

On a pu voir d'ailleurs que l'Angleterre ne nous avait pas suivis dans cette espèce de panique qui vient de changer de fond en comble, en quelques jours seulement, les conditions financières du marché. Les consolidés ont au contraire conservé une grande fermeté. De plus, les causes momentanées qui avaient motivé l'élévation du taux de l'escompte, ayant commencé à disparaître, et les besoins d'argent étant devenus moins grands, le taux de l'escompte de la Banque d'Angleterre a été réduit de 5 à 4 1/2 0/0, et on ne doute pas qu'il ne descende bientôt à 4 0/0.

Pourquoi prendrions-nous plus au sérieux que le peuple anglais les complications actuelles? Nos ressources sont-elles moindres que les leurs? Notre situation en Europe est-elle moins bonne, et notre influence a-t-elle diminué depuis deux ans? C'est le contraire qui est vrai; jamais la France n'a été plus puissante, jamais sa prépondérance en Europe n'a été mieux établie, jamais ses conseils n'ont été plus écoutés, enfin, jamais sa puissance financière n'a été si grande. Nous espérons, du reste, que les capitaux, mieux édifiés sur les chances de l'avenir, continueront à se porter sur la rente, et qu'ils laisseront la spéculation à la baisse se fourvoyer. Il est possible d'ailleurs que la rapidité des événements qui s'accomplissent en ce moment dégagent une solution inattendue avant même qu'on ait eu le temps de bien mesurer les conséquences de l'entreprise tentée dans l'Italie méridionale.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 85, ferme à 68 80.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 fr, ferme à 95 10.

L'emprunt est coté 68 70.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	67.71 0/0
Ouest suisse	14.61 0/0
Nord	0.18 0/0
Union Suisse	5.85 0/0
Midi	2.40 0/0
Central Suisse	2.30 0/0
Ardennes	0.05 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	7.69 0/0
Orléans	0.»» 0/0
Bessèges a Alais	12.06 0/0
Est	12.27 0/0
Autrichiens	14.20 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	19.36 0/0
Lyon-Genève	23.68 0/0
Victor-Emmanuel	33 38 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	46.69 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	11 mai	18 mai	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 25	68 80	» »»	1 45
Rente 4 1/2 0/0	96 25	95 10	»» »»	1 15
Banque de France	2875 »»	2800 »	»» »»	75 »»
Consolidés	95 3/8	94 6/8	» »/»	» 5/8
Crédit foncier	800 »»	815 »»	15 »»	»» »»
Crédit mobilier	678 75	650 »»	» »»	28 75
Comptoir d'Esc^te	640 »»	632 50	» »»	7 50
Orléans	1328 75	1312 50	» »»	16 25
Nord	982 50	955 »»	»» »»	27 50
Nord nouveau	875 »»	842 50	» »»	32 50
Est	602 50	595 »»	»» »»	7 50
Paris-Méditerran^e	866 25	855 »»	» »»	11 25
Midi	520 »»	505 »»	» »»	15 »»
Ouest	570 »»	555 »»	» »»	15 »»
Genève	407 50	402 50	»» »»	5 »»
Dauphiné	582 50	575 »»	»» »»	7 50
Graissessac-Béziers	130 »»	120 »»	» »»	10 »»
Ardennes ancien.	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens.	520 »»	490 »»	» »»	30 »»
Victor-Emmanuel	415 »»	400 »»	»» »»	15 »»
Russes	485 »»	480 »»	» »»	5 »»
Romains	340 »»	330 »»	» »»	10 »»
Sud-Autrich.-Lombards	513 75	487 50	»» »»	26 25
Saragosse	505 »»	492 50	»» »»	12 50

LES CHEMINS DE FER EN 1859

DEUXIÈME ARTICLE

II.

Chemin de fer d'Orléans.

L'ancien réseau de l'Orléans a coûté en travaux une somme totale de	403,544,073 06
Si l'on en déduit le montant des subventions, et les produits divers provenant du Grand-Central et du Bourbonnais	58,940,258 16
On trouve que la Compagnie n'a réellement dépensé que	344,603,814 90

Cette somme a dû être, à peu de chose près, consacrée à l'établissement des 1,475 kilom., actuellement exploités sur l'ancien réseau; car la construction du surplus de ce réseau, c'est-à-dire les chemins bretons, n'ont été entamés que dans le courant du dernier exercice, sur une longueur de 145 kilom.

Dans cette hypothèse, les 1,475 kilom. actuellement exploités auraient occasionné une dépense d'environ 274,590 fr. par kil. en travaux exécutés, dépense qui, par l'effet des déductions ci-dessus indiquées, ne ferait ressortir qu'à 233,629 fr. par kil. le déboursé réel de la Compagnie. Ces évaluations doivent être plutôt affaiblies qu'augmentées, puisque dans la somme totale des dépenses se trouvent compris les études et les travaux préparatoires des chemins bretons.

Le nouveau réseau a dépensé jusqu'à ce jour	247,023,624 14
Les mines et usine d'Aubin	20,356,121 78
Y ajoutant l'ancien réseau	344,603,814 90
On a une dépense totale de	511,982,560 82

Au 28 février 1860, les recettes de premier établissement présentaient un solde créditeur de 48,088,016 13.

Voici maintenant le décompte de l'exploitation de l'ancien réseau pour 1859.

Recettes de toute nature	73,622,483 37
Dépenses de toute nature	40,720,159 61
Excédant...	32,902,323 76

Les recettes se décomposent ainsi :

1° Reliquat de 1858	113,743 39
2° Domaine	410,143 67
3° Finances et portefeuille	2,014,143 03
4° Exploitation	66,606,531 73
5° Recettes d'ordre	3,423,570 57
6° Exercices clos	1,054,051 98
Total	73,622,483 37

Voici le détail des dépenses :

1° Administration.....Fr.	1,014,837 34
2° Domaine	342,612 56
3° Emprunts	10,916,280 28
4° Exploitation	17,476,917 22
5° Service des ingénieurs	6,004,056 54
6° Matériel	1,149,085 59
7° Dépenses d'ordre	3,423,570 57
8° Exercices clos	392,769 54
Total...	40,720,159 61

On a vu que les recettes de l'exploitation, y compris celles du camionnage, omnibus, etc., sont de.....Fr.	66,606,331 73
Si l'on en déduit les dépenses du camionnage, etc.	1,721,168 98
On trouve comme résidu des recettes propres de l'exploitation	64,885,362 75
Les dépenses propres s'élèvent d'après le rapport, et sans que nous en puissions reconstituer le détail, à	20,780,440 80
Produit net...	44,104,921 95

Ce qui établit une proportion de 32.03 de la dépense à la recette. Mais si l'on ajoute à la dépense les 15 0/0 prélevés en faveur des employés et qui peuvent être considérés comme un supplément de traitement, la proportion s'élèverait à 35.25 0/0. Enfin, si l'on ajoute aux charges proprement dites de l'exploitation la somme affectée au renouvellement de la voie et du matériel roulant, la dépense serait de 40.30 0/0.

Au terme de ce travail général, nous ramènerons à des données uniformes les bases d'après lesquelles les Compagnies calculent leurs dépenses d'exploitation. Pour le moment, nous nous bornons à enregistrer les résultats particuliers, tels qu'ils sont présentés par les rapports.

On a vu que l'excédant des recettes sur les dépenses a été de		32,902,323 76
Déduisant la réserve		1,410,817 61
Reste à répartir		31,491,506 15
Sont attribués :		
1° A l'amortissement.	254,925 »	
2° A M. Lecomte	12,000 »	
3° Aux employés	2,092,139 73	2,359,064 73
Reste pour les actionnaires		29,132,441 42
Ce qui donne, à raison de 97 fr. par action pour 300,000 actionnaires		29,100,000 »
Et laisse pour 1860 un reliquat de		32,441 50

On sait que le chiffre revenant aux actions sur les produits de l'ancien réseau a été fixé, par les conventions de 1859, à un minimum de 25,000 fr. par kilomètre pendant la période qui s'écoulera entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement de toutes les lignes, c'est-à-dire d'ici à dix ou douze ans; à partir de cet achèvement, le chiffre revenant aux actions s'élèvera à 27,400 fr. par kilomètre.

Les chiffres de l'exercice de 1859 fournissent à cet égard les données suivantes : le revenu net, non déduites les charges d'emprunts, s'est élevé à 40,048,721 fr. 70, qui, pour 1,475 kilomètres exploités sur l'ancien réseau, représentent un revenu de 27,151 fr. par kilomètre.

J.-G. BORDOT.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Section de Paris à Sevran.

On annonce que la Compagnie du chemin de fer du Nord doit inaugurer, du 20 au 25, la première section de la ligne de Soissons, entre Paris et Sevran. La station de Sevran se trouve à quelques kilomètres de distance de Livry qui est déjà desservi par la ligne de l'Est (station de Bondy). Les deux Compagnies de l'Est et du Nord vont donc se trouver en contact pour l'exploitation de cette partie importante de la banlieue de Paris.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE.

La section de Pampelune à Tafalla sur le chemin de Pampelune à Saragosse est achevée. La pose de la voie s'effectue avec rapidité; les locomotives parcourent déjà 47 kilomètres; elles atteindront 72 kilomètres dès le mois de juillet prochain. On espère vers cette époque l'ouverture d'un service de Bayonne à Madrid par les diverses sections achevées sur le chemin de fer de Pampelune à Saragosse et de Saragosse à Madrid. Par suite de ces dispositions, la route de Bayonne à Madrid sera abrégée de trente lieues sur le service actuel des diligences.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A MADRID ET ALICANTE.

Les recettes se sont élevées, pour la semaine dernière, sur le chemin de Saragosse à Madrid et Alicante, à 770 fr. pr kilomètre ; ce qui représente une recette annuelle de 40,040 fr.

On voit que nos prévisions sont de plus en plus justifiées.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Nous disions dans notre numéro du 28 avril que l'ajournement de la discussion du projet de loi relatif à la Compagnie de Graissessac à Béziers avait été prononcé sur la demande du gouvernement d'accord avec la Commission.

Depuis, le Corps législatif a été saisi d'une modification à l'article 1er du projet de convention entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Par suite de cette modification, l'article 1er du projet de convention serait ainsi conçu :

« Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à garantir, à dater du 1er janvier 1860, l'intérêt et l'amortissement des emprunts contractés ou à contracter par la Compagnie, sans que le montant de ces emprunts puisse excéder un capital de 18 millions de francs, et sans que le chiffre total des sommes que l'Etat pourrait avoir à payer successivement, à raison de ladite garantie, puisse dépasser 4 millions de francs.

» La durée de cette garantie n'excédera en aucun cas le terme de douze années, et le montant de l'annuité garantie par l'Etat ne sera pas supérieur au chiffre de 1 million 140,000 fr. »

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ.

Première assemblée générale des actionnaires.

Mardi 15 mai, a eu lieu, à la salle Herz, la première assemblée générale des actionnaires de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps, fondateur concessionnaire de l'entreprise et président du Conseil d'administration.

Le bureau a été constitué; conformément aux statuts, les deux plus forts actionnaires présents à l'assemblée ont été désignés comme scrutateurs.

M. Paul Merruau, secrétaire général de la Compagnie, a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire.

Les épreuves et les vicissitudes qu'a eu à subir, pendant les deux premières années de son existence, l'œuvre hardie du percement de l'isthme de Suez, et les grands intérêts qu'elle a mis en jeu donnaient à cette première réunion une importance particulière.

M. Ferdinand de Lesseps, après quelques paroles chaleureuses adressées à l'assemblée pour la remercier des marques de confiance et de sympathie qu'elle lui a données depuis le commencement de l'entreprise, a lu un rapport plein de faits et de documents du plus grand intérêt. C'est l'historique complet de ce vaste projet, pris à son origine et reproduit à larges traits dans ses phases diverses de succès et de revers. Cette lecture, qui n'a pas duré moins d'une heure et demie, a été interrompue à diverses reprises par d'unanimes applaudissements, lorsque surtout M. de Lesseps est arrivé à cette partie du rapport qui fait connaître les établissements créés sur tous les points de l'isthme et la marche rapide imprimée aux travaux. En écoutant le récit des négociations, des démarches, des luttes, des voyages qu'a nécessité un tel projet, on a pu seulement se faire une idée du courage et de l'énergie qu'il a fallu déployer pour vaincre tant de difficultés et pour rester maître du terrain. Aussi l'assemblée s'est levée tout entière pour assurer de son concours le plus actif l'intrépide promoteur du canal de jonction entre l'Occident et l'Orient.

Un résumé, si complet qu'il fût, ne pourrait qu'affaiblir un document de cette importance. Nous le publions en entier dans notre supplément d'aujourd'hui et nous pensons qu'il sera lu avec un vif intérêt.

F. GRIMAUD.

STATISTIQUES DES SOCIÉTÉS COMMERCIALES EN FRANCE.

Nous empruntons à un travail publié dans le *Journal des Economistes*, par M. A. Courtois fils, des données très-curieuses sur les Sociétés commerciales en France depuis 1840.

Les Sociétés en commandite présentent particulièrement des résultats dignes d'attention.

Les Sociétés en nom collectif ont constamment suivi une progression marquée de 1840 à 1845; leur nombre, de 1,634 en 1840, s'élève rapidement à 2,080 en 1845 ; mais en 1846, il y a un temps d'arrêt; elles retombent cette année, à 1,989 ; en 1847, à 1,952 ; en 1848 à 1,061, pour retrouver bientôt des chiffres bien supérieurs avec l'année 1852. En 1856 le nombre des Sociétés en nom collectif s'élève à 3,063, et à 3,107 en 1857.

Le développement des Sociétés en commandite par action n'offre pas moins d'intérêt.

En 1842, elles sont au nombre de 113, dont 49 ayant des actions nominatives et 74 avec des actions au porteur.

En 1846, elles s'élèvent déjà à 276, dont 235 de la première catégorie et 41 de la seconde.

L'année 1848 arrête la progression qui, en 1852, reprend son essor. Le chiffre des sociétés en commandite par actions pour cette année est de 200, dont 130 avec actions au porteur, et 70 avec actions nominatives. L'année suivante, les premières sont au nombre de 266, et les secondes au nombre de 118 ; en 1855, elles sont de 277 au porteur contre 110 nominatives; en 1856, de 340 contre 123.

En 1857, la loi nouvelle a porté ses fruits : les sociétés en commandite au porteur sont de 95 seulement ; les sociétés en commandite nominatives sont de 122 ; en 1858, les premières sont de 37, les secondes de 87.

On le voit, ce sont donc surtout les sociétés par actions au porteur qui ont souffert, puisqu'elles ont été réduites en deux ans de 340 à 37.

Nous devons faire remarquer que les chiffres que nous reproduisons ci-dessus sont tous empruntés aux rapports officiels de la justice civile et commerciale, et qu'ils constatent par conséquent purement et simplement le dépôt au greffe, conformément à la loi, de la constitution des sociétés créées dans les années dont il est question ; mais ils ne prouvent nullement que ces sociétés aient fonctionné et qu'elles aient trouvé les fonds pour lesquels elles se proposaient de faire appel au public, en un mot qu'elles soient entrées dans la période d'exécution.

On peut ajouter que si la forme des sociétés en commandite est beaucoup moins employée, la forme anonyme n'en a guère profité. En effet, depuis 1854, où le nombre des sociétés de ce genre, annuellement approuvé, avait atteint son maximum, soit 36, il y a eu décroissance presque continue. Ainsi, en 1856 il ne s'est constitué que six sociétés sous la forme anonyme; en 1857, on en compte treize.

Quoi qu'il en soit ce résultat n'est pas en rapport avec la préférence qui a été ostensiblement accordée dans ces derniers temps à la société constituée sous la forme anonyme.

J.-G. BORDOT.

RÉDUCTION DES DROITS DE PATENTE DES ASSOCIÉS EN NOM COLLECTIF.

Une disposition additionnelle à insérer dans le projet de finances de l'exercice 1861 et portant modification du droit de patente des associés en nom collectif a été présentée au Corps législatif dans sa séance du 4 mai.

Les associés en nom collectif ont toujours été assujettis au droit de patente. Il est de principe, en effet, que la patente est personnelle et que tout commerçant doit être patenté. Aussi, la loi de brumaire an VII imposait tous les associés secondaires aux mêmes droits que l'associé principal.

La rigueur de cette disposition a été successivement adoucie par les lois de 1817 et 1818 et par l'art. 16 de la loi du 25 avril 1844, qui n'impose au droit fixe entier que l'associé principal, et qui se borne à assujettir à un demi-droit les associés secondaires en les exemptant de tout droit proportionnel.

Les dispositions nouvelles relatives aux patentes insérées dans la loi de finances de l'exercice 1859 avaient eu pour résultat d'augmenter dans certains cas le droit fixe de patente dans une proportion considérable. C'est ainsi, — l'exposé des motifs du projet de loi dont nous nous occupons le cite comme exemple,— c'est ainsi qu'une maison industrielle d'une grande importance avait vu par suite de ces dispositions le droit fixe de sa patente augmenter de 2,200 fr. à 10,627 fr.

L'administration a reconnu qu'il est peu conforme à l'esprit général de notre législation que le droit fixe de patente, sauf dans certains cas prévus et déterminés, atteigne un taux si élevé, qui n'est plus en proportion avec l'impôt auquel sont assujetties les autres professions

commerciales, et elle a cherché les moyens, tout en maintenant les principes consacrés par la loi, d'en limiter les conséquences.

Pour obtenir ce résultat le gouvernement vient de proposer au Corps législatif, en maintenant pour l'associé principal le droit fixe de patente tel qu'il est réglé par la loi de 1844, d'adopter le projet de loi suivant qui limite d'une manière imm ab'e la pa t contributive de l'associé secondaire dans les frais de patente.

A partir de 1861, le droit de patente des associés, dans les Sociétés en nom collectif, sera réglé ainsi qu'il suit :

L'associé principal continuera à être assujetti à la tota'ité du droit fixe afférent à la profession, conformément à l'article 16 de la loi du 21 avril 1844.

Le même droit sera divisé en autant de parts égales qu'il y aura d'associés en nom collectif, et une de ces parts sera imposée à chaque associé secondaire.

Toutefois, cette part ne devra jamais, dans les cas prévus par l'article 23 de la loi du 18 mai 1850, dépasser le vingtième du droit fixe imposable au nom de l'associé principal.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 12 MAI 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 12 mai
Paris-Méditerranée.......	22.961 58	865 »»
Nord..................	21.446 »»	978 75
Orléans................	14.671 74	1325 »»
Ouest..................	13.657 05	505 »»
Bességes................	12.430 20	440 »»
Est....................	12.343 36	600 »»
Midi...................	9.376 64	518 75
Genève..................	8.271 25	408 75
Ardennes................	7.217 24	460 »»
Dauphiné................	6.462 17	585 »»
Autrichiens	fl.4.393 17	817 50
		Au 5 mai.
Lombards-Vénitiens-Sud.	10.588 38	528 75
Madrid à Alicante.......	9.503 56	512 50
Victor-Emmanuel........	8.375 43	437 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Après avoir triplé la largeur de la voie ferrée entre Saint-Denis et la gare de la Chapelle, la Compagnie du chemin de fer du Nord est en train de doubler la largeur de son railway entre la gare de la Chapelle et l'embarcadère du faubourg Saint-Denis. Au lieu de deux, il y aura quatre voies. Ces travaux nécessitent des terrassements considérables et la transformation de sept ou huit ponts jetés au-dessus de la voie. — De leur côté, les Compagnies de l'Est, de Lyon, d'Orléans et de l'Ouest agrandissent aussi leurs gares.

— D'après un arrêté du 19 avril 1860, de M. le préfet du département de la Meurthe, MM. les ingénieurs du service du contrôle des travaux du chemin de fer de l'Est et les agents placés sous leurs ordres, sont autorisés à pénétrer dans les propriétés particulières et dans celles des communes ou de l'Etat, placées sur la ligne des études, à l'effet de faire des levées de plans et de nivellement, sondages et autres opérations nécessaires pour la rédaction de l'avant-projet d'un chemin de fer devant relier Neufchâteau à la gare de Toul, sur la ligne de Paris à Strasbourg.

— Les travaux du chemin de fer sur la ligne de Moret à Nevers sont poussés avec une grande activité. On espère que la section de Moret à Montargis sera bientôt livrée à l'exploitation. Les travaux de la gare de Montargis sont commencés, les rails se posent, et le matériel qui arrive donne lieu à une active circulation.

On parle de l'inauguration de la ligne pour le 2 juillet.

— La Compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon déploie sur la ligne par le pied du Jura une grande activité. La préfecture du Jura a reçu le dépôt des plans parcellaires devant servir de base aux enquêtes locales qui précèdent l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée sur les territoires des seize communes : Saint-Lothain, Saint-Lamain, Passonans, Frontenay, Bréry, Domblans, Voiteur, le Vernois, le Louverot, Montain, Lavigny, le Pin, Pannessières, Perrigny, Montaigu et Lons-le-Saulnier. Bientôt sans doute ils seront envoyés aux mairies de ces diverses communes.

D'un autre côté, une décision de S. Exc. le ministre des travaux publics, en date du 14 avril 1860, porte que la Compagnie concessionnaire du chemin de Bourg à Besançon établira cinq stations entre Poligny et Lons-le-Saulnier, aux lieux ci-après, savoir : 1o aux abords de Saint-Lothain; 2o à Passenans; 3o à Domblans; 4o entre Domblans et Lons-le-Saulnier, aux abords de la route départementale no 16; 5o enfin à Lons-le-Saulnier.

Enfin la Compagnie vient d'adjuger un lot d'une importance de 4,200,000 francs, pour les travaux entre Grozon et Passenans, et elle prépare les éléments du troisième lot, compris entre Passenans et Lons-le-Saulnier.

Sur la ligne de Dôle à Pontarlier, elle a également adjugé les trois lots compris dans le Jura, depuis Mouchard jusqu'à la frontière du Doubs, au-delà de la forêt de la Joux.

— Nous apprenons, dit le *Courrier de Marseille*, qu'à la suite d'actives négociations, un arrangement est survenu entre la Compagnie de la Méditerranée et l'administration du Victor-Emmanuel, pour la construction d'une ligne ferrée qui souderait Gênes aux chemins de l'Italie centrale et à la voie qui doit prochainement aboutir à la nouvelle frontière du comté de Nice. La ligne de la Méditerranée serait ainsi en communication directe avec Nice, Gênes et Florence.

— Une souscription avait été ouverte à Strasbourg pour la formation de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Barr et à Wasselonne, par Molsheim ; le chiffre des souscriptions nécessaires ayant été atteint, la liste a été close, et la Compagnie va se constituer.

— Le projet de chemin de fer de Haguenau à Niederbronn (Bas-Rhin) a été soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées dans la séance du 30 avril, et appuyé d'un avis favorable.

— La section de Manresa à Lerida, sur le chemin de fer de Barcelone à Saragosse, a été inaugurée le 5 de ce mois. Le service des voyageurs ne tardera pas à y être organisé, et le service des marchandises suivra de près.

C'est un nouveau parcours de 120 kilomètres ajoutés aux 66 kilomètres déjà en exploitation de Barcelone à Manresa.

— Les travaux de la nouvelle gare du chemin de fer du Nord, nécessités par les besoins croissants du service, viennent de commencer. D'après le plan adopté, on se propose de déplacer l'axe de la gare actuelle, et d'établir la nouvelle gare de telle sorte que son entrée princi ale sur la rue de Dunkerque se trouverait reportée en face de la rue de Denain, au lieu d'être, comme à présent, en face de la rue de Saint-Quentin. Par suite, des modifications importantes ont dû être apportées aux projets arrêtés précédemment pour les voies publiques formant les abords de la gare du Nord. Ainsi l'on doit ouvrir, dans l'axe principal de la gare, une avenue de trente mètres de largeur, qui remplacera la rue de Denain et établira une communication entre la rue de Dunkerque et le point de croisement du boulevard du Nord et de la rue Lafayette. Une autre rue de vingt mètres de largeur sera ouverte dans l'axe de la cour du départ.

— L'*Engineer* dresse la statistique des locomotives employées sur les chemins de fer. La France a 2,621 locomotives, dont 2,521 de fabrication française. Sur les chemins de fer allemands, il y a 2,860 locomotives, dont 2,277 de fabrication allemande. Les chemins allemands n'ont que 301 locomotives anglaises, 190 belges, 60 américaines et 22 françaises. La plupart des locomotives en usage en Russie ont été construites à Saint-Pétersbourg ou aux environs. En Autriche, il y a une vaste usine à locomotives dans la capitale. Cette usine appartient au gouvernement. On y construit des locomotives de première classe, qui sont de 500 liv. st. moins chères que les locomotives de Newcastle ou de Manchester. Une autre usine est établie à Weimer-Neustadt, à 29 milles au sud-ouest de Vienne. En Prusse, l'usine de Borsig, à Berlin, a fourni près de 1,200 locomotives depuis qu'elle fonctionne.

F. GRIMAUD.

Nous avons publié, dans notre numéro du 28 avril dernier, une pétition des maîtres de forges de la vallée de la Blaise, afin d'obtenir un chemin de fer de Saint-Dizier à Bricon.

Une autre pétition, qui complète la première, vient d'être adressée par le même groupe d'industriels à MM. les ministres des finances, de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au sujet de l'application à l'établissement du chemin de fer dont il s'agit, d'une partie des ressources que le

gouvernement a le projet de mettre à la disposition de l'industrie.

Messieurs les ministres,

Vous venez de saisir le Corps législatif d'un projet de loi qui consiste à affecter une somme de 40 millions à des prêts à l'industrie, afin de lui faciliter les moyens d'améliorer son matériel, de perfectionner son outillage, condition nécessaire pour la mettre à même de lutter avec la concurrence étrangère. Les propriétaires des hauts-fourneaux désignés dans le rapport qui précède le projet de loi, comme pouvant être dans la nécessité de faire dans leurs usines de sérieuses modifications, voient avec une profonde reconnaissance la sollicitude du gouvernement pour l'industrie métallurgique si cruellement éprouvée.

Tous nous sommes disposés à recourir à la munificence impériale, mais désireux, dans un sentiment que comprendront parfaitement Vos Excellences, d'en faire profiter l'agriculture et la propriété forestière si importante dans notre vallée:

Nous avons l'honneur de vous exposer que l'outillage le plus incomplet dans notre groupe et pourtant le plus utile à notre industrie métallurgique, c'est le mode de transport à bon marché, c'est une voie ferrée.

Nous venons de présenter une humble supplique à l'Empereur, pour obtenir de sa sollicitude paternelle l'établissement par la Blaise, d'un chemin de fer de Saint-Dizier à Bricon, et nous pensons que ce *serait à l'établissement de ce chemin de fer que devraient être consacrées* les sommes que nous obtiendrions pour modifier notre matériel. La Compagnie de l'Est, qui aurait la certitude de voir son tonnage s'accroître par l'exécution de la ligne projetée, s'empresserait d'en prendre à sa charge l'exécution, moyennant une faible subvention que nous évaluons à deux millions.

Nous prendrons la liberté, messieurs les ministres, de vous faire observer que les mécanismes s'usent, disparaissent souvent avec les hommes et toujours avec eux le souvenir du bienfait, tandis qu'un chemin de fer est une disposition permanente destinée à faire baisser le prix des matières premières et les transports, à développer les grandes consommations, et qui rappellerait toujours aux industries comme aux populations la sollicitude incessante du gouvernement de l'Empereur.

Nous avons, messieurs les ministres, la profonde conviction que notre demande sera accueillie favorablement. D'une part elle n'impose à l'État qu'un sacrifice prévu et momentané (les chemins de fer devant lui faire retour avec une plus-value considérable), et de l'autre elle rentre dans le programme tracé par le gouvernement qui a promis « de venir résolû-
» ment en aide à la métallurgie française en
» faisant exécuter avec une infatigable solli-
» citude tous les travaux, toutes les voies de
» communication destinées à favoriser de la
» manière la plus énergique les transports du
» minerai, la fabrication de la fonte et du
» fer. » Vos Excellences comprendront que ces promesses doivent se réaliser pour un bassin métallurgique renfermant, condition unique, 50 usines hauts-fourneaux, forges et bocards, dans un parcours de 40 kilomètres.

Confiants dans votre sollicitude si connue pour l'industrie nationale, nous avons l'honneur d'être, messieurs les ministres, avec le plus profond respect, vos très humbles serviteurs, etc.

Pour extrait :
F. Grimaud.

SOCIÉTÉ
DES
MINES DE HOUILLE DE LA SARCELIÈRE.
(Allier)

ÉMISSION DE 650,000 FRANCS D'OBLIGATIONS
garanties par un droit de première hypothèque.

Les obligations sont émises à 100 fr., remboursables à 125 fr. en 25 ans qui commenceront le 1er octobre 1861, rapportant 6 fr. par an, payables par semestre, 1er janvier, 1er juillet.

Le premier tirage comprendra 140 obligations; chacun des suivants sera progressif.

La Société de la Sarcelière est propriétaire, suivant décrets des 23 mai 1853 et 21 août 1858, dans le département de l'Allier, qui renferme les riches gisements de Commentry, de Bézenet, etc., de concessions de mines de houille et de schistes bitumineux d'une étendue de 7 kilom. 500 mètres carrés.

L'épaisseur constatée des couches de charbon est de 3 m. à un étage supérieur, 1m, 20 à un étage inférieur; elles sont régulières sur toute l'étendue du bassin.

Par suite de l'ouverture récente de la section de Moulins à Montluçon (Cie d'Orléans), les concessions ne sont plus qu'à 10 kilomètres de la ligne de fer.

Dans le but de développer l'exploitation de la houille et des schistes, la dernière assemblée des actionnaires a autorisé son administrateur à émettre pour 650,000 fr. d'obligations.

Le capital réalisé de la Société est de 1,050,000 francs.

En ce moment, l'exploitation laisse un produit net de 140,000 francs par an; les travaux faits avec les capitaux appelés aujourd'hui doivent porter ce produit à 210,000 fr. avant même que le bassin soit relié au chemin de fer par un embranchement projeté.

L'annuité des obligations n'est que de 56,498 fr. 73 c.

Pour donner en outre toute sécurité aux obligations, il a été arrêté que chacune d'elles serait *garantie par un droit* de PREMIÈRE HYPOTHÈQUE, suivant contrat reçu par Me Beau, notaire à Paris, dépositaire des titres.

Ce droit frappe les immeubles ruraux de la Société (*49 hectares 46 ares de terre*, 18 *maisons*), les immeubles par destination, et les concessions (7 *kilomètres* 500 *mètres*) actes de propriété, concédés par le Gouvernement; on peut évaluer l'actif immobilier de la Société, seul, à QUINZE CENT MILLE FRANCS; sa valeur est appelée à augmenter considérablement par suite des travaux projetés.

Les obligations de 100 fr. sont payables, savoir:

25 fr. en souscrivant et 25 fr. les 1er juin, 1er juillet et 1er août.

Les titres libérés de suite porteront jouissance du 1er janvier 1860.

Cette affaire, TOUTE FRANÇAISE, présente les garanties les plus sérieuses, la houille et la propriété immobilière.

La souscription est ouverte du 12 au 24 mai:

A PARIS: chez MM. L. DAUCHEZ DE LACHAISE et Ce, banquiers, rue Notre-Dame-des-Victoires, no 32, et au siége social;

EN PROVINCE: Verser à leur crédit aux succursales de la Banque ou chez leurs correspondants, indiqués dans les journaux de chaque département.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA COMPAGNIE ANONYME DES NU-PROPRIÉTAIRES.

Séance du 30 *avril* 1860.

M. Martin Leroy, ancien président de la Chambre des agréés de la Seine, a fait, au nom du Conseil d'administration, un rapport qui établit ainsi la situation de la Société:

Extrait de la balance générale des comptes.

Débit:

Pleines propriétés.

Caisse, Banque de France, etc., etc.	417,705 97
Rentes sur l'État, créances hypothécaires, etc.	1,059,319 »
Maison boulevard des Capucines et rue Louis-le-Grand	1,000,000 »
Prairies à a Rochelle	124,849 25
	2,601,874 22

Nu-propriétés.

En rentes sur l'État, obligations, créances hypothécaires	3,976,785 16
Usufruits	151,761 82
Total	6,730,421 20

Crédit:

Capital social	6,000,000 »
Capitaux viagers, bons à intérêts composés, etc.	397,584 24
Réserves, de loyers d'avance, et statutaire	34,000 »
Intérêts aux actionnaires	123,029 75
Profits et pertes	175,807 21
Total	6,730,421 20

Compte de profits et pertes.

Débit:

Charges diverses	141,728 84
Intérêts aux actionnaires, 4 0/0	233,222 10
Dividende aux actionnaires, 2 1/2 0/0	145,777 30
Direction et réserve	27,974 40
Solde actif	11,055 51
Total	559,758 15

Crédit:

Bénéfices divers	559,758 15

SOCIÉTÉ DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE SILÉSIE.

Conformément aux articles 16 et 17 des statuts de la Société, approuvés le 28 septembre 1853 par S. M. le roi de Prusse, et à l'annexe du 3 septembre 1856, la Société publie ci-après la balance de son actif et de son passif au 31 décembre 1859.

ACTIF.

	Thalers.		
Mines de calamine et de charbon	7,387,615	26	2
Usines à zinc	506,158	15	4
Immeubles	199,179	20	9
Matériel d'exploitation des usines	27,580	27	»
Matériel des usines et factorerie	61,092	5	»
Stock de calamine et de charbon	178,444	12	4
Stock de zinc brut et laminé	141,943	5	6
Terre réfractaire	2,228	27	9
Traites et remises	32,567	15	9
Argent en caisse	31,724	19	2
Comptes courants	92,182	18	10
	8,660,718	13	7

PASSIF.

Compte de capital	6,410,500	»	»
Argent resté au compte Henkel	1,635,000	»	»
Dividendes arriérés : A payer en argent... 2,516 7 6 ; A payer en actions de priorité 90/0 33,293 7 6	35,809	15	»
Acceptations de banquiers	160,097	2	8
Fonds de réserve	105,797	22	2
Solde à nouveau de 1858	4,668	24	7
Solde du compte de 1859	208,845	9	2
	8,660,718	13	7

Breslau, le 6 mai 1860.

Le Conseil d'administration,

En conséquence de la balance qui précède, le Conseil d'administration a fixé le dividende de l'année 1859 à 4 1/2 0/0 pour les actions de priorité et à 3 1/2 0/0 pour les actions de fondation.

Nous invitons donc les porteurs d'actions, savoir :

1° Les porteurs d'actions de priorité, à toucher la première moitié du dividende de 8 fr. 43 c., le 15 mai et la seconde moitié de 8 fr. 44 c. le 15 novembre prochain ;

2 Les porteurs des actions de fondation, la première moitié du dividende de 6 fr. 56 c. le 15 mai, la seconde moitié de 6 fr. 56 c. le 15 novembre prochain :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier ;

En Belgique, à la caisse de la Vieille-Montagne, à Angleur.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le directeur général,
A. SCHMIEDER.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIX[e] siècle

La douzième livraison des **Grandes usines de France**, TABLEAU DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE AU XIX[e] SIÈCLE, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle sous le titre de : Papeterie d'Essonne, 3[e] partie, défilage, raffinage, collage.

La prochaine livraison traitera de la fabrication des canons, sous le titre de : *Fonderie de Douai.*

Les *Grandes usines de France* paraissent deux fois par mois, en livraisons de 16 pages grand in-8°, ornées de belles gravures et de dessins explicatifs. Les douze livraisons qui ont déjà paru contiennent cinquante-quatre gravures.

En envoyant 12 fr. au directeur de la Librairie-Nouvelle, *boulevard des Italiens*, 15, on recevra *franco* les vingt livraisons composant le premier volume.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

26 mai. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — 2[me] Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

27 mai. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Réunion de l'assemblée générale, à Madrid, au siége social.

29 mai. — **Chemin de fer du Centre.** — Réunion de l'assemblée générale ajournée faute d'un nombre suffisant d'actions déposées. (3[e] convocation.)

29 mai. — **Compagnie générale des eaux.** — Ajournement de la réunion à cette date (29 mai), salle Herz, à 3 heures. Dépôt de 40 actions.

31 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Assemblée générale annuelle à Aix-la-Chapelle.

31 mai. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, à Madrid, station d'Atocha, à midi. Dépôt de 50 actions au moins avant le 30 avril au siége social, et à Paris chez MM. de Rothschild frères.

31 mai. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la succursale de la Compagnie, boulevard de Strasbourg, 68.

31 mai. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Vienne. (Voir l'avis publié aux annonces.)

(1) Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 12 mai 1860.

31 mai. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

31 mai. — **Compagnie des glaces de Montluçon.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue de la Douane, 14.

31 mai. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à 1 heure de relevée. Dépôt de 50 actions avant le 30 avril au siége social et à Paris, à la succursale, rue de Provence, 50.

31 mai. — **Compagnie des mines de soude d'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle au siége social, à Paris, rue Laffitte, 17. Dépôt de cinq actions, cinq jours avant la réunion.

13 juin. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Saint-Pétersbourg. Dépôt de 40 actions avant le 28 mai, à la Caisse de la Société, à Paris et à Saint-Pétersbourg.

18 juin. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Cologne, chez M. Eglinger, notaire, à 10 heures du matin.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1[er] mai. — **Société anonyme des ports de Marseille.** — Paiement de 9 fr. 30 c., impôt déduit, par action pour la répartition du deuxième semestre de l'exercice 1859, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu. (Voir l'avis en tête du journal.)

1[er] juin. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement des intérêts sur les actions, soit 9 fr. par action. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

Depuis le 30 avril. — **Société des journaux réunis.** — Paiement de 20 fr. par action, formant le solde du dividende de l'exercice 1859, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu.

1[er] mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859, soit 22 fr. 50 par action libérée de 250 fr., à Paris, 17, rue Laffitte, à déduire des 50 fr. par action appelés à partir du 1[er] mai.

1[er] mai. — **Crédit foncier de France.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action formant un supplément du dividende déjà payé sur l'exercice 1859, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines.

31 mai. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de 1859-60.

31 mai. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges, aciéries de la marine et des chemins de fer.** — Paiement de 16 fr. 73 c. par action, impôt déduit pour les titres au porteur, et pour solde du dividende 1858-1859.

30 juin. — **Compagnie des charbonnages belges.** — Paiement de 7 fr. 50 c. par action formant la moitié du dividende du dernier exercice.

Service des Obligations.

1[er] mai. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45.

1[er] mai. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations émises en 1858, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir les détails aux annonces du 28 avril.)

1[er] mai. — **Crédit foncier de France.** —

Paiement des intérêts sur les obligations émises par la Société.

1er juin. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations 5 et 3 0/0, à la caisse de la Compagnie.

APPELS DE FONDS

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, soit de 23 fr. 50, 17, rue Laffitte.

A partir du 15 mai. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Appel du deuxième versement de 25 fr. par obligation. On verse rue de Provence, 58.

1er au 10 juin. — **Chemin de fer de Monblanch à Reus.** — Appel des 200 fr. par action restant à verser pour libérer les titres de 500 fr. — A Paris, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne.

Jusqu'au 30 juin. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour la libération complète des actions, sous peine d'annulation de ces titres. (Voir l'avis officiel publié par la Compagnie à nos annonces du 12 mai.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

10 au 31 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Émission de 22,500 dixièmes d'actions réservée aux actionnaires. (Voir l'avis publié aux annonces du 12 mai.)

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

24 mai. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (partie nord du réseau, section du Bourbonnais). — Tirage au sort de 132 obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon, à midi et demi, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce,

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des houillères et chemin de fer de Carmaux* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 12 avril 1860 devant Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La Société demeurera soumise à toutes les conditions et obligations qui résultent pour elle, tant des actes de concession de mines, de l'acte de concession du chemin de fer et de l'acte de permission de l'usine faisant partie de son avoir social, que des lois et règlements intervenus ou à intervenir sur les mines, les chemins de fer et les usines.

Art. 3. — La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. — La Société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au préfet du département du Tarn, au préfet de police, à la chambre de commerce de Paris et aux greffes des tribunaux de commerce d'Albi et de la Seine.

Art. 5. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine et du Tarn, et enregistré avec l'acte d'association au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 21 avril 1860.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins
								0/0	0/0
EST (1)	Du 6 au 12 mai	1680	1,148,940 37	683 89	1618	1,276,123 80	788 69	»,»»	13.27
ORLÉANS (1)	6 — 12 —	1475	1,250,443 22	847 75	1475	1,374,966 47	932 16	»	9.»»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	6 — 12 —	1406	1,924,019 91	1,368 44	1363	2 312,952 37	1,696 96	»	19.36
OUEST (1)	6 — 12 —	1213	1,032,079 80	850 84	1188	1,010,769 58	850 81	»	»
NORD (1)	6 — 12 —	964	1,067,533 99	1,107 »»	919	1,085,301 31	1,180 »»	6.18	»
MIDI (1)	6 — 12 —	793	453,252 55	571 55	793	442,980 74	558 »»	2.40	»
LYON A GENÈVE (1)	6 — 12 —	231	123,147 55	533 10	231	161,356 60	698 51	»	23.68
ARDENNES (1)	6 — 12 —	164	66,327 47	404 43	154	61,877 20	401 80	».65	»
DAUPHINÉ	6 — 12 —	134	54,480 75	406 57	134	59,021 13	440 45	»	7.69
BESSÉGES A ALAIS (1)	6 — 12 —	33	21,826 60	661 41	33	24,823 30	752 22	»	12.06
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	29 avril 5 —	1326	843,877 45	636 40	1169	1,295,083 27	1,103 91	»	40.59
AUTRICHIENS	6 au 12 —	1323	fl. 326,942 »»	247 12	1323	fl. 381,031 »»	288 00	»	14.20
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	29 avril 5 —	482	371,282 84	770 30	482	221,986 23	460 55	67.71	»
{ Madrid à Guadalajara	29 — 5 —	57	16,619 26	291 56	57	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	6 au 12 —	275	61,405 55	223 29	265	55,892 40	210 91	5.85	»
CENTRAL SUISSE	6 — 12 —	236	118,788 09	503 33	206	101,364 03	492 05	2.30	»
VICTOR-EMMANUEL	30 avril 6 —	214	132,776 33	620 45	214	199,313 19	931 39	»,»»	33.38
OUEST SUISSE	4 au 10 —	97	44,442 63	458 17	80	31,980 12	399 75	14.61	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	29 avril 5 —	45	8,567 96	190 40	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

N. B. — La diminution uniforme sur les grandes lignes de la semaine de 1860, n'a d'autre cause que les transports militaires de la semaine correspondante de 1859.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE ROYALE
DES
CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

RAPPORT

A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 11 MAI 1860.

Messieurs,

Le siége social de la Compagnie des chemins de fer portugais est à Lisbonne, et nous aurons à y convoquer prochainement une assemblée générale qui sera la première assemblée générale statutaire. Mais au moment même de la clôture de la souscription publique à laquelle vous avez pris part, nous avons désiré tenir de vous la confirmation de notre mandat. Nous avons donc demandé au gouvernement portugais, qui a bien voulu nous l'accorder, l'autorisation de tenir à Paris cette première réunion, que M. le maréchal duc de Saldanha est venu présider, et qui n'a pour objet que la nomination du Conseil d'administration.

L'article 20 des statuts stipule que le premier Conseil sera composé des personnes désignées par M. de Salamanca, avec l'approbation de la première assemblée générale et la confirmation du gouvernement. Nous vous avons fait distribuer la liste des administrateurs désignés dans cette prévision, et dont sept font déjà partie du Conseil d'administration de la Compagnie de Madrid à Saragosse et à Alicante. Tous ont désiré qu'avant qu'ils eussent à faire acte d'administration, leur mandat, avant d'être confirmé définitivement à Lisbonne, fût soumis à l'approbation des actionnaires français, qui ont pris une part si considérable à la souscription.

Cette souscription a donné les résultats suivants :

62,264 certificats provisoires d'actions ont été délivrés au public, et M. de Salamanca, fondateur de la Société, a désiré rester souscripteur des 7,736 formant le complément du capital social, qui se compose, comme vous le savez, de 70,000 actions de 500 francs chacune.

7 millions de francs, montant du premier versement de 100 fr. par action, sont déposés dans les caisses de la Société générale du Crédit industriel et commercial, banquier de la Société; le second versement de 100 fr. par action est en recouvrement, et nous constatons avec satisfaction l'empressement que mettent les actionnaires à libérer leurs titres de ce second versement.

Le nombre total des souscripteurs a été de 2,066, ce qui, pour 70,000 actions, donnerait une moyenne d'un peu moins de 34 actions pour chaque souscripteur.

Vous connaissez déjà par les publications qui ont été faites les statuts de la Société, et les données sur lesquelles reposent les calculs de revenus probables des chemins fer portugais. Nous croyons cependant utile de les reproduire avec quelques détails :

Le réseau concédé à la Compagnie royale des chemins de fer portugais est composé de deux lignes, qui doivent réunir Lisbonne, d'une part, à Badajoz, avec le réseau des chemins de fer espagnols; et, de l'autre, avec Coïmbre et avec Oporto, qui est la seconde ville du Portugal.

Ces deux lignes ont été l'objet d'études approfondies que le gouvernement portugais a fait faire sous la direction d'un ingénieur français du corps des ponts et chaussées, M. Wattier, et, d'après ces études, l ur longueur totale est d'environ 480 kilom., savoir :

Partie commune aux deux lignes,	110	kilomètres.
Ligne de la frontière d'Espagne, près Badajoz,	153	—
Ligne d'Oporto,	217	—
Total,	480	kilomètres.

Ces indications ne sont qu'approximatives, car l'acte de concession réserve aux concessionnaires, comme cela devait être, le droit de modifier ces tracés avec l'approbation du gouvernement.

La concession a été faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à la suite d'une adjudication publique et d'un traité intervenu le 14 septembre 1859 entre le gouvernement portugais et M. de Salamanca. Ce traité a été soumis aux cortès, et vient d'être ratifié par une loi promulguée le 5 mai.

Les achats de terrains et travaux d'art doivent être faits pour deux voies; les terrassements pour une seule voie. La pose de la deuxième voie deviendra obligatoire lorsque le produit brut kilométrique annuel atteindra 32,400 fr. sur la ligne d'Oporto, et 27,000 fr. sur la ligne de la frontière d'Espagne.

Les terrassements destinés à recevoir la seconde voie devront être commencés lorsque le produit kilométrique s'élèvera à 30,000 fr. sur la ligne d'Oporto, et à 25,000 fr. sur la ligne de la frontière d'Espagne.

Les tarifs sont calqués sur les tarifs des cahiers des charges des chemins de fer français.

La subvention accordée par le gouvernement portugais est de 4,500 livres sterling, soit environ 112,500 f. par kilomètre, sur la ligne de la frontière d'Espagne, et de 5,400 livres sterling, soit environ 132,500 fr. par kilom., sur la ligne d'Oporto.

Ce qui porte la subvention moyenne à 123,653 fr. par kilom.

La section du chemin de fer aujourd'hui en exploitation entre Lisbonne et Ponte-d'Asseca, sur une longueur de 68 kilomètres, est livrée par le gouvernement au prix de 9,000 livres sterling par kilomètre, soit net 4,500 livres sterling, ou environ 112,500 fr., subvention déduite ; mais le concessionnaire est tenu d'élargir le chemin et la voie, de modifier et compléter le matériel, et de construire la gare de Lisbonne, qui n'est encore qu'à l'état de station provisoire.

Les statuts de la Société royale des chemins de fer portugais ont été formulés en acte un publié à Lisbonne, le 15 décembre 1859, et approuvés par ordonnance royale du 24 du même mois, et M. de Salamanca a fait apport de sa concession à la Compagnie, sans aucune réserve, aux clauses et conditions suivantes :

1° Aux termes de l'art. 6 des statuts, le prix du chemin, en sus de la subvention accordée par le gouvernement portugais, est fixé à forfait à 132,350 fr. par kilomètre, y compris le matériel fixe et roulant, les stations, les ateliers et leur outillage, les terrains, télégraphes électriques et autres accessoires ; le tout prêt à être livré à l'exploitation.

Les intérêts à servir pendant les travaux et les frais de constitution de la Société restent à la charge de la Compagnie.

2° M. de Salamanca s'engage à exploiter, à ses risques et périls, les tronçons livrés à l'exploitation pendant la période des travaux, à la charge par lui de payer à forfait 2 0/0 par an sur les versements effectués sur les actions.

3° M. de Salamanca s'oblige à livrer le chemin, jusqu'à la frontière d'Espagne, dans le délai de deux ans et demi ; et jusqu'à Oporto, dans le délai de trois ans.

Toutes les difficultés qui pourraient s'élever entre M. de Salamanca et la Compagnie, seront jugées en dernier ressort par M. Paulin Talabot, désigné par les statuts comme arbitre souverain.

Ainsi la bonne exécution des chemins de fer portugais, au prix de 132,350 fr. par kilomètre, est assurée, et ce prix, grâce à la subvention accordée par le gouvernement portugais, est bien inférieur au coût de toutes les grandes lignes de chemins de fer, sans en excepter les chemins espagnols.

Les devis dressés en 1856, pour le gouvernement portugais, sous la direction de M. Wattier, ingénieur français du corps des ponts et chaussées, évaluaient le coût de construction des chemins de fer à un prix notablement plus élevé ; le rabais offert par M. de Salamanca s'explique par l'excellente organisation qu'il sait donner à tous ses travaux, avec le concours d'un personnel habile et dévoué ; et, sous ce rapport, le succès du passé est la plus sûre garantie de l'avenir.

LIGNE DE LISBONNE A LA FRONTIÈRE D'ESPAGNE.

PREMIÈRE SECTION.

De Lisbonne à Santarem, 75 kilomètres.

Sur cette première section, 68 kilomètres, de Lisbonne à Ponte-d'Asseca, étaient déjà en exploitation, et ont été remis en cet état par le gouvernement portugais à M. de Salamanca.

Les études sont faites sur le reste de la section jusqu'à Santarem, et les travaux y ont été commencés. Les travaux d'art progressent rapidement ; les fondations du pont sur l'Asseca sont terminées, et les piles, construites en Angleterre, en seront expédiées dans le courant de ce mois. Il a été nécessaire d'élargir la voie, qui n'a que 1 mètre 47, pour lui donner la largeur de la voie espagnole de 1 mètre 67, adoptée par le gouvernement portugais ; mais toute cette section sera mise en exploitation avant la fin de 1860, avec un matériel roulant construit pour la nouvelle largeur.

A Lisbonne, on a commencé le prolongement des quais d'embarquement sur le fleuve, pour faciliter l'abordage des navires d'un grand tonnage. On a fait aussi les études d'une gare générale conçue dans des proportions qui puissent répondre à tous les besoins actuels et à tous les développements futurs. Les plans seront prochainement soumis au gouvernement.

DEUXIÈME SECTION.

De Santarem à la frontière d'Espagne.— 189 kilomètres.

Sur cette partie de la ligne, les études de détail sont terminées et pour la plupart ont déjà reçu l'approbation du gouvernement.

C'est dans cette section qu'est compris le pont de 500 mètres sur le Tage, dont le projet est arrêté et dont la construction est entreprise à forfait par une des premières maisons d'Angleterre. 3,500 ouvriers sont employés aux terrassements, et des contrats sont passés pour les travaux d'art qui vont être commencés sans délai.

LIGNE DE LISBONNE A OPORTO.

Cette ligne aura une longueur totale de 217 kilomètres. Son point de jonction avec l'autre ligne, celle de l'Est, a été fixé par le gouvernement à Pont-da-Vedra ; cette désignation pourra être modifiée s'il y a lieu. Dans tous les cas, et quel que soit le point de jonction définitif, la ligne de Porto passera nécessairement par Coïmbre ; on a donc pu commencer immédiatement les travaux entre Coïmbre et Oporto, sur une longueur de 110 kilomètres, où les terrassements sont déjà entrepris sur une certaine étendue.

Quant à la voie et au matériel, M. de Salamanca a déjà conclu des marchés de traverses en quantités suffisantes pour les deux lignes, il a également passé des contrats pour les fournitures de rails et pour le matériel roulant qui est déjà en construction. Les livraisons seront faites dans des délais très-prochains.

PRODUITS PROBABLES.

Les frais de construction du réseau portugais étant exactement connus, il reste à en évaluer les recettes probables pour apprécier le revenu assuré aux actionnaires.

Malgré les études statistiques les plus approfondies, on sait qu'il règne toujours une certaine incertitude dans ces évaluations. Nous croyons cependant être au-dessus de la verité, en restant pour notre appréciation générale du produit brut de ce réseau, dans une limite de 25,000 francs à 30,000 francs par kilomètre.

Il suffit d'un produit brut de 25,000 fr. par kilomètre avec 50 0/0 de frais d'exploitation, ce qui laisserait un produit net de 12,500 fr., pour donner

12 0/0 du capital versé par les actionnaires ; car la moitié du capital formant le coût total du chemin sera réalisée en obligations à intérêt fixe d'environ 6 0/0, ce qui augmente d'autant le revenu net à partager par action.

Notre évaluation des recettes probables a pour base la recette actuelle de la section exploitée de Lisbonne à Ponte-d'Asseca. Nous ferons remarquer que ce point de comparaison est des moins favorables que nous puissions choisir, car, par suite de l'absence complète de moyens de communication de Ponte-d'Asseca avec Badajoz d'une part, et de l'autre avec Oporto, cette ligne ne peut desservir aujourd'hui ni les transports en destination de l'Espagne qui se font par la ligne de Vendas-Novas, ni ceux en destination du nord du Portugal, qui se font encore par mer. Ajoutons que le service des marchandises n'y est pas encore organisé, et que nous ne pouvons le faire entrer dans nos évaluations.

Or, même dans l'état actuel, et dans des conditions aussi défavorables, la recette du seul service des voyageurs sur la ligne de Lisbonne à Ponte-d'Asseca, calculée, non pas au tarif perçu à titre provisoire par l'État quand il exploitait, et qui est de 25 à 30 0/0 au-dessous du tarif réel à percevoir, mais au tarif nouveau résultant du cahier des charges, cette recette est de 12,000 à 12,500 francs. Si on y ajoute 4,000 fr. environ comme évaluation du service des voyageurs pour l'Espagne, ce seul service se trouvera produire 16,000 à 16,500 francs ; c'est rester dans les limites les plus raisonnables, que de prévoir pour cette ligne, quand elle fera partie du réseau entier et que le service des marchandises y sera organisé, une recette double, soit 32 à 33,000 fr. par kilomètre.

La ligne d'Oporto ou ligne du Nord dessert les provinces les plus riches et les plus productives du Portugal, celles dont la population est la plus considérable. Elle rapproche et relie, par un trajet de huit heures, la capitale et la seconde ville du royaume, deux foyers de population, l'un de 300,000 âmes, l'autre de 150,000. Cette ligne est assurée d'un très-grand transport de marchandises, surtout des vins, dont l'exportation est rendue difficile par l'obstacle de la barre du Douro.

Quant à la ligne de Badajoz ou ligne de l'Est, qui doit nous joindre à l'Espagne, il faut la considérer comme faisant partie de la grande ligne qui traverse déjà une portion considérable et traversera bientôt la totalité de la Péninsule, et qui la relie à la fois avec la Méditerranée et avec la France, et par conséquent avec toute l'Europe.

La ligne espagnole qui doit rejoindre la nôtre est déjà à peu près terminée jusqu'à Ciudad-Real ; elle est déjà concédée et en cours d'exécution entre Ciudad-Real et Badajoz. Les travaux seront achevés en même temps des deux côtés.

Par cette grande communication, la ligne portugaise est assurée de devenir une ligne européenne. A son trafic propre, au transport des blés ou des laines de l'Estramadure, à son commerce local, elle joindra les recettes nouvelles, résultant du courant de voyageurs et de marchandises qui viendront à Lisbonne comme au point d'embarquement le plus favorable pour les expéditions transatlantiques, et elle profitera aussi de la position unique et privilégiée que la nature a donnée à la capitale du Portugal.

L'exposé rapide et succinct que nous venons de faire, Messieurs, de la condition et de l'avenir de notre entreprise, tout en se rattachant directement à cette assemblée, n'en est cependant pas l'objet spécial. Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire en commençant, vous êtes convoqués pour donner votre sanction à la désignation du premier Conseil d'administration. Conformément aux statuts, le nombre des administrateurs devra être de vingt.

Dix-sept sont aujourd'hui présentés à votre approbation. La désignation des trois autres qui sera faite ultérieurement, sera également soumise à la première assemblée générale statutaire, qui doit être tenue à Lisbonne, et elle complétera la liste sur laquelle nous vous appelons à voter en ce moment.

RÉSOLUTION.

La réunion des actionnaires, convoquée à Paris, en vertu de l'autorisation donnée par le gouvernement portugais le 26 avril 1860, déclare ratifier la nomination des dix-sept administrateurs dont les noms suivent :

MM. Maréchal duc de Saldanha,
Vicomte de Paiva,
Fortunato Chamiço,
Roldan,
José de Salamanca,
A. Llorente,
I. de Zaragoza,
De la Gandara,
José de la Fuente,
E. Blount,
Lichtlin,
Joseph de la Bouillerie,
Chatelus,
Vicomte Paul Daru,
Gustave Delahante,
Dalloz,
Thomas Retortillo.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

Assemblée générale des actionnaires du 15 mai 1860

RAPPORT

DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Au nom du Conseil d'administration.

Messieurs,

Avant d'entrer dans les détails dont nous vous devons l'exposé, permettez-nous de vous exprimer nos sentiments de gratitude personnelle pour la confiance que vous n'avez cessé de nous témoigner.

Nous avions depuis longtemps désiré cette première réunion, et nous n'avons pas besoin de vous rappeler les circonstances qui l'ont retardée jusqu'à ce jour.

Dévoués à une œuvre qui vous promet de légitimes bénéfices, vous êtes cependant animés d'une pensée plus haute. Vous envisagez les immenses services que le rapprochement de l'Occident et de l'Orient doit rendre à la civilisation et au développement de la richesse générale.

Le monde attend de vous un grand progrès, et vous voulez répondre à l'attente du monde.

Cette pensée morale qui domine parmi vous, et que nous avons recueillie dans toutes vos communications, a été et restera l'honneur de notre Compagnie.

Le rapport que nous avons l'honneur de vous soumettre vous exposera les origines et la constitution de notre Société, ainsi que les négociations qui l'ont précédée et suivie, la marche et l'état actuel des travaux, et enfin notre situation financière, indiquant naturellement les voies et moyens préparés pour la poursuite de nos opérations.

I.

Des origines et de la constitution de la Société. — Négociations.

Le premier décret rendu par S. A. Mohammed-Saïd, vice-roi d'Egypte, pour la concession du canal maritime de Suez, est daté du Caire le 30 novembre 1854.

Le vice-roi annonça lui-même, en audience officielle, aux agents diplomatiques et consulaires accrédités auprès de lui, la décision qu'il avait prise de réunir les deux mers par un canal maritime, et de nous confier l'organisation ainsi que la conduite de cette entreprise, dont le principe était l'universalité, sans privilége exclusif pour aucune nation.

Nous fûmes ensuite chargé d'adresser à tous les représentants des puissances étrangères en Egypte une circulaire datée du Caire, le 3 décembre 1854, et qui se terminait ainsi :

« *Le vice-roi, dont vous connaissez les bons rapports avec la Porte, ne doute pas de l'acquiescement du sultan, avec lequel il s'entendra directement.* »

En même temps le vice-roi écrivait lui-même au grand vizir, à Constantinople, le priant d'informer le divan de sa résolution de faire percer l'isthme de Suez.

Il faisait aussi connaître son intention de faire exécuter le chemin de fer du Caire à Suez, entreprise dont l'exécution était depuis longtemps réclamée par l'Angleterre. Il ajoutait qu'il ne doutait pas de l'acquiescement du sultan à l'un et à l'autre de ces projets.

Un pareil acte de respectueuse déférence fut alors justement apprécié à Constantinople, où il ne vint à l'idée d'aucun des membres du divan, livrés encore à leurs seules impressions, de faire la moindre observation.

Il nous semble important de présenter ici quelques considérations sur la faculté que les vice-rois d'Egypte ont toujours eue d'exécuter spontanément ou de concéder dans leurs pays les grands travaux d'utilité publique. Remontons d'abord à l'origine et à la constitution du pouvoir exceptionnel et héréditaire fondé par Méhémet-Ali, reconnu par le hatti-chérif de 1841, et garanti par les grandes puissances.

Il y a soixante ans, quelle était la situation du sultan à l'égard de l'Egypte? Toute la vallée du Nil, depuis la première cataracte jusqu'à la Méditerranée, était possédée et gouvernée par vingt-quatre beys mamelouks qui s'étaient affranchis depuis longtemps de toute allégeance envers Constantinople : un pacha turc, gardé à vue dans la citadelle du Caire, sans autorité comme sans ressources financières, était le seul témoignage du pouvoir conservé par la Sublime Porte sur la conquête du sultan Sélim.

Les beys mamelouks avaient cru pouvoir impunément braver la France, insulter et accabler d'avanies nos compatriotes voyageant ou établis en Egypte; la Porte ayant été impuissante à satisfaire aux justes plaintes élevées contre eux, le général Bonaparte se chargea de les châtier. Les coups qu'il leur porta facilitèrent plus tard à Méhémet-Ali la tâche que la Providence lui avait assignée: celle de délivrer l'Égypte de l'anarchie et du désordre, et de faire fructifier les germes de civilisation qu'avait laissés sur la vieille terre des Pharaons une expédition aussi glorieuse par ses travaux scientifiques que par l'éclat de ses victoires.

La France s'appliqua à favoriser la mission de Méhémet-Ali, et à le fortifier en le rattachant en même temps à l'empire ottoman par des liens de vassalité qui devaient aider à soutenir un édifice regardé comme nécessaire à l'équilibre de l'Europe.

Après des événements dont nous n'avons pas à nous occuper, les rapports entre la Porte et l'Egypte furent définitivement réglés par l'intervention et sous la garantie des cinq grandes puissances.

Le hatti-chérif de 1841 est venu très-sagement consacrer les conventions adoptées, et placer légalement l'Egypte dans les conditions exceptionnelles qui jusqu'alors l'avaient fait prospérer.

Ces faits nous amènent à reconnaître que l'Egypte n'est point un pachalik comme ceux de Smyrne, d'Alep, de Damas ou de Bagdad, et que le vice-roi d'Égypte n'est point un simple fonctionnaire de la Porte, ainsi que le pensent aujourd'hui, ou du moins ont la prétention de le faire croire quelques personnages d'Occident et d'Orient.

Le vice-roi d'Egypte a donc des droits qui lui sont propres. Parmi ces droits, a-t-il la faculté d'améliorer *motu proprio*, par de grands travaux d'utilité publique, les territoires dont le gouvernement héréditaire lui a été concédé, à la seule condition de payer au suzerain un tribut annuel déterminé, et sous certaines réserves minutieusement exprimées dans l'acte spécial appelé hatti-chérif? Aucune de ces réserves n'étant applicable aux travaux publics, et des exemples nombreux, ceux notamment du grand canal d'Alexandrie au Nil et du chemin de fer du Caire à Suez, ayant consacré la faculté d'initiative du vice-roi, la concession du canal de Suez est, d'après le droit commun et les conventions internationales, parfaitement régulière et inattaquable.

Aussi, dans le principe, personne ne songea à la contester; et le cabinet anglais le pouvait moins qu'aucun autre, puisqu'il avait soutenu diplomatiquement à Constantinople, lors des discussions relatives au chemin de fer d'Alexandrie au Caire, décrété à la demande formelle de l'*agent britannique* en Egypte, par le *vice-roi Abbas-Pacha*, que l'initiative de ce prince devait être respectée par la Porte, et qu'il n'y avait pas lieu de s'opposer à l'exécution de son entreprise.

Toutefois le vice-roi ne voulut pas se dispenser de s'entendre avec son suzerain dans une circonstance telle que la dernière guerre d'Orient, où il employait les forces et les ressources de son pays pour concourir à la défense de l'empire. Il nous accrédita lui-même à Constantinople pour exposer la question au sultan et à ses ministres.

La concession du canal de Suez venait d'être explicitement ou implicitement approuvée par tous les gouvernements du continent auxquels elle avait été signifiée. Nous croyons qu'il ne sera pas sans intérêt de consigner dans ce rapport l'opinion exprimée au début de l'affaire par l'illustre doyen de la diplomatie, le prince de Metternich, qui certes n'était point suspect de partialité envers l'Egypte au détriment de l'autorité ou des droits du sultan. Voici ses propres paroles que nous avons eu l'honneur d'écrire sous sa dictée, et qu'il a bien voulu nous autoriser à communiquer à la Porte, ainsi qu'aux diverses cours de l'Europe :

« S. A. Mohammed-Saïd avait le droit de » décréter l'exécution du canal de Suez, » toutes les mesures prises par lui à ce sujet méritent l'assentiment des hommes » d'État de l'Europe; mais dans une question de cette importance, où il y avait » lieu de prévoir que la politique étrangère » pourrait s'engager, il a très-sagement fait » de demander la ratification de la Porte.

» L'approbation officielle d'une entreprise » si évidemment utile aux intérêts de l'empire ottoman, comme à ceux de toutes » les nations, ne peut plus laisser de doute » depuis que la science a rendu un jugement favorable et que des capitaux suffisants sont prêts pour l'exécution.

» Sa Hautesse se placera dans une situation excellente vis-à-vis de l'Europe, en » proposant aux puissances amies ou alliées, » pour éviter dans l'avenir sur cette question toutes difficultés entre elles ou avec » l'Egypte, de désigner des plénipotentiaires, » à l'effet de régler par une convention la » neutralité perpétuelle du passage dans le » canal de Suez.

» De cette manière, la question intérieure » de l'exécution du canal est séparée comme » elle devait l'être de la question extérieure » de neutralité, les prérogatives de la souveraineté territoriales restent intactes, et » l'empire ottoman, prenant la position qui » lui convient dans une négociation de droit » public européen, donne satisfaction aux » intérêts politiques et commerciaux de toutes » les puissances, en même temps qu'il obtient par leur accession une nouvelle garantie de son intégrité et de son indépendance.

» Le vice-roi d'Égypte, qui a si fidèlement » servi son suzerain pendant la guerre, lui » aura rendu, par sa conduite dans une œuvre » de paix, un service non moins signalé, et » ainsi se trouvera vérifiée cette prédiction » d'un grand homme qui déjà, au commencement de ce siècle, avait regardé l'exécution du canal des deux mers comme devant » contribuer à la gloire et au maintien de » l'empire ottoman. »

On peut dire que cette note, œuvre d'un des esprits politiques les plus éminents de notre temps, est aujourd'hui, dans toutes ses indications, réalisée par les faits.

Le prince de Metternich, en établissant une intelligente distinction entre la question intérieure d'exécution et la question extérieure de neutralité, avait très-judicieusement attribué au vice-roi le pouvoir de décréter *motu proprio* la concession du canal, et au sultan le pouvoir exclusif de faire donner à l'entreprise une consécration politique, en ce qui concernait les points de droit international qui seraient la conséquence de l'exécution du canal.

En effet, si le prince vassal égyptien possède la faculté d'administrer et de gouverner l'Égypte dans les conditions d'indépendance déterminées par le hatti-chérif, la puissance suzeraine a conservé le droit diplomatique qui la rend apte à diriger et à régler avec les nations étrangères des négociations et des conventions internationales provoquées par les intérêts de toutes les fractions de l'empire.

D'après ce principe, le vice-roi d'Égypte, auprès de qui sont pourtant accrédités des agents ayant le caractère diplomatique, nommément ceux de France et d'Angleterre, à cause de la situation exceptionnellement indépendante de son gouvernement intérieur, n'entretient pas lui-même de corps diplomatique auprès des souverains étrangers.

Nos négociations commencèrent à Constantinople en février 1855.

Une réponse favorable pour le vice-roi nous fut immédiatement promise. Il faut bien se persuader que jamais il n'a été question d'un *firman* de concession du sultan. La concession était régulièrement et légalement octroyée par Mohammed-Saïd, qui *s'était engagé à s'entendre directement* avec le sultan pour obtenir suivant l'usage une simple autorisation dont la forme n'était point déterminée, ou une déclaration de non-opposition.

Alors commencèrent à poindre les premiers symptômes de l'opposition politique de l'Angleterre. Nous eûmes l'occasion de constater, dans une dépêche adressée le 1er mars 1855 à l'internonce d'Autriche à Constantinople, que nous ne rencontrions pas d'autre difficulté. L'ambassadeur d'Angleterre était intervenu particulièrement auprès du grand vizir pour obtenir du conseil une réponse négative à la lettre du vice-roi; cette tentative n'ayant pas réussi, il fit proposer de laisser provisoirement de côté la question de l'autorisation, et de nommer une commission à l'effet d'entrer dans une discussion détaillée de chacun des articles de la concession. Or l'acte de concession dicté par le vice-roi lui-même, communiqué à tous les cabinets européens, déjà discuté et reconnu conforme aux lois comme aux usages du pays par le grand conseil du Caire, n'était pas en discussion. Nous ne pouvions pas suivre notre adversaire sur un pareil terrain, qu'il nous était d'ailleurs spécialement recommandé

de ne pas aborder. Le vice-roi était dans son droit de ne pas laisser établir, à propos d'un acte légal de son administration intérieure, un précédent qui pouvait plus tard apporter de fâcheuses entraves à la marche régulière et libérale de son gouvernement. Ce principe sauvegardé, il nous avait spécialement chargé de faire connaître à la Porte que, désirant profiter de cette occasion pour resserrer encore, s'il était possible, les liens qui l'attachaient à l'empire, il ne voulait avoir, en ce qui concernait le réglement à intervenir pour toutes les questions politiques qui naîtraient de l'exécution du canal, d'autres lois que les décisions du sultan.

Nous annonçâmes que nous allions retourner en Egypte, où le vice-roi nous attendait pour préparer l'organisation de son projet, et qu'assuré comme nous l'étions par les promesses qui nous avaient été faites de l'autorisation souveraine, nous nous félicitions d'avoir contribué, pendant notre séjour à Constantinople, à définir la question, et que nous partions satisfait des bonnes dispositions du sultan et de ses conseillers en faveur d'une entreprise dont la réalisation ne pouvait être pour nous un objet de doute

Le grand vizir Réchid-Pacha nous remit pour le vice-roi d'Egypte, conformément à sa promesse, une lettre d'acquiescement qui a été imprimée dans le premier volume de nos publications officielles.

Certain désormais qu'en ce qui concernait l'intérêt de l'empire il n'y avait pas à redouter le *veto* du suzerain, qui considérait lui-même le canal de Suez comme un projet *des plus utiles* et *des plus intéressants*, le vice-roi s'occupa immédiatement, d'accord avec nous, de mener sûrement à fin sa glorieuse entreprise. Il nous disait :

« Si vous rencontrez des difficultés pour » l'organisation financière de la Compagnie, » sachez que je suis résolu à exécuter mon » œuvre avec mes ressources personnelles » et celles de mon pays ajoutées à celles » des particuliers qui répondront à votre » appel. »

Ces belles paroles méritent d'être conservées dans votre souvenir, comme dans les archives de notre Société.

Le prince fondateur nous donna d'ailleurs des instructions spéciales le 30 avril 1855, à Maréa (Mariout), dans ce même campement du désert libyque qui six mois auparavant avait été témoin de la conception du projet de nos premières études d'organisation.

Ces instructions sont un frappant témoignage de la participation personnelle que prenait le vice-roi à la conduite de l'ensemble et même des détails de son projet, et du soin que nous mettions nous-même à l'informer de toutes les circonstances relatives à l'exécution de l'honorable mandat qu'il nous avait confié. Son approbation, datée du 19 mai 1855, est exprimée en ces termes :

« J'ai pris connaissance du rapport que » vous m'avez adressé le 30 avril, et j'ai » approuvé ce document, qui devra vous » tenir lieu d'instructions. J'ai apprécié le » zèle que vous avez déployé dans cette » affaire, l'intérêt amical que vous y avez » pris, et j'en ai éprouvé une véritable » satisfaction. »

En même temps que le prince remettait entre nos mains ce document officiel revêtu de son cachet, il nous fit délivrer une expédition authentique de son firman de concession, que jusque-là nous n'avions pas réclamée, mais qui nous devenait nécessaire au moment de notre départ pour l'Europe.

Nos correspondances de Constantinople nous informaient que la Porte avait cherché à savoir si lord Stratford de Redcliffe avait été autorisé à donner officiellement un avis contraire à l'exécution du canal. On croyait savoir qu'il n'avait émis qu'une opinion personnelle. D'un autre côté, l'ambassadeur ottoman à Londres avait rendu compte d'une conversation qu'il avait eue à ce sujet avec lord Clarendon. Le principal secrétaire d'Etat du cabinet britannique avait d'abord présenté des objections, mais l'ambassadeur ayant fait valoir à son tour les considérations d'utilité générale qui militaient en faveur du projet, lord Clarendon aurait répondu :

« Si la Société doit être européenne, si » tous les capitaux y sont admis, l'Angleterre pourra y avoir sa place, et nous » n'aurons peut-être plus d'objections à » faire. »

Mais l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople avait des prétentions plus étendues.

Le grand vizir Réchid-Pacha, dans une dépêche au vice-roi, ne dissimulait point que lord Stratford de Redcliffe trouvait au canal beaucoup d'inconvénients politiques, et de plus le déclarait inutile au commerce, tandis que le chemin de fer était parfaitement suffisant : il prévenait que l'agent et consul général britannique en Egypte était chargé de faire d'autres observations essentielles.

Mohammed-Saïd, dans sa réponse, à laquelle étaient joints le dernier mémoire de ses ingénieurs, des cartes, plans et devis, expliqua que le chemin de fer, exigeant deux transbordements, ne pourrait jamais, pour le commerce du monde, remplacer le canal ; que l'Angleterre y trouverait son intérêt autant et plus encore que les autres nations, et que les conseillers et les serviteurs du Grand Seigneur, par leur seule qualité de bons musulmans, devaient tenir à assurer la régularité des rapports de la Turquie avec les lieux saints de l'Arabie et à sauver la vie de milliers de croyants voués, dans l'état actuel des communications, à une perte certaine au milieu des fatigues d'un long et difficile pèlerinage.

Il ajoutait enfin que l'agent de l'Angleterre à Alexandrie ne lui avait encore présenté aucune observation.

Malgré l'opposition de la diplomatie anglaise, les dispositions personnellement favorables de Sa Hautesse et du divan étant bien constatées, il était évident que le seul danger à prévoir pour le vice-roi dans la poursuite de son entreprise était une opposition étrangère qui pourrait chercher à dénaturer ses intentions et lui causer de sérieuses difficultés, en le représentant comme voulant porter atteinte à l'autorité du sultan, pour le maintien de laquelle les puissances occidentales venaient de faire tant de sacrifices.

Nous étions depuis longtemps trop dévoué au vice-roi, trop désireux de ne point apporter d'embarras dans la marche de son gouvernement ou dans ses relations politiques pour ne point lui signaler la gravité de cette situation. Nous lui déclarâmes spontanément que, tout en acceptant ses pouvoirs, nous n'entendions pas en faire usage sans l'acquiescement de la Sublime Porte, ou sans avoir aplani les difficultés qui se présenteraient.

Telle fut l'origine du rescrit ajouté sur notre proposition, le 17 mai 1855, au firman de concession du 30 novembre 1854. Les termes de ce rescrit, comparés avec ceux du firman du 5 janvier 1856, en expliqueront plus tard l'esprit et la véritable portée

Le cabinet anglais, naturellement bien informé des dispositions favorables de la Sublime Porte et convaincu qu'un accord s'établissait déjà à ce sujet entre elle et le vice roi, fit une tentative pour entraîner le gouvernement français à empêcher cet accord.

Une dépêche adressée par lord Clarendon à lord Cowley, en juin 1855, faisait connaître que : « le gouvernement de Sa Majesté Britannique verrait des inconvénients à laisser la question du canal de l'isthme de Suez se décider entre le sultan et le vice-roi d'Egypte, parce qu'alors les agents et les partisans des deux pays alliés, usant de leur influence à Constantinople et à Alexandrie, pourraient, par des menées et des intrigues, renouveler une lutte d'antagonisme et de rivalité qui avait heureusement disparu de la politique des deux gouvernements. » La question se trouvant donc dans le cas d'être examinée, lord Clarendon présentait les objections suivantes :

» 1° Le canal de Suez était physiquement » impossible, et s'il pouvait être exécuté, ce » serait au prix de telles dépenses qu'il n'en » ressortirait aucun profit comme spéculation » commerciale, ce qui prouvait qu'il ne pourrait être entrepris que pour des motifs » politiques.

» 2° Le projet du canal, qui en tout cas » demanderait un temps fort long pour l'exécution, retarderait considérablement, s'il » ne l'empêchait pas tout à fait, l'achèvement du chemin de fer entre le Caire et » Suez en prolongement de celui déjà établi » entre Alexandrie et le Caire. Il serait ainsi » certainement nuisible aux intérêts anglais » relatifs à l'Inde.

» Tout ce que le gouvernement britannique devait rechercher en Egypte, c'était » une route facile et prompte vers l'Inde » pour des voyageurs, des marchandises » légères et des dépêches. Il ne recherchait » ni ascendant ni domination territoriale. Il

» lui fallait seulement un transit libre et sans » entraves. La continuation du chemin de » fer lui donnerait ce transit rapide, et la » condition actuelle de l'Egypte, comme dé» pendance de l'empire turc, le lui garantis» sait librement et sûrement. »

Le ministre des affaires étrangères de France répondit :

« 1° Si le canal de Suez est matérielle» ment impossible, ceux qui craindraient de » voir leurs intérêts affectés par son exécu» tion n'auraient pas à s'en préoccuper.

» S'il n'était possible qu'au moyen de » dépenses qui ne seraient pas en rapport » avec les profits à recueillir, il serait éga» lement inexécutable, car le vice-roi d'E» gypte abandonne la charge de sa construc» tion à l'association des capitaux particu» liers de toutes les nations, sans exclusion » pour personne, sans avantage particulier » pour aucun pays, et sans l'intervention » ou l'assistance des gouvernements étran» gers. Dans ces conditions il est évident » que les particuliers auxquels il ne sera pas » démontré qu'ils auront un intérêt à appor» ter leur argent à l'entreprise ne l'apporte» ront pas.

» Les deux gouvernements de France et » d'Angleterre n'ont point à s'occuper de la » question scientifique des moyens d'exécu» tion ni de la question matérielle de l'exé» cution.

» Le projet de canal, tel qu'il a été conçu » et produit spontanément par le pacha » d'Egypte, exclut toute idée de mobile po» litique, soit de sa part, soit de celle d'au» cun gouvernement européen.

» Le percement de l'isthme de Suez a tou» jours passé pour être avantageux aux inté» rêts commerciaux et maritimes de toutes » les nations en général, et de la Grande» Bretagne en particulier. Il a obtenu en » dernier lieu les sympathies du gouverne» ment de l'Empereur, qui sont assurées à » toute entreprise tendant à augmenter le » bien-être des peuples, et à favoriser les » rapports internationaux. C'est d'après ce » principe que l'agent français à Alexandrie » a tout récemment soutenu et appuyé le » projet de railway de la Méditerranée à la » mer Rouge à travers l'Egypte, autrefois » exclusivement désiré, on peut le dire, par » la politique anglaise, et qui avait été regar» dé, à tort sans doute, comme devant uni» quement servir les intérêts britanniques.

» La vieille politique d'antagonisme et de » jalousie nationale a été loyalement écartée » par le gouvernement de l'Empereur et par » ses agents, qui, fidèles à leurs instruc» tions n'ont pratiqué nulle part ce système » de menées et d'intrigues que semble si» gnaler ou redouter la dépêche de lord » Clarendon à lord Cowley. Ce qui vient » de se passer à l'occasion du railway du » Caire à Suez en est la preuve.

» 2° Le gouvernement de Sa Majesté Bri» tannique, qui ne paraît attacher de l'im» portance qu'au passage des voyageurs, des » marchandises légères et des dépêches, croit » que le chemin de fer suffirait à tous les » besoins, et il craindrait que les ressources » absorbées par le canal ne fissent retarder » indéfiniment l'achèvement du railway. Si » les deux entreprises étaient livrées en » même temps à l'industrie privée, il serait » en effet à craindre que le canal où passera » la navigation commerciale du monde en» tier ne fût préféré au railway dont les pro» fits sont plus douteux ; mais heureusement » le pacha d'Egypte s'est décidé à continuer » à ses frais le chemin de fer du Caire à » Suez ; il a déjà commandé des rails à une » maison anglaise ; les études se terminent, » et les travaux de terrassement sont déjà » commencés. Ce résultat a été accepté avec » empressement par l'agent britannique en » Egypte. L'agent français en a, de son côté, » félicité le vice-roi, et jusqu'à présent per» sonne n'a même fait l'observation que l'on » n'avait pas songé à demander à la Porte » l'autorisation sollicitée au contraire pour » le projet du canal.

» Ainsi la crainte de voir l'achèvement du » railway retardé par l'exécution du canal » n'a aucun fondement. »

A la suite de cet échange d'observations qui indiquait les tendances des deux gouvernements, il fut *verbalement convenu que ni la France ni l'Angleterre ne pèseraient sur les décisions de la Turquie ou de l'Egypte, et qu'elles laisseraient l'affaire de Suez suivre en toute liberté son cours commercial et industriel.*

Bientôt les conclusions si complétement favorables de la commission internationale donnèrent une nouvelle impulsion à l'entreprise, et comblèrent de satisfaction le vice-roi, qui voyait le verdict de la science consacrer un projet auquel il attachait l'intérêt et la gloire de son règne. Mohammed-Saïd était à peine depuis deux ans au pouvoir. Tous les souverains du continent lui envoyaient les grand-croix de leurs ordres. Il avait pu reconnaître que l'Europe civilisée applaudissait à ses efforts pour améliorer le sort de son peuple.

Le moment était venu pour le prince de donner un corps et une constitution légale à son entreprise.

Le préambule suivant explique l'objet du second firman de concession, daté du 5 janvier 1856.

« Vu notre acte de concession du 30 no» vembre 1854, par lequel nous avons donné » à notre ami M. Ferdinand de Lesseps pou» voir exclusif, à l'effet de constituer et di» riger une Compagnie universelle pour le » percement de l'isthme de Suez, etc., etc.;

» M. Ferdinand de Lesseps nous ayant re» présenté que, pour constituer la Com» pagnie sus indiquée dans les formes et » conditions généralement adoptées pour les » sociétés de cette nature, il est utile de sti» puler d'avance, dans un acte plus détaillé » et plus complet, d'une part, les charges, » obligations et redevances auxquelles cette » Société sera soumise ; d'autre part, les con» cessions, immunités et avantages auxquels » elle aura droit, ainsi que les facilités qui » lui seront accordées pour son administra» tion, avons arrêté comme suit les condi» tions de la concession qui fait l'objet des » présentes, etc...... »

On lit dans les articles 20 et 21 :

Article 20. — « Indépendamment du temps » nécessaire à l'exécution des travaux, notre » *ami et mandataire* M. Ferdinand de Les» seps présidera et dirigera la Société, com» me premier fondateur, pendant dix ans, à » partir du jour où s'ouvrira la période de » jouissance de la concession de quatre-vingt » dix neuf années, aux termes de l'article 16 » ci-dessus. »

Article 21. — « Sont approuvés les statuts » ci-annexés de la Société créée sous la dé» nomination de Compagnie universelle du » Canal maritime de Suez, *la présente appro» bation valant autorisation de constitution, » dans la forme des sociétés anonymes, à » dater du jour où le capital social sera » entièrement souscrit.* »

Dans l'instruction qui nous était donnée à la suite de l'acte du 30 novembre 1854, le vice-roi nous disait :

Je vous remets cette copie pour que vous la conserviez par devers vous.

Parce qu'il était entendu que le moment de mettre l'œuvre à exécution n'était pas encore venu. Mais depuis lors, les événements ayant marché et la situation d'entente avec la Porte étant un fait hors de doute, les instructions ajoutées à la fin de février 1856, à l'acte du 5 janvier, modifiaient ainsi la précédente recommandation :

Je vous remets cette copie authentique, afin que vous puissiez constituer la Compagnie financière.

En ce qui concerne les travaux, les premières instructions disaient :

« Quant aux travaux relatifs au *creusement* » du canal de Suez, ils ne seront commen» cés qu'après l'autorisation de la Sublime » Porte. »

Les dernières instructions s'exprimaient de cette manière :

« *Quant aux travaux relatifs* AU PERCE» MENT DE L'ISTHME, *la Compagnie pourra » les exécuter elle-même, dès que l'autori-*

» *sation de la Sublime Porte n'aura été* » *accordée.* »

Le pouvoir de constituer la Compagnie financière était formel et immédiat; il ne s'agissait plus *de garder par devers nous l'acte de concession*, nous devions en faire usage, *constituer la Compagnie financière*, c'est-à-dire appeler et réunir en société les capitaux.

On ne parlait plus du *creusement* qui aurait pu s'appliquer au canal d'essai et de petite communication dont on préparait déjà l'exécution par ordre et pour le compte du vice-roi, mais on maintenait une réserve pour *l'exécution du percement de l'isthme*, c'est-à-dire pour l'ouverture complète des deux mers à la grande navigation, en prévision des négociations dipomatiques, et l'on déclarait que la Compagnie pourrait effectuer *elle-même* cette ouverture, dès que l'autorisation de la Sublime Porte aurait été accordée, non à la Compagnie qui, une fois constituée, serait en règle et en pleine investiture de ses droits par les firmans du vice-roi, mais au vice-roi lui-même. Or, quelle était à cette époque la situation politique de l'affaire? Nous la définissions en ces termes dans une lettre adressée à Vienne :

« Le vice-roi est placé aujourd'hui dans » la meilleure situation par les démarches » faites depuis un an, par une lettre du grand » vizir, reconnaissant l'utilité de l'entreprise » par l'appui et les sympathies de l'Europe » entière. Il ne met pas un seul moment en » doute l'obtention d'une autorisation qui » existe déjà moralement et tacitement, et » qu'il sait devoir être accordée officielle- » ment et publiquement en vingt-quatre » heures, le jour où les deux gouvernements » de France et d'Angleterre seront d'accord. »

Il ne fallait donc pas troubler cette bonne situation, et comme il ne s'agissait pas encore pour la Compagnie qui était à former d'exécuter *elle-même* immédiatement des travaux quelconques, il fut convenu que le vice-roi les commencerait en son nom pour que l'entreprise pût toujours suivre au milieu des négociations une marche progressive et non interrompue.

En même temps que le projet de statuts, nous avions remis à Son Altesse, qui le garda en réserve, un projet de décret pour régler le traitement et la paie des ouvriers égyptiens à employer par la Compagnie. Ce projet devait être converti plus tard, s'il y avait lieu, en un acte officiel que nous regardions comme un complément nécessaire de l'autorisation de constituer la Compagnie financière.

Cependant on trouva convenable de savoir dès ce moment dans quelle proportion les fonctionnaires et le public de l'Égypte étaient disposés à s'intéresser dans l'entreprise. A la veille de quitter Alexandrie, nous laissâmes à M. Ruyssenaërs, agent supérieur de la Compagnie projetée, un registre destiné à recevoir des souscriptions non appuyées de versements jusqu'à concurrence d'une somme de 45 millions de francs. Après notre départ d'Alexandrie, cette somme fut couverte en trois jours par des engagements individuels.

Le cabinet anglais, qui avait échoué auprès du gouvernement français dans la tentative d'empêcher d'un commun accord la Porte de s'entendre *directement* avec le vice-roi, se montra inquiet de la force que donnait à l'entreprise du canal le jugement des plus savants ingénieurs de l'Europe, et il s'efforça, par tous les moyens possibles, d'obtenir isolément un résultat qu'il devait renoncer à poursuivre avec l'aide du cabinet français. Quoique son opposition ne fût ni officielle ni avouée, elle n'en était pas moins active, et elle s'exerçait sans contre-poids, le gouvernement français ne voulant pas, avec raison, donner par son initiative une apparence politique à une opération exclusivement privée et commerciale qui n'était pas encore dans le cas de demander protection, et les habitudes loyales de notre diplomatie ne permettant pas à nos agents de suivre officieusement une marche contraire à la promesse de neutralité et d'abstention qui leur avait été officiellement recommandée.

De retour en Europe, nous nous empressâmes de publier en Angleterre et en France un volume contenant, avec d'autres documents officiels, le firman définitif de concession, le cahier des charges et les procès-verbaux des séances tenues en Egypte par les délégués de la commission scientifique internationale.

Les membres de cette commission se réunirent à Paris au mois de juin et arrêtèrent les bases de leur rapport général qui devait précéder et guider l'organisation financière.

Après avoir assisté aux séances de la commission, nous allâmes rendre compte au vice-roi de ses délibérations. Nous trouvâmes à la cour d'Egypte l'ancien grand vizir Réchid-Pacha, qui avait quitté Constantinople pour rendre visite au vice-roi, et un envoyé du sultan, Nedjib-Pacha, qui avait apporté à Mohammed-Saïd de hautes marques de la satisfaction de sa Hautesse.

En même temps, le célèbre hatti-humayoum impérial décrété après la conclusion de la paix était promulgué en Egypte. Il recommandait à tous les gouverneurs et vassaux de l'empire de *s'occuper de la création de routes et de canaux propres à rendre les communications plus faciles, à augmenter les sources de la richesse du pays et à appeler les capitaux européens.*

Ce fut dans ces circonstances que le vice-roi adopta un budget régulier de dépenses pour l'exécution des travaux préparatoires indiqués par la commission internationale, travaux dont il se chargea lui-même en attendant la constitution de la Compagnie. De plus, il jugea le moment opportun pour donner cours à son décret sur l'organisation, le traitement et la paie des ouvriers égyptiens à employer par la Compagnie. Ce décret, portant la date du 20 juillet 1856, et dont une expédition légale nous fut remise pour faire partie des actes constitutifs de notre Société, annonçait publiquement que Son Altesse *voulait assurer l'exécution des travaux du canal de Suez.*

Nous fûmes rappelé à Paris pour nous occuper de la publication et de la distribution du rapport de la commission internationale. Ce rapport, véritable monument de la science moderne des ingénieurs, fut répandu à plusieurs milliers d'exemplaires, et traduit dans toutes les langues.

Conformément aux indications de la commission internationale, nous retournâmes en Egypte, à la fin de 1856, pour faire étudier, sur un bâtiment stationnaire, la rade de Péluse, et pour faire poursuivre les importants travaux de forage, de nivellement et de cadastre qui s'exécutaient dans l'isthme, avec un personnel déjà nombreux.

Pendant ce temps, le rapport de la commission internationale avait porté ses fruits. Les corps savants de toute l'Europe y avaient donné leur adhésion, et le 2 mars 1857, l'Académie impériale des sciences de Paris déclarait, par l'organe de son honorable rapporteur, le baron Charles Dupin, que *la conception et les moyens d'exécution du canal de Suez étaient les dignes apprêts d'une entreprise utile à l'ensemble du genre humain.*

Le concours de la presse ne pouvait nous manquer dans une entreprise où sont engagées les plus hautes questions de civilisation, et qui, considérée même exclusivement au point de vue économique, méritait toute l'attention des publicistes. Les adhésions, les encouragements nous furent prodigués par les organes de l'opinion dans le monde entier. Dès lors ils ne laissèrent pas une allégation hostile ou erronée sans réfutation, pas un de nos intérêts sans défense. Appuyés sur la vérité, nous eûmes encore le secours de l'éloquence. Nous devons exprimer ici la gratitude que nous a inspirée cette puissante coopération, en ajoutant que dans cette croisade de tous les pays en faveur du bon droit, la France s'est distinguée comme toujours par la fermeté inébranlable de sa droiture et de sa générosité.

Nos correspondances de Constantinople s'accordaient à nous montrer le grand vizir Réchid-Pacha et ses collègues comme toujours favorables à l'entreprise du canal, mais elles nous signalaient la persistance de l'opposition de l'ambassadeur anglais, qui, ne se bornant pas à suspendre l'expression officielle de la ratification de la Porte, cherchait à obtenir quelque déclaration hostile. On nous faisait connaître qu'il fallait un contre-poids à cette opposition, autrement le canal pouvait courir des dangers. Ce contre-poids devait être ou l'intervention du gouvernement français, ou la pression de l'opinion publique en Angleterre. Le premier moyen nous semblait prématuré : nous n'hésitâmes pas à choisir le second.

Les meetings qui eurent lieu en avril, mai et juin 1857, dans les principaux centres maritimes et commerciaux de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Ecosse, nous donnèrent complète satisfaction. Les procès-verbaux sténographiés de ces meetings formèrent une enquête intéressante où la question était sérieu-

sement discutée et étudiée aux points de vue commercial, industriel et maritime. L'opinion des chambres de commerce et des armateurs de la Grande-Bretagne fut unanime pour approuver le tarif de 10 fr. par tonneau fixé pour le droit de passage du canal.

La résolution du meeting de Londres, qui était pour ainsi dire le résumé des décisions plus longuement formulées par les autres assemblées du Royaume-Uni, était ainsi conçue :

« Le canal proposé à travers l'isthme de » Suez ayant été déclaré praticable par des » ingénieurs compétents, et toutes les nations » ayant été invitées à prendre part à l'entre- » prise, qui ne sera pas placée sous la pro- » tection exclusive d'un gouvernement en » particulier, le meeting étant parfaitement » satisfait des explications données par M. de » Lesseps, est persuadé que le succès du » canal sera éminemment avantageux pour » les intérêts commerciaux de la Grande- » Bretagne. »

Des manifestations aussi explicites en faveur du canal émurent le cabinet anglais, qui chercha à opposer un prétendu intérêt politique à l'intérêt commercial de son pays, comme si de nos jours la politique des États pouvait avoir un autre but que celui qui est indiqué par l'opinion publique et par la nécessité d'augmenter le bien-être et la prospérité des populations. Le premier ministre avoua au parlement *que le gouvernement de S. M. B. avait usé jusqu'à ce moment de toute son influence à Constantinople et à Alexandrie, pour empêcher le projet du canal d'être mis à exécution.*

Il n'y eut qu'une voix dans toute l'Angleterre et sur le continent pour blâmer un langage qui dut être bientôt modifié.

M. Gladstone posa dès lors à la Chambre des communes les vrais principes qui devraient à l'avenir diriger le gouvernement de S. M. B. dans la question du canal de Suez. La majorité de la presse anglaise nous prêta son appui dans la lutte pour ainsi dire personnelle que nous dûmes soutenir.

Les résolutions adoptées par les conseils généraux et les chambres de commerce de France vinrent achever la première déroute de nos adversaires.

Convaincus désormais qu'ils ne pouvaient compter sur l'appui de l'opinion publique dans leur propre pays, ils employèrent de nouveau tous leurs efforts pour peser sur la Porte.

Un séjour de six mois à Constantinople nous permit non-seulement de rétablir la situation telle que nous l'avions précédemment laissée, mais encore d'obtenir une déclaration écrite constatant que les membres du divan impérial *étaient toujours dans les mêmes dispositions favorables au canal, et désireux d'établir publiquement que la Porte n'opposait de son chef aucun obstacle à la réalisation de la grande entreprise du vice-roi d'Égypte.*

D'un autre côté, en juin 1858, la motion suivante fut présentée à la Chambre des communes de Londres :

« Suivant l'opinion de la Chambre, le pou- » voir et l'influence de l'Angleterre ne doi- » vent point être employés pour obliger le » sultan à refuser son assentiment au projet » d'un canal à travers l'isthme de Suez. »

La motion fut vivement appuyée par plusieurs honorables membres du cabinet actuel de Londres, parmi lesquels nous nous félicitons de compter le ministre des affaires étrangères, lord John Russell, et le chancelier de l'Échiquier, M. Gladstone. Pour obtenir de la Chambre des communes non un vote hostile à la pensée de la motion, mais seulement un vote neutre, l'orateur du gouvernement, M. Disraeli, fut obligé de nier, et par conséquent de désavouer toutes les démarches précédentes de la diplomatie anglaise tant au Caire qu'auprès du Divan.

« On n'avait pas le droit de supposer, disait-il, que la puissance et l'influence de » l'Angleterre avaient été employées pour » forcer la Porte à s'opposer au projet du » canal de Suez. »

Ces débats exercèrent une influence favorable sur les ministres du sultan.

Après une nouvelle tournée en Europe dont l'objet était de reconnaître s'il était opportun de former la Société financière, nous nous rendîmes en Égypte. Nous fûmes d'accord avec le vice-roi sur la convenance de réunir les capitaux, de constituer la Compagnie, et de lui faire connaître, avant la fin de l'année, le résultat de notre mandat.

Nous retournâmes ensuite à Constantinople, où nous fîmes part au grand vizir de notre projet. Nous lui communiquâmes une circulaire que nous adressions à nos correspondants, et qui contenait le passage suivant :

» La Compagnie universelle du canal de » Suez, armée de la concession régulière de » S. A. le vice-roi d'Égypte, à laquelle le » gouvernement de S. M. I. le sultan ne » s'oppose pas en ce qui concerne ses droits » de suzeraineté et les intérêts de son em- » pire, aura la sagesse de ne pas provoquer » elle-même un conflit politique, et pour » éviter de donner à ses adversaires un pré- » texte qui leur servirait à exploiter des pré- » jugés ou à faire naître des malentendus, » dans une affaire appelée à conserver ex- » clusivement son caractère commercial et » général, elle ne réclamera l'assistance » d'aucun des gouvernements dont l'appui » lui est assuré en cas de lésion de ses inté- » rêts. Mais elle va constituer son organisa- » tion définitive, elle marchera résolûment et » elle accomplira son œuvre, appuyée par » les capitaux de ses souscripteurs de tous » les pays et par l'opinion publique du monde » entier. »

L'appel aux capitaux ne pouvait plus être retardé, nous étions armé du mandat et de la concession du vice-roi, nous avions l'adhésion de la Porte en ce qui la concernait personnellement ; le cabinet anglais, isolé en Europe et dans son pays, n'était pour nous dans la question qu'une voix étrangère et incompétente. L'entreprise était arrivée à son point de maturité, et l'on avait généralement compris qu'il y aurait honneur et profit à s'y associer. Il s'agissait d'une dépense de deux cents millions de francs au maximum, et d'un revenu de quarante millions au minimum. Les calculs précis de la commission internationale garantissaient que le devis ne serait point dépassé.

La souscription annoncée à l'avance dans les journaux, fut ouverte publiquement, à Paris, le 5 novembre 1858, dans les bureaux de la Société projetée, en même temps qu'à Alexandrie, à Constantinople et dans les principales villes de l'Europe. Elle fut close le 30 du même mois. Les deux cents millions devant former le capital de l'association se sont trouvés intégralement souscrits, tant par Son Altesse le vice-roi d'Égypte, qui s'est mis en tête de la liste des actionnaires de son œuvre, que par des actionnaires français et étrangers. Nos espérances étaient réalisées.

La France eut l'honneur de former à elle seule plus de la moitié du fonds social ; elle comptait 21,229 souscripteurs, représentant en moyenne dix actions chacun.

Le 15 décembre 1858, nous fûmes autorisé à déclarer, dans un acte reçu par Me Mocquard, notaire, qu'aux termes de l'article 4 des statuts, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez était constituée.

A l'appui de cette déclaration, nous déposâmes un état, certifié conforme aux souscriptions individuelles, constatant :

1° Les noms et demeures des souscripteurs ;

2° Le nombre d'actions souscrites par chacun d'eux.

Et pour exécuter l'article 77 des statuts, il fut déclaré dans le même acte que le Conseil d'administration nommé pour toute la durée des travaux et pendant les cinq premières années qui suivraient l'ouverture du canal maritime à la grande navigation, serait composé des membres désignés audit acte.

Le lendemain, 16 décembre, nous écrivions à Son Altesse le Vice-Roi :

« J'ai l'honneur de transmettre à Votre » Altesse la copie de l'acte qui a été reçu » hier par Me Mocquard, notaire de l'Em- » pereur, à Paris, à l'effet de constater que » la totalité des actions de la Compagnie » universelle du canal maritime de Suez se » trouve souscrite, et que la Société étant » constituée, ses opérations commencent à » partir du 15 décembre.

» Ainsi le mandat que j'avais reçu de Votre » Altesse, conformément à ses décrets du » 30 novembre 1854 et du 5 janvier 1856, » se trouve accompli par la formation régu- » lière de la Compagnie financière, qui entre » en jouissance de la concession accordée » par Votre Altesse. »

En effet, le 20 décembre, le Conseil d'administration tenait sa première séance, et inaugurait ses travaux par la délibération suivante :

« Le Conseil,

» Vu les articles 4 et 77 des statuts ;

« Vu l'exposé qui vient de lui être fait » par M. le président du Conseil ;

» Vu l'acte reçu par Mᵉ Mocquard et son » collègue, notaires à Paris, le 15 décembre » courant ;

» Reconnaît la Compagnie universelle du » Canal maritime de Suez définitivement » constituée, et par ce fait substituée à M. » de Lesseps ;

» Se déclare installé, ainsi que le Comité » de direction. »

Déjà, avant la constitution de la Société, et pendant les préliminaires dont nous avons rendu compte, Son Altesse le vice-roi, usant de la réserve qu'il avait faite dans son cahier des charges, article 9, répétée dans l'article 76 des statuts de la Société, avait délégué M. Conrad, ingénieur en chef des Pays-Bas, que la commission internationale avait choisi pour son président, en qualité de commissaire spécial, chargé de représenter près de l'administration de la Compagnie les droits et les intérêts du gouvernement égyptien. D'autre part, le Conseil, pour se conformer, en ce qui le concernait, au cahier des charges et aux statuts, donna à M. Ruyssenaers, l'un des administrateurs, les pouvoirs nécessaires pour représenter la Compagnie en Egypte, dans tous ses rapports avec le gouvernement égyptien.

Le 5 janvier 1859, nous rendîmes compte à Son Altesse, dans un rapport détaillé, de l'ensemble des opérations du Conseil, et nous terminions ainsi :

» Il résulte du présent exposé que, dès » que la Compagnie sera en mesure de procéder au percement de l'isthme, pour lequel elle va continuer avec activité, sur » les lieux, les études et les travaux préparatoires, il appartiendra à Votre Altesse » de constater qu'elle s'est mise *directement* » d'accord à ce sujet avec le gouvernement » ottoman, car il n'est du ressort d'aucune » politique étrangère d'apporter le moindre » obstacle à une entreprise formée librement » par des capitaux particuliers de tous les » pays, qui fonctionne légalement et régulièrement, et n'a réclamé ni l'intervention ni la protection politiques des gouvernements de l'Europe.

» Votre Altesse a déjà considéré, en ce qui » concerne ses droits et ceux de la Sublime » Porte à l'égard des intérêts étrangers, que » le chemin de fer du Caire à Suez, entreprise égyptienne, comme celle du canal, » réalise également une communication universelle entre la Méditerranée et la mer » Rouge, et que, malgré l'absence de toute » autorisation supérieure, elle s'est exécutée » sans aucune réclamation de qui que ce » soit.

» En conséquence, la Compagnie universelle, à la tête de laquelle vous avez daigné » me placer, sollicite de Votre Altesse, par » l'organe de son Conseil d'administration, » l'autorisation d'exécuter les travaux dont » elle est chargée pour le percement de » l'isthme de Suez. »

Dès que le vice-roi eut répondu à cette communication par une dépêche de son secrétaire des commandements, le Conseil d'administration nomma une commission choisie dans son sein, afin de nous accompagner en Egypte et de prendre, sur les lieux, possession de notre concession.

Le 1ᵉʳ mars, nous adressâmes au grand vizir Aali-Pacha, à Constantinople, une copie de notre lettre au vice-roi du 5 janvier, et nous lui fîmes part, avec détails circonstanciés, non-seulement de la situation de l'entreprise, mais de la marche qu'elle se proposait de suivre ; nous ajoutions :

« Vous reconnaîtrez, mon cher grand » vizir, que j'ai agi avec toute la prudence » et toute la déférence que vous pouviez » désirer, en maintenant la Compagnie dans » une période provisoire de préparation et » de transition qui, sans faire perdre à l'entreprise sa force et ses droits, vous mettra » à l'abri de certaines obsessions, et vous » laissera libre de choisir le moment favorable pour vous entendre définitivement » et *directement* avec S. A. Mohammed-Saïd-Pacha, la politique étrangère n'ayant » pas à s'immiscer dans une question de » travaux intérieurs favorables au développement et à la prospérité des populations » de l'Empire. »

A leur arrivée en Egypte, les membres de la commission déléguée par le Conseil firent connaître au vice-roi, par un message officiel en date du 9 mars, l'objet de leur mission.

Toutes les facilités leur furent accordées pour *l'exploration* de l'isthme, en compagnie de M. Mougel-Bey, directeur général, et de M. Hardon, entrepreneur général des travaux.

Le lundi de Pâques, 25 avril, chacun de nous donna son premier coup de pioche pour fouiller la tranchée, sur un rivage morne et désert, qui est déjà aujourd'hui un établissement considérable, et travailla de ses mains au débarquement des premiers matériaux destinés à commencer cette double jetée qui représentera les deux bras de l'Afrique et de l'Asie ouverts à l'Europe et à l'Amérique.

Le premier coup de pioche, tout modeste qu'il était, eut, comme nous l'avions prévu, un grand retentissement.

Nos adversaires commencèrent à se convaincre que notre entreprise n'était point une chimère; ils nous suscitèrent alors les graves difficultés que vous connaissez, mais au milieu desquelles votre Conseil d'administration a suivi avec une sage et ferme résolution la marche que lui commandaient la défense de vos intérêts et sa confiance dans le succès de l'œuvre que nous avions tous commencée, pour ne jamais l'abandonner.

Après avoir vainement essayé d'intimider le vice-roi, que l'on voulait pousser à agir lui-même directement contre son œuvre, on profita du moment où la France était engagée dans la guerre d'Italie pour faire coïncider un projet de visite du sultan en Egypte avec l'arrivée d'une escadre anglaise dans les eaux d'Alexandrie. Mais la paix de Villafranca étant venue déjouer les plans qui avaient été conçus, la diplomatie britannique renouvela ses tentatives à Constantinople, et finit par obtenir l'envoi à Alexandrie d'un membre du divan, porteur d'une lettre vizirielle qui intimait au vice-roi l'ordre de faire suspendre les travaux entrepris par la Compagnie. Les intérêts français engagés dans l'entreprise étaient sérieusement menacés, votre Conseil se présenta à l'empereur Napoléon, et réclama la haute et toute-puissante protection de Sa Majesté. Nos opérations dans l'isthme furent maintenues.

En même temps, l'ambassadeur de France à Constantinople reçut l'ordre d'ouvrir des négociations qui malgré l'intervention journalière de l'ambassadeur anglais, se terminèrent heureusement par la reconnaissance formelle du principe de l'adhésion de la Porte à l'entreprise du vice-roi d'Egypte, et par la proposition officielle d'un recours aux grandes puissances maritimes, pour examiner et décider les questions politiques ou internationales concernant l'exécution du canal.

Le grand visir Kuprisli Méhémet-Pacha, dont on louait l'énergique et habile administration, avait grandement contribué à ce résultat, qui fut maintenu par son digne successeur Méhémet Ruchdy-Pacha. Lorsque nous prîmes congé de ce dernier, après la clôture des négociations, il nous adressa ces remarquables paroles :

« Nous avons mûrement examiné en conseil la question du canal de Suez, sous le » point de vue de nos intérêts, et nous avons » été heureux de reconnaître que cette entreprise nous sera profitable. Comme nous » avions aussi reconnu qu'elle produira un » grand bien pour tout le monde, nous aurions agi ainsi que nous l'avons fait, quand » bien même nous aurions craint qu'elle ne » nous causât quelque dommage, afin que » l'on ne pût pas nous accuser de vouloir » nuire aux autres.

» Le principe de notre approbation sous le » point de vue de nos intérêts étant donc admis, personne, nous l'espérons, ne pourra » trouver mauvais que nous demandions à » des puissances amies de s'entendre sur les » questions politiques qui pourraient être la » conséquence de l'exécution du canal, tant » vis-à-vis de l'Egypte que vis-à-vis de l'Europe. »

Nous nous empressâmes d'aller en Egypte faire part au vice-roi de ce qui venait de se passer à Constantinople. Son Altesse profita de notre présence auprès d'elle pour donner son approbation au compte courant de la Compagnie avec le gouvernement égyptien.

Parmi les recommandations qui nous avaient été faites par le prince Mohammed-Saïd avant

la formation de la Compagnie, celle dont il nous avait surtout prescrit l'observation était que la souscription générale ne fût pas exclusivement remplie par un petit groupe de pays et que, par la diversité des nationalités appelées à y participer, elle conservât son principe d'universalité. La France, l'Espagne, la Belgique, les Pays-Bas, la Suisse, l'Italie, Tunis, étaient les seuls pays qui, par leurs habitudes ou par leurs dispositions prévues, nous semblaient devoir donner des actionnaires directs. Afin de nous conformer à notre mandat, nous dûmes accepter, à l'égard de certains Etats, les souscriptions de quelques banquiers, qui s'engageaient à être les intermédiaires entre le public de leur pays et la Compagnie. Nous nous portâmes fort pour la réalisation de ces souscriptions, sachant que, le cas échéant, elles devaient avoir le vice-roi pour preneur.

Les événements qui éclatèrent dès les premiers jours de 1859, et la guerre qui en fut la suite, devinrent des circonstances de force majeure qui interrompirent le cours régulier des affaires avec plusieurs des banquiers souscripteurs, et firent suspendre leurs versements. Nous nous entendîmes avec le vice-roi pour qu'il prît définitivement à son compte les actions réservées aux banquiers étrangers, empêchés par les circonstances de remplir leurs engagements.

De son côté, le vice-roi, tenant à conserver à l'entreprise son caractère universel, et reconnaissant que nous avions fidèlement rempli ses vues, se réserva de distribuer lui-même, s'il le jugeait convenable, les souscriptions en question entre les diverses nations maritimes qui, s'étant d'abord abstenues, seraient désireuses plus tard de participer aux avantages de l'entreprise.

Par suite d'une mutation parfaitement régulière, la première liste des souscriptions n'a éprouvé aucune atteinte, et le montant des actions en retard a été inscrit sur les livres de la Compagnie, au compte du vice-roi, qui avait déjà fait depuis quatre ans, et avant qu'aucun actionnaire eût opéré un versement quelconque, des avances de plusieurs millions imputables sur les paiements de ses souscriptions personnelles.

Toutefois, Messieurs, comme une Compagnie telle que la nôtre doit être établie sur des bases indiscutables et inébranlables, nous avons cru devoir soumettre l'examen de notre constitution et des questions qui s'y rattachent à la science et à la critique des jurisconsultes les plus éminents et les plus compétents en ces matières.

En conséquence, nous avons d'abord réuni votre conseil judiciaire, et nous lui avons posé ces trois questions :

1° La Société a-t-elle été régulièrement et valablement constituée à son origine ?

2° La condition de la souscription a-t-elle été remplie ?

3° La Société est-elle, en fait comme en droit, irrévocablement constituée, tant à l'égard de Son Altesse le vice-roi qu'à l'égard de chacun des actionnaires ?

L'enquête minutieuse à laquelle nous avons engagé le conseil judiciaire à se livrer, et l'examen de tous les documents dont il a demandé la communication, ont donné lieu à une savante consultation, qui se termine par le résumé suivant :

« Nous estimons donc à l'unanimité que » les trois questions posées en tête de ce » travail doivent être résolues affirmativement, et que, comme conséquence de cette » triple solution, il est aujourd'hui hors de » toute contestation possible que la Société » universelle du canal maritime de Suez est » régulièrement constituée, et que, par l'effet du mandat donné à M. de Lesseps, et » qu'il a loyalement exécuté, Son Altesse le » vice-roi et les actionnaires de la Compagnie universelle sont définitivement et irrévocablement liés dans les termes des décrets des 30 novembre 1854 et 5 janvier » 1856, et du pacte social ; qu'enfin rien ne » peut faire obstacle à ce que ladite Société » fonctionne dans les termes de l'acte de » concession et dans les conditions de ses » statuts. »

La déclaration unanime des membres du conseil judiciaire, appuyée de la communication de toutes les pièces qui l'avaient motivée, reçut ensuite l'adhésion de MM. Plocque, bâtonnier de l'ordre des avocats à la Cour impériale de Paris; de Vatimesnil; Marie et Crémieux.

Par l'enchaînement des faits qui viennent de vous être exposés, vous avez pu vous convaincre, Messieurs, que nous sommes dans notre droit en continuant la marche progressive et conciliante qui, jusqu'à présent, nous a réussi.

Si l'on cherchait de nouveau à porter atteinte à ce droit, l'expérience du passé nous garantirait l'efficace protection de deux grandes puissances : celle de l'opinion publique et celle de l'auguste souverain qui a acquis tant de titres à notre gratitude.

Poursuivons donc, avec toute confiance, notre entreprise commerciale et industrielle, et laissons exclusivement à la diplomatie le soin de traiter dans le moment opportun les questions politiques qu'elle a été appelée à résoudre sur la demande de la Porte Ottomane.

Passons maintenant à l'exposé de la marche et de l'état actuel des travaux.

II.

Marche et état actuel des travaux.

Les études et les travaux dont nous avons à vous rendre compte se partagent en deux périodes. La première comprend quatre années ; elle commence en 1854, à la date de l'acte de concession, elle se termine à la fin de 1858, époque où la Société, définitivement constituée, s'est substituée au vice-roi et à son mandataire.

La seconde période commence le 1er janvier 1859, avec l'existence légale de la Société; elle comprend toutes les opérations exécutées jusqu'à ce jour par la Société elle-même.

En octroyant la concession de l'entreprise à une Compagnie universelle, le vice-roi mit à la disposition du président fondateur les ressources et les moyens matériels nécessaires pour commencer et poursuivre avec activité les études des avant-projets, et faire sur le terrain les explorations scientifiques et toutes les opérations préparatoires.

Les ingénieurs du vice-roi furent chargés des premiers travaux; les arsenaux du Caire et d'Alexandrie nous furent ouverts, des escortes et des moyens de transport par terre et par eau furent généreusement fournis, un matériel important fut commandé au nom du vice-roi et payé par lui.

C'est ainsi qu'avant l'existence de votre Société des travaux considérables s'exécutaient à son bénéfice.

Un nivellement définitif confirma l'égalité de niveau des deux mers déjà reconnue et publiée par M. Talabot, et d'après les opérations de M. Bourdaloue.

Le tracé des canaux fut piqueté; les profils en long et en travers furent approximativement déterminés; des sondages furent exécutés sur toute la ligne pour reconnaître le sous-sol; le cadastre de tous les terrains irrigables dépendant de la concession fut entrepris; plusieurs brigades d'ingénieurs furent établies en permanence dans l'isthme où l'eau et tous les approvisionnements devaient être transportés à dos de chameau; le nombre des hommes employés s'est élevé souvent jusqu'à deux mille.

Pendant que ces préparatifs nécessaires étaient poursuivis en Égypte, une commission choisie, comme nous l'avons dit plus haut, parmi les plus célèbres ingénieurs de l'Europe, déléguait une sous-commission pour se rendre sur les lieux faire connaître son opinion sur l'avant-projet des ingénieurs du vice-roi et réunir les éléments d'un projet définitif.

Les membres de la sous-commission furent reçus avec magnificence par le vice-roi. Ils remirent eux-mêmes, le 2 janvier 1856, entre les mains de Son Altesse, un rapport remarquable dont la publication produisit un grand effet.

L'hydrographie du golfe de Péluse fut exécutée par M. Larousse, sous la direction de MM. Lieussou et de Negrelli, tous deux enlevés depuis, par une mort prématurée, à une entreprise dont ils avaient concouru à poser les bases et à laquelle ils voulaient dévouer leur illustre carrière.

Ce sont les calculs du jeune et éminent ingénieur français, M. Lieussou, qui déterminèrent le point où devait déboucher le canal dans la Méditerranée et firent connaître le régime des eaux dans le canal maritime. Ils établirent l'inutilité des écluses et en décidèrent la suppression.

C'est aussi à la demande de M. Lieussou que le bâtiment stationnaire dont nous avons parlé fut confié à un marin expérimenté et zélé, le capitaine Philigret

La bonne tenue du mouillage de la baie de Dibeh, l'excellente qualité du fond, furent dès lors des faits acquis par une expérience décisive, et les dernières objections que l'on élevait contre la possibilité matérielle de l'exécution de l'entreprise furent mises à néant.

Vers le milieu de 1858, les instructions détaillées et précises que le vice-roi nous avait données par son décret du 19 mai 1855, et qui ont été publiées dans le second volume des documents de l'entreprise, se trouvaient donc exactement remplies.

Dès que la Société fut constituée, les principaux membres de la commission internationale furent appelés à former un conseil supérieur des travaux, qui s'établit en permanence à côté de votre Conseil d'administration, et qui reprit, d'après les données et les études les plus récentes, l'examen de toutes les questions d'exécution sur la proposition de notre habile ingénieur en chef Mougel-Bey, ce conseil décida d'importantes réductions ou modifications. Un programme définitif fut arrêté et publié.

Il fut démontré par des chiffres positifs que le canal maritime propre à la grande navigation pourrait, avec ses ports, le canal de jonction au Nil et les rigoles latérales d'irrigation, être exécuté en cinq ans, au prix maximum de 130 millions.

La traversée de l'isthme est de 130 kilomètres (32 lieues 1/2).

Le tracé du canal maritime suit presque en ligne droite une vallée qui paraît avoir été occupée avant les âges historiques par les eaux de la mer, et dont certaines parties se sont élevées successivement au-dessus du niveau des eaux par l'apport des inondations du Nil et probablement aussi par des soulèvements partiels.

Les dépressions formant le lit primitif de la vallée subsistent dans la plus grande partie de son parcours; elles sont surtout remarquables sur trois points : le premier, du côté de Suez, est un bassin desséché de 42 kilomètres de long sur 8 de large, appelé les lacs Amers, dont le fond est de 8 à 13 mètres au-dessous du niveau de la mer;

Le second est le lac Timsah, vaste bassin circulaire de deux lieues environ de diamètre, admirablement situé pour établir un port intérieur au point de jonction du canal dérivé du Nil avec le canal maritime;

Le troisième est le bassin des lacs Ballah et Menzaleh, qui borde la Méditerranée sur toute l'étendue de la baie de Dibeh, où le canal débouche.

Dans le reste de son parcours, la vallée est à peu près au niveau de la mer; elle est seulement coupée transversalement par deux plateaux ou seuils qui la partagent en trois parties égales.

Le premier de ces plateaux, appelé seuil du Sérapéum, a 9 mètres de hauteur; sa largeur est de 6 kilomètres; il est situé entre le bassin des lacs Amers et le lac Timsah. Le second, le seuil d'El-Guishr, a 7 mètres de haut et 2 kilomètres de large; il sépare le lac Timsah des lagunes desséchées de l'ancien lac Ballah et du lac Menzaleh.

Un canal d'essai et de service, propre au petit cabotage, de 24 mètres de large à la ligne d'eau sur 2 mètres 1/2 de profondeur, peut être ouvert d'une mer à l'autre en dix-huit mois, avec une dépense de 13 millions.

Le canal de grande navigation aura 56 mètres de large à la ligne d'eau; il pourra être creusé en trois ans à 6 mètres de profondeur, avec une dépense de 50,000,000.

Ce même canal achevé à 8 mètres de profondeur nécessitera un travail de quatre à cinq ans, et coûtera.	65,000,000
La dépense du canal de jonction au Nil est évaluée à	13,000,000
La construction des ports à	25,000,000
La mise en culture des terres à	6,000,000
Somme à valoir pour complément des intérêts du capital pendant l'exécution des travaux et dépenses imprévues,	21,000,000
Total,	130,000,000

Dans cette somme, une large part est faite à l'imprévu.

La compétence des ingénieurs qui ont adopté ces chiffres comme base définitive des devis revisés par eux, nous donne la ferme confiance qu'ils ne seront pas dépassés.

Nous avons d'ailleurs à cet égard une autre garantie. Nous avons fait appel à l'intérêt et à l'expérience des entrepreneurs de travaux publics et provoqué des propositions de traité dans les limites de nos devis, suivant les sous-détails arrêtés par nos ingénieurs.

De nombreuses soumissions nous ont été adressées de France et de l'étranger. Presque toutes réclamaient une bonification sur les prix de base des devis; celle de M. Hardon, que nous avons acceptée, présentait des avantages incontestables, qui ressortent avec évidence des conditions de notre traité et de l'épreuve faite depuis un an.

Le traité passé avec M. Hardon avait été d'abord contracté conditionnellement au mois de février 1859, et il a reçu dès cette époque une première application.

C'est seulement après cette épreuve, et la révision attentive des clauses du contrat par le conseil des travaux et les conseils judiciaires de la Compagnie, que le Conseil d'administration en a prononcé la ratification en décidant la réalisation du cautionnement.

Nos travaux se sont poursuivis sans interruption jusqu'à ce jour et viennent de recevoir une nouvelle impulsion par l'arrivée des premières dragues.

Vingt-quatre de ces machines ont été commandées en France et en Belgique. Chacune d'elles est munie d'un appareil accessoire, inventé par notre ingénieur en chef Mougel-Bey. Cet appareil a été l'objet de longues études et d'expériences exécutées aux frais de la Compagnie avec le concours de M. Hardon. Il consiste en une toile sans fin, poussée par des rouleaux sur un plan perpendiculaire et mise en mouvement par le mécanisme de la drague elle-même, dont les godets versent les matières des déblais sur le tablier, qui, dans sa marche continue, transporte lui-même, sans main-d'œuvre et sans transbordement, à la distance voulue, les dépôts provenant des excavations.

Vous comprendrez aisément, Messieurs, les immenses avantages et les économies de main-d'œuvre résultant de cette ingénieuse disposition pour des travaux de la nature de ceux que nous avons à exécuter sur un sol à peu près uni et homogène. L'alimentation d'un très-grand nombre d'hommes dans le désert était sinon une difficulté, au moins un surcroît de dépense et une perte de temps. L'application de la toile sans fin au transport des déblais opérés à la drague est la meilleure des solutions.

En composant cet appareil, M. Mougel a rendu un véritable service à la Compagnie.

Dans les devis primitifs, le prix moyen du mètre cube de déblais à sec et sous l'eau était calculé à 83 centimes. Les premières expériences que nous avons faites de nos dragues ont prouvé que ce prix pourrait être très-notablement réduit. Six dragues sont déjà arrivées sur nos chantiers de Port-Saïd.

Aujourd'hui deux de ces dragues ont commencé à fonctionner et donnent des résultats satisfaisants. Elles sont montées pour un travail de 1,000 mètres cubes par journée de dix heures.

Le montage des autres dragues va être poussé avec activité; vingt fonctionneront dans le courant de l'été; ce seul matériel employé au déblai des 12,800,000 mètres qui forment les terrassements à exécuter pour le creusement du canal de service et de petite communication dans les dimensions que nous indiquions plus haut, en assure l'exécution dans le délai des dix-huit mois prévus au devis.

Le navire *le Jason*, qui vient de se perdre dans les bouches de Bonifacio, avait à son bord une brigade d'ouvriers expédiés de Lyon par le constructeur des dragues, que son contrat oblige à livrer les machines toutes montées à Port-Saïd. Quatre de ces appareils avaient été également chargés sur ce navire, avec divers autres objets destinés à vos chantiers. Ce matériel était assuré : des mesures actives ont été immédiatement prises pour le remplacer. Le dommage sera donc nul pour la Compagnie. Ce qui est irréparable, c'est la mort de dix-neuf de ces vaillants ouvriers, véritables soldats du travail que nous voyons chaque jour donner à notre entreprise des preuves admirables de constance, de dévouement et d'intelligence.

Votre Conseil, douloureusement ému, a donné des ordres pour qu'il lui soit rendu compte de l'état des familles des victimes. Obéissant à un sentiment que vous partagerez, il a l'intention de chercher dans quelle mesure et par quels moyens il pourrait être juste que la Compagnie intervînt dans le soulagement de pareilles infortunes, quoiqu'en fait elle y soit complétement étrangère.

Les postes et chantiers établis successivement dans le cours de l'année dernière, sur le tracé du canal maritime, sont au nombre de dix. Nous allons en indiquer la position et en examiner sommairement l'importance.

Port Saïd est le plus important de ces établissements; ses chantiers, situés sur le cordon littoral qui sépare la Méditerranée du lac Men-

zaleh, sont appelés à prendre de rapides développements.

C'est le point où se concentreront naturellement tous les approvisionnements venant d'Europe.

L'appontement du port provisoire, commencé il y a un an, s'avance déjà à 300 mètres en mer par des fonds de 3 mètres 50 centimètres. Il est établi sur l'emplacement de la jetée ouest du port définitif.

Cet appontement, indispensable pour le débarquement des machines et des matériaux, a rendu déjà des services considérables. Il sera continué dans la mesure des besoins, jusqu'à ce que les enrochements de la jetée définitive puissent être économiquement exécutés. — Il est complété par un phare de quatrième ordre, élevé sur une tour en charpentes de 20 mètres de hauteur, et visible à 25 milles en mer.

Des ateliers pour le montage et la réparation des machines et outils, et une scierie mécanique se construisent à peu de distance de l'appontement, au bord d'un bassin creusé à 100 mètres de la plage, qui les met en communication facile avec la mer, pour les transports venant d'Europe et d'Alexandrie, avec le lac Menzaleh, pour les rapports avec Damiette et les chantiers de l'isthme.

Une boulangerie, des machines distillatoires pour l'approvisionnement de l'eau douce; des baraquements pour les ouvriers, et vingt maisons en bois pour les ingénieurs et les employés complètent ces établissements.

Les travaux de Port-Saïd s'exécutent sous la surveillance de M. Laroche, ingénieur des ponts et chaussées, qui a fait ses preuves de capacité et de dévouement.

A Zabeirch, îlot situé vers le milieu du lac Menzaleh, un campement a été établi pour la facilité des communications par eau entre Port-Saïd et les chantiers de Kantara El Krasné, de l'autre côté du lac, à l'endroit où le canal coupe la route de Syrie.

On y a organisé une briqueterie dont les produits, de bonne qualité, seront d'une grande utilité pour les constructions des autres chantiers. Celui de Kantara El-Krasné se compose de dix maisons en bois, en briques ou en pisé, d'un puits et d'un four à chaux.

A 18 kilomètres de Kantara El-Krasné, toujours près du tracé du canal, en s'avançant au sud, se trouve le campement d'El-Ferdane, à la naissance du seuil d'El-Guisbr, qui sépare, comme nous vous l'avons dit, les lagunes du lac Ballah du bassin de Timsah.

A El-Ferdane s'élèvent quatre maisons, dont deux en maçonnerie et deux en bois.

Un four à chaux provisoire est en construction et donnera d'utiles produits.

Un puits a été creusé à 5 mètres de profondeur.

Un autre campement est établi à Bir-Abou-Ballah, au bord occidental du lac Timsah, à proximité du tracé du canal de jonction au Nil.

Bir-Abou-Ballah est un ancien puits dont l'origine remonte aux temps bibliques. C'est le lieu où les commerçants égyptiens et syriens se donnaient rendez-vous pour l'échange de leurs marchandises, et où l'on croit que Joseph vint à la rencontre de son père Jacob.

Ce puits va être rétabli et amélioré. Sa position est importante. Nous y avons fait des essais de culture qui ont bien réussi.

A 8 kilomètres de Bir-Abou-Ballah, au sud du bassin de Timsah, sur un plateau élevé, au pied duquel passe le tracé du canal maritime en débouchant dans le lac, sont situés le campement et les chantiers de Toussoum.

Les environs de Toussoum abondent en matériaux, pierres, chaux, plâtre, combustible, etc. Des conditions aussi favorables ont fait choisir, au commencement des travaux, cette position comme centre de communication et d'approvisionnement pour tous les chantiers situés entre Timsah, Port-Saïd, le Caire et Suez.

Toussoum se compose de trente-trois constructions en pisé faites dans les meilleures conditions pour hôpital, ateliers, magasins, logements, boulangerie, étables, forges, fours, puits, etc.

Une partie du personnel de Toussoum exécute les nivellements nécessaires à l'établissement immédiat d'une conduite d'eau douce dérivée des canaux du Nil qui assurera l'approvisionnement des chantiers de l'isthme.

Au sud de Toussoum, un campement composé de deux maisons est placé au milieu du seuil du Sérapéum pour le creusement d'un puits de 9 mètres 50 centimètres de profondeur.

Entre le Sérapéum et Suez, à quelques kilomètres à l'ouest du bassin des lacs Amers, un campement a été établi pour préparer l'exploitation des magnifiques carrières de Gebel-Geneffé, qui se développent à pic au-dessus du campement, sur une hauteur de 150 mètres.

Ce sont des bancs de pierres calcaires de cinq ou six natures, toutes également précieuses suivant leur qualité, soit pour la construction en maçonnerie, soit pour les enrochements des jetées et les murs de quai.

Ces carrières seront facilement exploitées par la rigole latérale qui doit longer à l'ouest le bassin des lacs Amers.

Un puits profond où l'on espère trouver de l'eau potable se creuse à Gebel-Geneffé.

Trois maisons y ont été bâties.

A Suez, aucun chantier n'est encore établi; une maison a été seulement construite et un poste de garde placé au pied des montagnes de l'Attaka pour l'occupation des carrières dont la Compagnie a pris possession, et où plusieurs centaines de mille mètres cubes de blocs naturels, approvisionnés sur le bord de la mer, nous fourniront les matériaux nécessaires aux travaux d'enrochement du port de Suez.

M. Larousse, ingénieur hydrographe de la marine, termine en ce moment l'étude d'une rectification de tracé pour le débouché du canal dans la mer Rouge, qu'il propose, avec l'autorité et la sûreté de son jugement, comme devant procurer à la Compagnie des avantages considérables.

Vous aurez remarqué, Messieurs, que dans cet exposé de nos ressources en matériaux de toutes sortes découverts sur les lieux mêmes de nos travaux, rien n'est indiqué pour l'établissement des jetées et des bassins du port Saïd.

De ce côté, en effet, la pierre fait défaut; mais Son Altesse le vice-roi vient d'y pourvoir, en livrant à la Compagnie les carrières de Mex, situées au fond de la rade d'Alexandrie.

L'exploitation de ces carrières est commencée; leurs produits chargés sur des barques seront facilement remorqués par mer à Port-Saïd, où l'entrepreneur les fait transporter à un prix inférieur à celui prévu dans nos devis.

Les enrochements de Port-Saïd, si importants pour la prompte et bonne exécution de nos travaux, vont donc être entrepris immédiatement, et seront poussés par M. Hardon avec toute l'activité qu'ils comportent.

En fait, vos chantiers occupent toute la ligne du canal maritime, et sont préparés pour le bon emploi des machines. Un certain nombre d'entre elles fonctionne déjà à Port-Saïd, et les autres vont être successivement montées.

Rien n'a donc été négligé pour assurer l'exécution du programme que nous avons adopté comme le plus propre à hâter l'exécution de l'entreprise. Nous pouvons dire avec confiance qu'il n'y a pas eu un jour de perdu.

Nous n'avons négligé aucune précaution pour la conservation du bien-être et de la santé de nos ouvriers.

Des moyens d'approvisionnement puissants ont été adoptés, et un service médical organisé sous la direction d'un médecin en chef, M. le docteur Aubert-Roche, qui nous était depuis longtemps connu par son mérite, par son activité et par une longue expérience des climats orientaux.

Tout ce qui pouvait intéresser la santé des hommes a été étudié par nous avec le plus grand soin, et nous pouvons affirmer aujourd'hui que le climat de l'isthme est parfaitement salubre. Nos ouvriers européens y ont séjourné en permanence depuis une année: ils y ont par conséquent travaillé dans toutes les saisons. Il y a eu moins de malades qu'il n'y en aurait eu dans tout autre pays.

En vous rendant compte des travaux exécutés depuis que votre Société est formée, nous avons analysé le devis des dépenses, que les projets définitifs des ingénieurs portent à 130,000,000 de francs.

Ce chiffre constitue les charges de votre entreprise. Nous terminerons ce chapitre en plaçant sous vos yeux un aperçu des produits probables de l'exploitation.

Les produits bruts ne nous paraissent pas devoir être inférieurs à 40,000,000 de francs.

Aux termes de son acte de concession, la Compagnie a le droit de percevoir sur les navires un droit de 10 fr. par tonneau de capacité pour le passage dans le canal maritime.

Nous avons pris pour base de la perception de ce tarif un mouvement moyen de trois millions de tonnes.

Ce mouvement est celui de nos premières évaluations. Il est inférieur aux échanges qui s'opèrent actuellement entre les contrées situées au delà du Cap et les pays de l'Europe.

L'abréviation de la route par le canal de

BALANCE DES ÉCRITURES

COMPTES DÉBITEURS.

Montant des 8/10es restant à appeler sur les 400,000 actions, soit 400 fr. par action				160.000.000 »
Règlement fait par le Conseil d'administration en exécution de l'art. 5 des statuts, des dépenses antérieures à la constitution de la Société, effectuées au moyen des avances de S. A. le vice-roi d'Égypte et des fondateurs.				
Frais de personnel de 1854 à 1859			371.294 83	
Études et travaux préparatoires dans l'isthme ; forages, cadastre, nivellement ; dépenses remboursées au gouvernement égyptien			986.793 93	
Frais divers d'administration de 1854 à 1859.				
Frais divers d'administration à Paris		55.904 65		
Frais divers dans les agences en France et à l'étranger		53.806 67		
Intérêts et commissions de banque, à divers		22.433 69		
Voyages et missions		380.309 25		
Publication des études, mémoires, rapports et documents en France et à l'étranger. — Impressions. Traductions		486.654 91		
Insertions, annonces diverses		73.2[illegible]7 47		
Installation des bureaux, frais des actes de constitution et confection des actions		96.253 72	1.177.610 36	
Frais de souscription.				
Personnel et frais divers de bureaux et dépenses au local provisoire		94.740 35		
Commissions aux correspondants		47.752 81		
Publicité spéciale, insertions, annonces		173.960 32	316.453 48	2.852.152 60
Mobilier du siége social à Alexandrie, et du domicile administratif à Paris				83.830 70
Intérêts payés aux actionnaires pour l'exercice 1859				1.394.093 06
Frais généraux d'administration en 1859 et 1860.				
Personnel, loyers et frais divers au domicile administratif, à Paris, au siége social, en Egypte, et dans les diverses agences			1.043.890 20	
Publicité, insertions, annonces			153.040 63	
Voyages et missions en France et à l'étranger			57.027 10	1.253.957 93
Dépenses générales pour travaux.				
Personnel des ingénieurs de la Compagnie et frais généraux de leur service			333.095 21	
Avances en compte courant à l'entrepreneur général		758.250 20		
Main-d'œuvre, salaires et frais divers payés par l'entreprise		338.546 75		
Achats de matières diverses et objets d'approvisionnement		235.282 31		
Bâtiments et abris pour habitations, hôpitaux, ateliers, magasins, écuries, etc.		134.315 59		
Matériel et outillage.				
Matériel pour terrassements : dragues, locomobiles, etc.	1.309.347 87			
Outillage des ateliers : scierie, tours, alézoirs, etc.	165.571 13			
Matériel de marine : navires à voiles, bateaux à vapeur, barques, etc., etc.	205.465 37			
Matériel de transports par terre	1[illegible].782 75			
Outils, engins divers	73.331 13	1.826.099 25	3 290.983 10	3.624.078 31
Actif courant.				
Débiteurs divers.				
Actionnaires en retard pour le deuxième appel de fonds		1.209.750 »		
Divers comptes courants		314.115 13		
Compte courant de l'agence supérieure de la Compagnie, à Alexandrie :				
Bons du Trésor égyptien	645.295 60			
En caisse	61.7[illegible]4 81			
Chez les banquiers	197.513 55			
Solde représentant les dépenses effectuées à ce jour et dont les pièces sont attendues	617.936 79	1.522.540 85	3.046.405 97	
Compte courant de S. A. le vice-roi d'Egypte			15.248.042 86	
Fonds disponibles.				
En caisse et en dépôt :				
Caisse	22.933 93			
Banque	102.000 »			
Crédit foncier	1.082.100 »			
Crédit industriel	1.107.400 »	2.314.433 93		
Placements temporaires :				
Bons du Trésor en portefeuille	10.241.959 »			
Placement en report	5.252.866 20			
Prêt à la Compagnie de Lyon à Genève	1.200.000 »			
Effets en portefeuille	7.000 »	16.701.825 20	19.016.259 13	37.310.707 06
				206.511.320 58

AU 30 AVRIL 1860.

COMPTES CRÉDITEURS.

Capital social.

500 fr. sur les 400,000 actions souscrites, savoir :		
Premier dixième de 50 fr., soit	20.000.000 »	
Deuxième — soit	20.000.000 »	
Huit dixièmes restant à appeler, soit	160.000.000 »	200.000.000 »

Recettes diverses venant en augmentation du capital social.

Recettes diverses antérieures à la constitution	6.504 88	
Produit des placements de fonds applicables à l'exercice 1859	634.754 65	
— — 1860	254.962 04	896.221 57

Créances diverses.

Actionnaires créanciers pour versement anticipé sur le troisième appel de fonds	3.138.300 »	
— — quatrième —	1.777 250 »	
Actionnaires en retard de toucher les coupons de juillet 1859 et janvier 1860	253.455 »	
Créances diverses	101.054 82	
Mouvement des fonds entre Alexandrie et Paris, représenté par des traites en circulation	340.926 48	
Intérêts de retard reçus pour versements effectués depuis le 1er janvier 1860 et applicables au coupon échéant le 1er juillet 1860	965 08	
Recettes pour les invalides de la marine	147 63	5.615.099 01
		206.511.320 58

Suez est de 3,000 lieues en moyenne pour les ports de l'Europe occidentale ; de 4,000, 4,500 et 5,000 pour les ports de la Méditerranée, Constantinople et Odessa.

Les produits des terrains irrigables et des autres exploitations dont jouira la Compagnie, le long de ses canaux, ont été évalués, d'après les calculs de l'avant-projet, à un minimum de 6 millions.

Quant aux terrains situés autour de nos établissements, si nous recherchons les résultats obtenus dans des situations similaires, nous trouverons également, sous ce rapport, des éléments certains de revenus.

L'expérience a montré que des centres de transit et d'entrepôt se créent partout où existent de grands courants commerciaux.

Port-Saïd et Timsah deviendront, par l'ouverture du canal, des entrepôts considérables; le sol qui les borde ne peut donc manquer d'acquérir promptement une grande valeur.

Nous négligeons, parce qu'il est difficile de le traduire en chiffres, le développement que prendra inévitablement le cabotage entre la Méditerranée, la mer Rouge et la côte orientale d'Afrique, sous l'influence d'une route qui offre des débouchés nouveaux aux produits de trois continents.

Un chiffre de quatre millions de tonneaux serait même un minimum comparé avec le mouvement maritime actuel de Constantinople, dont la situation, aux confluents des deux mers, a de l'analogie avec celle du canal de Suez.

Avec une évaluation certainement inférieure à la réalité, vous arriverez à un produit brut de 40 millions, qui donnera aux capitaux versés un revenu net probable de 15 à 20 pour 100.

Maintenant, Messieurs, nous allons vous présenter la situation financière.

III.

Situation financière.

La balance des écritures dont nous allons vous donner l'analyse est le résumé des comptes qui établissent votre situation financière.

Nous avons tenu à vous présenter cette situation à la date la plus rapprochée possible de votre réunion ; elle comprend les comptes des dépenses et la situation de l'agence supérieure en Egypte jusqu'au 30 avril dernier.

Pour mieux vous édifier, Messieurs, sur le détail des écritures dont nous ne pouvons dans ces conditions vous présenter ici que le résumé, et vous donner des moyens de contrôle sérieux et efficaces, nous vous proposons de nommer une commission de trois actionnaires pour l'examen des comptes que nous vous soumettons.

Cette commission, après une vérification approfondie faite avec toute la maturité nécessaire, sera chargée de vous présenter dans votre prochaine réunion un rapport détaillé sur le résultat de son examen.

La nomination de cette commission est portée à l'ordre du jour au nombre des résolutions sur lesquelles nous vous demandons de vouloir bien statuer dans cette séance.

La balance des écritures au 30 avril 1860 présente comme premier article des comptes créditeurs la réalisation du fonds social fixé par les statuts au chiffre du 200 millions.

Les deux premiers dixièmes de ce capital, soit 100 fr. par action, ont seuls été appelés ; mais la faculté de verser par anticipation jusqu'à concurrence soit du troisième, soit du quatrième dixième, a été laissée à tous les actionnaires Vous verrez par le chiffre de cet article avec quel empressement on a usé de cette faculté. C'est un témoignage irrécusable de la confiance et de la faveur qui s'attachent à notre entreprise.

Cette anticipation de versements, d'ailleurs prévue par vos statuts, a donné à ceux d'entre vous qui en ont usé le moyen d'obtenir des titres au porteur.

Vous avez vu, Messieurs, par les détails du chapitre précédent, que les devis de l'avant-projet. revisés par le conseil supérieur des travaux, ont donné lieu à des réductions considérables sur les premières prévisions des dépenses de la construction. Les devis définitifs établissent que ces dépenses ne dépasseront probablement pas la somme de 130 millions. Sans aller au-devant d'un résultat aussi satisfaisant, nous ne pouvons toutefois nous dispenser de le signaler dès à présent à votre attention, car il nous donne l'espoir de n'avoir pas à employer la totalité du capital social, et de pouvoir un jour vous proposer de libérer définitivement les actions sans exiger le versement intégral de leur montant.

Le second article des comptes créditeurs comprend une somme de 896,221 fr. 57 c., dont 889,716 fr. 69 c. représentent le produit des placements temporaires des fonds disponibles.

En apportant la plus scrupuleuse prudence dans l'administration de l'actif courant de la Société, votre Conseil s'est appliqué, vous le voyez, à ne pas laisser improductifs les fonds de la Compagnie. Il a pu ainsi augmenter vos ressources d'une somme importante qui vient tout spécialement en atténuation des intérêts payés aux actions.

Le troisième article se compose de créances diverses s'élevant à la somme de 5,614,951 fr. 38 c. La première et la plus importante de ces créances représente les versements anticipés sur les actions, qui se subdivisent de la manière suivante :

Pour le troisième dixième,	fr.	3,138,300
Pour le quatrième,		1,777,250
Ensemble,	fr.	4,915,550

Les comptes créditeurs réunis forment un total de 206,511,320 fr. 58 c.

Les comptes débiteurs qui en sont la contre-partie, représentent des dépenses déjà effectuées et des sommes ou valeurs composant l'actif de la Société.

En tête de ces comptes figure le montant des huit dixièmes restant à appeler sur les 400,000 actions, soit 400 fr. par action ou 160 millions.

Le second article des comptes débiteurs résulte du règlement opéré par le Conseil en exécution de l'article 5 des statuts et représente les dépenses effectuées antérieurement à la constitution de la Compagnie, et en vue de cette constitution, au moyen des avances faites soit par S. A. le vice-roi d'Égypte, soit par les membres fondateurs.

Cet article de dépenses s'applique à la première période d'études et de travaux comprenant les années 1854, 1855, 1856, 1857 et 1858, dont nous vous avons fait connaître l'importance et les résultats.

Le Conseil a admis de ce chef le règlement de dépenses justifiées pour une somme totale de 2,852,142 fr 60 c. Sur cette somme, celle de 159,877 fr. 54 c. a été payée au moyen des avances et débours faits par le gouvernement égyptien pour compte de la Compagnie, et dont le total s'est élevé à 2,394,914 fr. 52 c., en y comprenant le matériel et les travaux exécutés dont le vice-roi a bien voulu faire rétrocession à la Société en approuvant définitivement sa constitution.

Quoique des avances de cette importance témoignassent déjà suffisamment des généreuses intentions de Son Altesse en faveur de notre entreprise, le vice-roi a voulu en donner une nouvelle preuve en prenant à sa charge des dépenses relatives à la réception et au séjour en Égypte de la commission internationale et à diverses études, s'élevant à la somme de 270,000 fr.

Aux termes de l'article 5 des statuts, les frais antérieurs à notre constitution forment une charge sociale ; mais, si vous considérez que ces frais s'appliquent à des études et à des opérations qui embrassent une période de plus de quatre années, durant lesquelles elles ont nécessité des recherches, des voyages, des publications, des dépenses de personnel et d'administration, vous jugerez, avec votre Conseil d'administration, que le chiffre en est relativement fort modéré.

Le remboursement de la plupart de ces dépenses ne s'est pas d'ailleurs effectué par un mouvement d'espèces retirées de votre caisse. Le vice-roi l'a admis en atténuation du débit d'un compte courant que la Compagnie lui a ouvert et dont nous vous ferons connaître tout à l'heure la situation.

Aux dépenses antérieures à la constitution de la Société s'élevant à	2,852,142 60
Il faut ajouter le montant des comptes débiteurs ci-après ouverts postérieurement à la formation de la Compagnie :	
1° Mobilier du siége social à Alexandrie et du domicile administratif à Paris,	85,830 70
2° Intérêts payés aux actionnaires pour 1859,	1,394,003 06
3° Frais généraux d'administration de 1859 et 1860,	1,043,890 20
4° Insertions. Annonces. Publications,	143,040 63
5° Voyages. Missions. Déplacements,	57,027 10
6° Dépenses générales des travaux. Achat de matériel en 1859 et 1860,	3,624,678 31
7° Enfin l'actif courant s'élevant à une somme totale de	37,310,707 98

Ce dernier chiffre comprend le compte courant du vice-roi, dont le débit annuel s'élève à la somme de 15,248,012 fr. 88 c.

Nous vous avons expliqué, Messieurs, en vous parlant de la constitution de la Société, l'origine et la nature de ce compte ; nous avons cru devoir l'ouvrir au vice-roi pour la réalisation successive, à la convenance de la Compagnie, des versements afférents aux actions dont Son Altesse s'est réservé la souscription, et qui restent à la souche en attendant qu'elle en prenne livraison.

Ce compte a été déjà crédité de la somme de fr. 2,394,914 52, dont la Compagnie était débitrice envers le gouvernement égyptien, aux termes de l'article 5 des statuts.

Le solde au débit de Son Altesse, quoique élevé, se justifie suffisamment, comme la nature particulière du compte lui-même, par l'importance des rapports qui existent entre le vice-roi et votre Société, par le concours qu'il ne cesse de donner à l'entreprise, par les garanties exceptionnelles qu'offrent la position et le caractère du prince à qui vous devez vos concessions. D'un autre côté, la forme adoptée présente l'avantage évident d'exonérer la Compagnie du paiement des intérêts d'un capital dont elle n'a pas immédiatement l'emploi.

Les comptes débiteurs que nous venons d'analyser forment un total de 206,511,320 fr. 58 c. égal à celui des comptes créanciers.

Il résulte de l'ensemble de ces comptes que, pour la période de six années qu'ils embrassent, les dépenses effectives s'élèvent, y compris l'achat du matériel dont vous êtes en possession, au chiffre de 9,200,612 fr. 60 c., et qu'il vous reste à l'actif une somme de fr. 37,310,707 98.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer en terminant cet exposé, que les ressources actuelles à notre disposition nous paraissent suffisantes pour l'accomplissement de la première phase de votre entreprise, qui consiste à ouvrir d'une mer à l'autre un canal de service et de petite navigation.

Il y a donc lieu d'espérer que nous n'aurons pas d'appel de fonds à faire avant la mise en communication des deux mers.

RÉSUMÉ.

Nous espérons, Messieurs, que vous aurez accueilli avec intérêt ces longs développements sur des questions de premier ordre pour nous, très peu connues encore, et surtout trop souvent dénaturées.

Les solutions essentielles que nous avons eu pour objet de faire ressortir peuvent se résumer en quelques lignes.

Des études complètes et un commencement d'exécution ont constaté les facilités matérielles de l'entreprise, dont les immenses avantages ont été proclamés par les notabilités de la science, du commerce et de l'industrie.

Votre Société est régulièrement et légalement constituée ; les droits résultant de ses actes de concession sont irrévocablement définis et établis.

L'opinion motivée d'éminents jurisconsultes ne laisse aucun doute sur ce point.

La question politique, dont nous n'avons pas à nous préoccuper, est séparée de la question technique et industrielle qui est la nôtre, et elle apparaît dans des termes fort simples, dégagée des obscurités au milieu desquelles on s'efforçait de l'envelopper.

Vous avez pris possession, sur le terrain, de vos concessions.

Les travaux se poursuivent, et votre actif disponible nous paraît plus que suffisant pour effectuer la jonction des deux mers, sans recourir à de nouveaux appels de fonds.

Tel est, Messieurs, le résumé de la situation qui vous est soumise.

Nous avons la confiance que vous lui donnerez votre approbation.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport, fréquemment interrompue par les acclamations, le président propose et l'assemblée vote la résolution suivante :

L'assemblée,

Sur la lecture du rapport présenté par le président au nom du Conseil,

Approuve ce rapport et ses conclusions.

Ratifie les mesures prises jusqu'à ce jour par le président et par le Conseil et leur donne tout pouvoir à l'effet de poursuivre l'exécution de l'entreprise.

Deux autres résolutions sont également adoptées par l'assemblée : l'une, relative à la nomination d'une commission d'actionnaires, composée de trois membres, pour la vérification des comptes ; l'autre, pour l'application des articles 24 et 29 des statuts (allocation annuelle aux membres du Conseil d'administration).

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 17 juin 1859.

Suite (1).

Présidence de M. Faure.

M. Ckiandi donne ensuite quelques détails sur la construction des appareils, dont il met les dessins sous les yeux de la Société. Il dit que les tuyaux en cuivre et les robinets en bronze sont rapidement attaqués et détruits. Le fer et la fonte résistent au contraire parfaitement. Les joints au minium ont dû être abandonnés, on les a fait avec succès en interposant entre les collets une rondelle en plomb dans laquelle pénètrent des saillies tranchantes et circulaires venues de fonte avec les tuyaux.

M. le président remercie M. Ckiandi de sa très-intéressante communication, et donne la parole à M. Thevenet pour lire une note sur un régulateur électrique de la pression du gaz de l'éclairage inventé par MM. Breguet et Giroud.

M. Thevenet commence par préciser les inconvénients qui résultent de l'irrégularité de la pression. Actuellement les usines à gaz sont obligées de maintenir dans la canalisation des villes qu'elles éclairent une pression supérieure à celle qui est nécessaire et suffisante pour la bonne combustion du gaz, et cela afin que la pression ne se trouve jamais insuffisante pour satisfaire les besoins variés des consommateurs, et contre-balancer les effets produits par les vicissitudes de l'atmosphère. De cet excès de pression résultent des inconvénients de plus d'un genre, surtout des pertes considérables par les fuites de la canalisation. M. Servier, sous-chef du service des usines à la Compagnie parisienne, a constaté que cette Compagnie perdait chaque année par les fuites cinq millions de mètres cubes de gaz.

Or, on sait que la dépense du gaz par les fissures qui occasionnent les fuites est sensiblement proportionnelle aux pressions; elle est donnée exactement par la formule $10,6 (\sqrt{P} + P)$ (Mémoire de M. Séguin.) On voit quelle immense économie pourrait faire une grande Compagnie, telle que celle qui éclaire Paris, si le gaz était constamment maintenu aux brûleurs à la pression suffisante de 15 millimètres, au lieu d'être soumis à une pression variable, mais en moyenne de 30 millim.: ce serait plus de deux millions de mètres cubes que l'on épargnerait chaque année.

L'exagération de la pression produit aussi une consommation exagérée par l'éclairage public et l'éclairage par abonnement sans compteur; car la dépense du gaz est sensiblement proportionnelle aux racines carrées des pressions (elle est exactement donnée par les formules $D = 55 \sqrt{P} + 30 P$ pour les faibles pressions, et $D = 151 \sqrt{P} + 7,4 P$ pour les pressions supérieures à 15 millim.). Or, si nous supposons qu'au lieu d'une pression moyenne de 27 millim., on obtienne une pression constante de 15 millim., on réalisera une économie de 22 0/0 du gaz consommé par l'éclairage public.

Les variations de pressions qui se manifestent dans la canalisation des villes proviennent de ce que la mesure exacte des besoins n'est pas connue constamment à l'usine, et qu'on ne peut régler la sortie du gaz en conséquence de ces mêmes besoins. De ces variations perpétuelles de la pression dans les conduits de distribution résultent l'impossibilité, pour les Compagnies, de régler à un taux normal la consommation des abonnés à l'heure, et une irrégularité fâcheuse dans le service de l'éclairage.

Cette instabilité de la pression entraîne pour les consommateurs une série d'inconvénients:

1° La nécessité de faire varier l'ouverture des robinets des brûleurs plusieurs fois dans la même soirée, et la rupture des cheminées en verre, lorsqu'on ne surveille pas assez attentivement le volume des flammes;

2° Une rapide altération des décorations par les produits de la combustion incomplète qui a lieu chaque fois que les flammes s'allongent démesurément;

3° Une consommation de gaz supérieure à celle qui aurait lieu sous la pression minima, et inexactement accusée par les compteurs, qui ne donnent pas des indications comparables sous des pressions variables;

4° Un éclairage inconstant et d'une intensité moindre que celle que l'on obtiendrait par la combustion d'une égale quantité de gaz, sous une pression moyenne plus faible.

Tous ces inconvénients, toutes ces dépenses exagérées, préjudiciables et au producteur et aux consommateurs, disparaîtraient si l'on maintenait dans la canalisation une pression constante et strictement nécessaire; c'est ce qu'il est facile d'obtenir à l'aide du régulateur de MM. Breguet et Giroud. L'ensemble de leur système comprend deux groupes d'appareils: le premier se compose d'un manomètre à flotteur, installé dans un bureau de ville, situé en un point central du périmètre éclairé, et qui indique la pression du gaz; l'aiguille de cet instrument est limitée dans ses excursions par deux arrêts, et vient se mettre en contact avec l'un d'eux dès que la pression s'écarte de la plus petite quantité du degré où on veut la maintenir.

Deux conducteurs électriques liés aux arrêts se rendent à l'usine à gaz. L'aiguille du manomètre étant en relation avec l'un des pôles d'une pile dont l'autre pôle est en communication avec la terre, il en résulte, chaque fois que la pression tend à s'écarter du degré déterminé, que l'une des branches de l'aiguille, en venant toucher l'un des arrêts, forme un circuit et lance dans l'un des fils conducteurs un courant qui se rend à l'usine à gaz.

Le second groupe d'appareils, situé à l'usine à gaz, consiste en une valve hydraulique placée sur la conduite par laquelle le gaz s'échappe du gazomètre, et manœuvrée par un moteur à poids, commandé lui-même par un embrayage double.

Deux électro-aimants, reliés chacun à l'un des fils conducteurs partant du manomètre placé au lieu de consommation, sont disposés dans le moteur de manière à agir sur le levier d'embrayage.

Suivant que l'un ou l'autre des électro-aimants reçoit le courant électrique, ou que tous les deux restent inertes, le levier d'embrayage occupe trois positions différentes, et la valve hydraulique reste immobile, monte ou descend.

Il résulte de la disposition des appareils et de la vitesse de l'électricité que chaque variation de pression qui vient à se produire dans le réseau de distribution change instantanément les conditions de la sortie du gaz à l'usine. Comme d'autre part la pression se transmet dans les conduites avec une vitesse de 450 mètres par seconde, on voit que les écarts de pression qui se produiraient dans un réseau même très-étendu seraient corrigés dans l'espace de trois ou quatre secondes au plus. L'action automatique de ces appareils supprime l'employé qui est préposé à la valve de sortie des usines à gaz. Le prix de ce régulateur ne dépasserait pas 3 à 400 fr., suivant l'importance de l'usine, et l'établissement du conducteur électrique ne coûterait pas plus de 400 fr. par kilomètre.

On voit donc que le système de MM. Breguet et Giroud pourrait être appliqué sans grands sacrifices par les usines à gaz, et on s'étonne qu'elles ne l'aient pas déjà adopté, quand on se reporte aux immenses avantages qu'elles en obtiendraient.

M. Richoux donne ensuite communication d'une note sur un nouveau système d'éclissage.

Les coussinets de joint employés dans les chemins de fer ont deux grands inconvénients: ils laissent une trop grande latitude au cheminement de la voie, et permettent le relèvement des abouts des rails. L'éclissage, généralement adopté, remédie d'une manière assez convenable à ces deux inconvénients; mais, placé en porte à faux, et n'ayant qu'une résistance très-faible par rapport au rail, il permet de fortes flexions, facilite la dessoudure des abouts des rails, et rend ainsi leur destruction très-rapide. On peut dire qu'il cause au moins les 75 0/0 des rebuts auxquels les usines se trouvent soumises pour la garantie.

M. Garnier a pensé qu'on pourrait améliorer le joint tout en conservant le coussinet, c'est-à-dire en évitant les inconvénients du porte à faux.

A cet effet, il introduit dans le coussinet, entre les rails et les coins, un fer en auge portant deux tenons engagés chacun dans un about des rails à réunir. Par cette disposition, le cheminement de la voie se trouve arrêté comme avec l'éclisse ordinaire; les abouts des rails, maintenus par les rebords du fer, ne peuvent plus se relever, et le joint, reposant sur le coussinet, se trouve dans de meilleures conditions pour s'opposer à la dessoudure des champignons.

Un essai fait près de Chatou, dans la forêt du Vésinet, il y a deux ans, sur la voie montante, se comporte très-bien; et cependant l'espacement des traverses est le même au joint et dans les portées intermédiaires, et le coussinet employé est le coussinet de la voie ordinaire, c'est-à-dire un coussinet ne laissant de place que pour un coin d'une très-faible épaisseur.

En résumé, il paraît que cette disposition peut donner de bons résultats; seulement, il faudrait donner au fer en auge des rebords suffisamment étendus pour qu'ils ne puissent se gauchir latéralement, et employer des coins en bois comprimé. Dans ces conditions, le prix de revient du joint serait à peu près moitié du joint éclissé, et l'entretien serait facilité par l'absence de tous boulons.

---

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 12 mai 1860.

Séance du 3 août 1859.

Présidence de M. J. Petiet, vice-président.

M. Flachat adresse à la Société un mémoire sur la traversée des Alpes par un chemin de fer.

Ce mémoire devant être publié *in extenso* dans le Bulletin, nous n'en donnerons ici qu'une rapide analyse.

L'auteur se livre en premier lieu à des considérations, desquelles il résulte que le passage le plus propre à concilier l'ensemble des intérêts commerciaux de la France, de l'Allemagne et de la Suisse avec ceux de l'Italie, est celui qui traverserait le mont Saint-Gothard.

Il passe ensuite à l'examen technique de la question.

La traversée des Alpes a déjà donné lieu à des études complètes. L'une des solutions du problème a reçu un commencement d'exécution. Cette solution comprend un souterrain qui présente des difficultés dont l'art triomphera sans doute, mais dans un temps qu'il est impossible aujourd'hui de limiter, et qui serait de trente-six ans, si l'on continue à employer les moyens actuellement en usage. Il propose :

D'établir le chemin de fer dans la région des cônes d'éboulement et des avalanches, des neiges fixes pendant l'hiver, et tombant dans cette saison pendant des semaines entières ;

De le protéger contre les eaux torrentielles et d'inondation ;

De lui faire franchir le sommet des cols à ciel ouvert, ou tout au plus par un souterrain de 2 à 3,000 mètres ;

De l'exploiter dans une région où la température peut s'abaisser jusqu'à 25 et 30 degrés centigrades au-dessous de zéro ;

D'adopter des rampes continues, dont l'inclinaison varierait entre 30 et 50 millimètres par mètre, et qui seraient combinées avec des courbes de 20 à 25 mètres. Cette analyse des difficultés que rencontrera l'exécution du projet ne s'applique pas seulement au système d'après lequel on franchirait les Alpes à ciel ouvert, mais bien aussi à celui des grands percements.

En effet, la hauteur des cols, des différents passages est de 2,000 à 2,400 mètres au-dessus du niveau de la mer. Elle est de 14 à 1,500 mètres au-dessus de la plaine environnante. Les cols sont accessibles par des rampes de 25 à 30 millimètres, jusqu'à 1,000 mètres au-dessus du niveau de la mer. A cette hauteur l'on entre dans la région des cônes d'éboulement, des avalanches et des neiges permanentes l'hiver. Le système en voie d'exécution au mont Cenis, supposant que l'on entre en souterrain à la hauteur de 1,350 mètres, il faudra vaincre les obstacles énumérés plus haut sur toute la longueur du chemin comprise entre les altitudes de 1,000 et de 1,350 mètres.

L'auteur examine successivement chacune de ces questions. Il indique les ressources que possède aujourd'hui l'art de l'ingénieur, et en prévoit le triomphe soit qu'on emploie des méthodes connues, soit que l'on modifie celles à l'aide desquelles on luttera contre des obstacles nouveaux.

Passant à l'examen des courbes et des rampes, il présente la question sous un jour nouveau. Il existe des exemples de très-fortes rampes pour les chemins qui traversent les montagnes; mais jusqu'ici l'on n'a pu les franchir qu'en réduisant considérablement la vitesse et la charge des trains. Cela vient de ce que l'on n'a pu réussir à employer que l'adhérence des machines seules et que cette adhérence a une valeur très-limitée. En effet, la machine locomotive se compose d'un générateur et du mécanisme de transmission de la force produite. — Or, ces deux éléments doivent être réunis dans un seul châssis ; de là une limite pour leur poids total, et par conséquent une limite pour la surface de chauffe et pour la puissance de la machine.

Il est évident que si l'on parvenait à transformer chaque wagon en un appareil recevant la vapeur du générateur placé en tête du train et pouvant l'utiliser, au lieu de disposer pour produire l'adhérence, du seul poids de la machine, on utiliserait tout le poids du train. Chacun des châssis du train, dit truck ou bogie, constituerait un appareil mécanique ayant, de la machine locomotive, la transmission de force sans le générateur de vapeur. La force de traction pouvant ainsi s'appliquer à un poids beaucoup plus considérable, il faudra pouvoir produire une beaucoup plus grande quantité de vapeur ; c'est ce qui deviendra possible lorsque la locomotive, n'ayant plus qu'à se traîner elle-même au lieu de remorquer tout un train, pourra être transformée en une chaudière auto-mobile.

Pour faire apprécier l'avantage de ce système, l'auteur présente le calcul suivant :

Le générateur des locomotives peut produire, à même surface de chauffe, suivant que le tirage est plus ou moins considérable, une quantité très-différente de vapeur. Le générateur de 100 mètres carrés de surface de chauffe d'une machine à marchandises, brûlant 10 kilog. de coke et vaporisant 90 kilog. d'eau par kilomètre, consommera, en marchant à 24 kilomètres à l'heure, 240 kilog. de coke et vaporisera 2,160 litres d'eau.

Ce même générateur, servant à une machine *express* brûlant 8 kilog. et vaporisant 72 kilog. d'eau par kilomètre, consommera, à la vitesse de 60 kilom. dans une heure, 480 kilog. de coke et vaporisera 4,320 litres d'eau.

Ce même générateur, muni de cylindres dont la dimension pourrait produire un effort supérieur à l'adhérence de la machine, en fera patiner les roues à la volonté du mécanicien, non-seulement au démarrage, mais en marche, lorsque l'adhérence est un peu diminuée par suite des conditions de l'atmosphère ; ce générateur fournirait, sans contredit, momentanément, un effort de traction presque double de l'adhérence de la machine.

Comment seront utilisées ces facultés de production de vapeur sur une rampe de 50 millimètres par mètre dans les deux systèmes ?

L'adhérence de la machine étant, dans les conditions actuelles, la limite de l'utilisation de la puissance motrice, le générateur de 100 mètres de surface de chauffe d'une machine à marchandises de 30 tonnes donnera un effort de traction de 5,000 kilog. Cet effort étant par tonne, sur une rampe de 50 millimètres, de 58 kilog., ce sera donc un poids de 86 tonnes que cette machine pourra remorquer.

Le train sera, en conséquence, composé comme suit :

Machine,	30 tonnes.
Tender,	15 —
Véhicules,	13 —
Marchandises,	28 —
Total,	86 tonnes.

Ce calcul est confirmé par le fait suivant, dont l'existence s'est maintenue pendant plusieurs années. L'*Antée*, machine de 27 tonnes construite par nous dans le but exprès de franchir la rampe de 35 m/m de Saint-Germain, avec des trains de 700 voyageurs, ayant 80 mètres de surface de chauffe, remorquait, outre son poids et celui de son tender, sur cette rampe, 84 tonnes.

C'était donc :	Machine,	27 tonnes.
	Tender,	12
	Train,	84
	Total,	123 tonnes.

L'effort de traction pouvait être calculé ainsi :

123 × 35 kil.	Rampe,	4,300 kilog.
123 × 4	Traction sur niveau,	492
27 × 6	Supplément pour la machine,	162
12 × 2	Supplément pour le tender,	24
123 × 2	Courbes, air, rigidité du train.	246
	Total,	5,224

Soit 42 kilog. 6 par tonne (1).

Pour la rampe de 50 m/m, il eût fallu ajouter 15 kilogr. par tonne, et le poids remorqué se fût affaibli en raison inverse : il eût été

$$\frac{5{,}224}{57.6} = 91 \text{ tonnes, ainsi réparties :}$$

Machine,	27 tonnes.
Tender,	12 —
Véhicules,	16 —
Marchandises	36 —
Total,	91 tonnes.

La différence des deux résultats ne provient que de ce que la machine l'*Antée* n'ayant à franchir, en parcours total, qu'une distance de 2,500 mètres, avait une très-faible surface de chauffe, et était en outre très-légère. Aujourd'hui, le poids d'une machine de ce genre et de son tender est de 45 tonnes au lieu de 39. De plus, l'adhérence de l'*Antée*, qui n'était employée que pendant l'été à ce service, était du cinquième, tandis que, dans le premier des deux exemples précédents, elle est supposée au sixième.

Huguoin de Rhéville.

(*La suite prochainement.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 12 mai :

La fonte pour 2e fusion reste à son prix de 142 fr. 50 c. le n° 1.

Les fers laminés, de fonte au bois, sont offerts de 250 à 260 fr., franco Paris.

Les fers battus restent cotés à 290 fr., en gare de Saint-Dizier.

Pas de prix fixe pour la machine. La baisse de la pointe a jeté la perturbation dans les cours de ces articles. On cote nominalement 240 à 250 fr. le n° 20, franco Paris.

(1) Nous citons le travail de la machine l'*Antée*, parce qu'elle est connue de la plupart des ingénieurs qui se sont occupés du travail effectué sur les rampes par les machines locomotives ; mais les faits consignés dans la note C sur l'exploitation du chemin américain qui traverse les montagnes Bleues, au moyen de rampes analogues à celles que nous proposons, sont d'un intérêt égal à consulter.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Compte général au 31 décembre 1859.

ACTIF.

	fr.	c.	fr.	c.
Compte d'établissement. — Ancien réseau.				
Frais d'installation et dépenses de l'administration centrale	2,361,294	47		
Lignes en exploitation.				
Paris à Lyon.	205,292,475	20		
Lyon à Marseille.	158,452,875	30		
Lignes de la rive droite du Rhône.	49,288,769	27		
Embranchement d'Auxerre.	4,431,273	39		
Dijon à Besançon et Belfort, embranchements de Gray et Salins.	74,020,145	22		
Embranchement d'Aix.	7,040,747	99		
Marseille à Toulon.	43,802,343	09		
Raccordement à Lyon avec la ligne de Lyon à Genève.	1,485,449	99		
Chemin de ceinture	1,340,000	»		
Exécution du traité avec l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon (concession de 1846).				
Versement pour compte des éventualités.	4,582,094	34	552,878,365	26
Matériel.			90,170,881	51
Lignes en construction.				
Châlon à Dôle et Bourg à Besançon.			394,228	28
			643,043,47[illegible]	05
Compte d'établissement. — Nouveau réseau.				
Concessions de 1857.				
Bourbonnais.	233,477,930	71		
Lignes provenant du Grand-Central.	71,425,462	19		
Mouchard aux Verrières, embranchements de Privas, Toulon à Nice.	1,648,[illegible]	90		
Lignes nouvelles (études)	575,315	14		
Subvention du chemin de fer des Pyrénées.	4,000,000	»		
	331,127,336	03		
Matériel des lignes nouvelles.	40,980,761	52	372,108,097	[illegible]
			1,014,751,572	60
Approvisionnements.				
Divers.			15,026,430	88
Hôtel de la Compagnie.				
7, Chaussée-d'Antin			2,410,040	43
Capital à réaliser.				
Versements sur actions nouvelles.	307,570	»		
Subventions à réaliser	4,446 306	41	4,753,876	41
Débiteurs divers.				
Compagnie de Lyon à Genève, son compte d'avances.	22,854,090	72		
Exploitation, son compte général	7,634,462	18		
Sous-comptoir des chemins de fer	938,500	»		
Compagnie des chemins de fer du Gard	435,089	35		
Société des mines de la Grand'Combe.	185,754	75		
Conférence des chemins de fer.	60,511	»		
Rhône-et-Loire, compte de liquidation.	976,539	56		
Divers débiteurs.	4,842,650	28	37,928,197	84
Caisse et portefeuille.				
Trésor public.	27,721,126	60		
Caisses diverses	3,754,247	39		
Banque de France	2,010,674	70		
Portefeuille	3,388,141	41	36,874,190	10
			1,111,744,317	26

PASSIF.

	fr.	c.	fr.	c.
Fonds social et subventions.				
Actions anciennes, P. L.	132,500,000	»		
— L. L. M.	45,000,000	»		
Prime réalisée sur les actions remises à la Compagnie de Dijon.	5,370,000	»		
Actions nouvelles	84,892,500	»		
Prime sur lesdites	334,791	11		
Subventions diverses (ancien réseau).	70,300,000	»	338,397,291	11
Emprunts.				
Ancien réseau.				
Paris à Lyon, 5 0/0	83,968,170	85		
— 3 0/0.	71,359,074	43		
Emprunt de 60 millions 5 0/0 L. L. M.	55,203,234	97		
Obligations 3 0/0 (émission de 1852) L. L. M. Rachat des lignes d'Avignon à Marseille et de la rive droite du Rhône.	68,375,000	»		
Soulte de conversion des obligations de rachat.	3,487,349	68		
Emprunt 3 0/0, émission de 1855, L. L. M.	23,146,480	»		
Obligations de Lyon à Avignon non converties.	100,000	»		
— de Marseille à Avignon non converties.	7,224,000	»	312,863,309	93
Nouveau réseau.				
Bourbonnais.	61,272,404	85		
Rhône-et-Loire, 5 0/0.	51,307,000	»		
— 3 0/0.	19,092,900	»		
Grand-Central 3 0/0.	37,500,000	»		
Prêt de l'État à la Compagnie d'Andrézieux à Roanne.	4,000,000	»		
26,930 obligations du Grand-Central en circulation pour compte de P. L. M.	8,080,800	»		
549,764 obligations 3 0/0, P. L. M.	189,176,065	67	370,430,070	52
Subvention pour Arvant à Saint-Etienne.			6,000,000	»
Lyon à Genève, 82,548 obligations 3 0/0 P. L. M. négociées pour son compte			22,854,592	05
Amortissements divers.				
Section nord	634,567	78		
Section sud.	625,888	21	1,260,455	99
Créditeurs divers.				
Cautionnements et retenues.	1,129,530	97		
Mandats ordonnancés non payés.	823,144	62		
Eventualités de Lyon à Avignon (1846).	90,062	[illegible]		
Compagnie d'Orléans	1,328,208	78		
Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.	2,503,447	11		
Divers créditeurs.	3,884,326	96	9,767,730	06
Intérêts et dividendes échus et arriérés à payer.				
Actions	920,901	50		
Obligations	12,449,810	50	13,370,712	»
Compte de réserves.				
Fonds de réserve.	5,041,848	37		
Réserve pour réparations extraordinaires à faire en 1860 à la voie et au matériel roulant	870,000	»		
Fonds de subvention de la Caisse des retraites	683,605	70	6,595,453	67
Liquidation de l'exercice 1859.				
Solde créditeur : Bénéfice disponible. 44,064,701 63				
— A-compte de 20 fr. distribué au 1er novembre. 13,860,000 »			30,204,701	63
			1,111,744,317	26

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Exploitation. — Compte général de l'exercice 1859.

DÉPENSES.

Administration centrale et services généraux.				
Frais généraux d'administration	383,060	»		
Direction, contentieux, comptabilité générale, caisse, etc.	327,615	50		
Secours, pensions, service médical, indemnités	378,351	91		
Assurances contre l'incendie	143,649	25		
Fonds de subvention à la caisse de retraite	178,264	46		
Contributions directes	320,829	77		
Surveillance administrative	199,893	29	2,332,763	37
Exploitation.				
Contrôle et statistique	535,230	47		
Personnel du service commercial	853,709	95		
Dépenses diverses du service commercial, indemnités pour pertes, erreurs ou avaries	979,278	47		
Personnel du mouvement des gares et des trains	8,253,642	73		
Éclairage, chauffage, machines de manœuvres, location de chevaux, entretien du mobilier, imprimés et dépenses diverses de l'exploitation	3,205,255	93	13,827,117	56
Matériel et traction.				
Personnel et dépenses générales de la traction	3,403,882	33		
Combustibles	4,845,538	31		
Entretien et renouvellement des machines et tenders	3,903,386	82		
Entretien et renouvellement des voitures et wagons	3,023,556	72	15,266,366	18
Surveillance et entretien de la ligne.				
Service des ingénieurs et bureaux	414,092	94		
Surveillants de la voie et signaux	1,401,047	14		
Ouvriers pour l'entretien des voies	1,627,947	99		
Terrassements, bâtiments, matériaux et renouvellement des voie	2,030,631	23	6,403,279	30
Dépenses d'ordre.				
Impôt du 10ᵉ sur les transports à grande vitesse	5,716,828	22		
Subventions aux services extérieurs :				
Omnibus et correspondances	940,500	29		
Factage	3,750	05		
Camionnage	204,678	01	6,865,756	37
Total des dépenses			44,693,284	96
Total des produits nets			61,293,100	11
Total égal à celui des produits bruts			103,988,385	07

RECETTES.

Grande vitesse (y compris l'impôt du dixième).				
Voyageurs	39,343,191	71		
Excédants de bagages et chiens	1,300,574	57		
Marchandises, finances, voitures, chevaux et bestiaux	12,738,683	71	53,382,449	99
Petite vitesse.				
Marchandises et houilles	50,937,691	34		
Voitures, chevaux et bestiaux	973,608	86		
Magasinages	325,491	21	52,236,791	41
Recettes diverses.				
Produits divers	89,568	44		
Produits du domaine	279,575	23	369,143	67
Total des recettes			105,988,385	07

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1680 kilomètres.
1859. — 1618 —

12e année. — 19e semaine.

Du 6 au 12 mai 1860.

204.018 Voyageurs	406 332 21
Bagages, Marchandises, etc.	742 608 16
Total	1.148.940 37
Recettes antérieures	19.497.848 17
Total	20.646.788 54
19e semaine de 1860	1.148.940 37
Semaine correspondante de 1859	1.276.123 80
Différence	127.183 43
Recettes depuis le 1er janvier 1860	20.646.788 55
— — 1859	20.442.824 31
Différence	203.964 24

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil. — En 1859, 1.475 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 6 au 12 mai 1860.

102.776 Voyageurs	443.537 38
Bagages, Marchandises, etc.	806.905 84
Total	1.250.443 22
Semaine correspondante de 1859	1.374.966 47
Semaine correspondante de 1858	1.125.420 88
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	124.523 [illegible]
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	125.022 34
Recettes depuis le 1er janvier 1860	21.627.131 15
— — 1859	22.247.964 33
Différence en faveur de 1859	620.833 18

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Avril 1860.

Voir le numéro du 12 mai.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1404 kilomètres.
1859. — 1303 —

Du 6 au 12 mai 1860.

163.258 Voyageurs	666.914 25
Bagages et Marchandises	1.257 105 66
Total	1.924.019 91
Semaine correspondante de 1859	2.312.052 37
Différence	388.032 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	32.209.724 86
— — 1859	32.095.886 78
Différence	720.161 92

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1859. — 457 —

Du 6 au 12 mai 1860.

44.083 Voyageurs	98.138 15
Bagages et Marchandises	247.246 75
Total	345.384 90
Semaine correspondante de 1859	313.621 25
Différence	31.763 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.891.508 30
— — 1859	5.177.228 60
Différence	714.279 70

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1313 kilomètres
1859. — [illegible] —

Du 6 au 12 mai 1860.

314.741 Voyageurs	510.947 05
Marchandises, etc. — Grande vitesse	63.740 00
— — Petite vitesse	457.392 45
Total	1.032.079 80
Semaine correspondante en 1859	1.010.769 58
Différence	21.310 22
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	16.586.089 05
— — 1859	15.878.847 54
Différence	707.241 51

NORD.

1860. Longueur exploitée : 984 kilomètres.
1859. — 969 —

Du 6 au 12 mai 1860.

144.665 Voyageurs	359.184 70
Bagages, Marchandises, etc.	708.349 29
Total	1.067.533 99
Semaine correspondante de 1859	1.085.301 31
Différence	17.767 32
Recettes depuis le 1er janvier 1860	20.681.193 39
— — 1859	19.478.352 92
Différence	1.202.840 47

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 799 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 6 au 12 mai 1860

CHEMIN DE FER.

45.471 Voyageurs	154.913 40
Bagages, Marchandises, etc.	298.329 15
Total	453.242 55
Canal latéral et canal du Midi	42.694 89
Total	495.937 44
19e semaine 1859. Chemin de fer	442.980 74
— — Canal	52.049 81
Total	495.030 55
Chemin de fer, différence sur 1859	10.261 [illegible]
Canal, — —	9.354 93
Total	906 89
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.307.163 77
— — 1859	7.435.951 97
Différence	871.211 80

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 221 —

Du 6 au 12 mai 1860

10.571 Voyageurs	50.152 12
Bagages et Marchandises	73.995 43
Total	123.147 65
Semaine correspondante de 1859	161.356 60
Produit kilométrique annuel, en 1860	27.797 69
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 … en moins	24.34 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 … en plus	38.74 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.910.206 66
— — 1859	1.859.709 02

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan, / Mézières, Charleville à Nouzon.

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 6 au 12 mai 1860.

13.567 voyageurs	21.082 90
Bagages, Marchandises, etc.	45.244 57
Total	66.327 47
Semaine correspondante de 1859	61.877 20
Différence	4.450 27
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.183.679 74
— — 1859	1.085.713 92
Différence	97.965 [illegible]

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 6 au 12 mai 1860

14.293 Voyageurs	26.087 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	28.393 20
Total	54.480 75
Semaine correspondante de 1859	59.021 13
Différence	4.540 38
Recettes depuis le 1er janvier 1860	866.964 33
— — 1859	859.565 72
Différence	7.398 61

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 6 au 12 mai 1860.

Voyageurs	1.757 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	20 064 95
Total	21.826 60
Semaine correspondante de 1859	24.823 30
Différence	2.996 70
Recettes depuis le 1er janvier 1860	410.222 50
— — 1859	448 008 70
Différence	37.876 20

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 29 avril au 5 mai 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1103 kil. — — 1859, 963 kil.

69.443 Voyageurs	208.609 72
Bagages et Marchandises	504.210 08
Transports militaires	29.317 85
Total	742.146 65
Semaine correspondante de 1859	1.254.323 32
Différence	512.176 67

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 284 kil. — — 1859, 244 kil.

40.616 Voyageurs	69.119 75
Bagages et Marchandises	25.860 05
Transports militaires	6.751 [illegible]
Total	101.730 80
Semaine correspondante de 1859	141.359 95
Différence	39.629 15

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1386 kil.
— 1859, 1109 kil.

En 1860	853.877 [illegible]
En 1859	1.395.683 27
Différence	551.805 [illegible]

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1389 kil.
— 1859, 1160 kil.

En 1860	14.037.839 78
En 1859	18.187.879 92
Différence	4.150.020 14

AUTRICHIENS.

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1123 kilomètres.
1859. — 1123 —

Du 6 au 12 mai 1860

33.350 Voyageurs ....En florins	92.838 »»
811.508 »» quintaux Marchandises	234.104 »»
Total........	326.942 »»
Semaine correspondante de 1859....	381.031 »»
Différence........	54.089 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	5.801.523 »»
— — 1859..	5.377.962 »»
Différence........	423.561 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 29 avril au 5 mai 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

18.654 Voyageurs..................	131.754 07
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	30.845 81
— (petite vitesse)	208.682 96
Total de la semaine.....	371.282 84

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

9.327 voyageurs......	12.167 90	
Bagages, March. (gr.vit.)	1.827 68	16.619 26
Marchandises(petite vit.)	2.623 68	
Total des deux lignes réunies.....		387.902 10
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		4.649.775 28
Total..........		5.037.677 38

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 265 —

Du 6 au 12 mai 1860.

32.561 Voyageurs..................	34.668 33
Marchandises et Bagages............	26.737 22
Total..........	61.405 55
Période correspondante de 1859....	55.892 40
Différence........	5.513 15
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	924.263 46
— — 1859..	859.494 57
Différence........	64.768 89

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 30 avril au 6 mai 1860.

33.038 Voyageurs..................	63.533 55
Bagages, Marchandises, etc.........	39.379 24
Recettes diverses..................	1.372 70
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	28.490 84
Total..	132.776 33
Recettes correspondantes de 1859...	199.313 19
Différence........	66 536 86
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.009.363 99
— — 1859..	1.818.416 45
Différence........	190.947 54

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1859. — 218 —

Du 6 au 12 mai 1860

36.275 Voyageurs..................	63.121 85
Bagages, Marchandises..............	55.606 24
Total..........	118.788 09
Semaine correspondante de 1859.....	101.364 03
Différence........	17.424 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.700.009 34
— — 1859..	1.471.421 39
Différence........	228.587 95

OUEST SUISSE.

Coppel-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 5 au 11 mai 1860.

18.071 Voyageurs..................	29.148 75
Bagages, Marchandises, etc.........	15.293 88
Total..........	44.442 63
Semaine correspondante de 1859....	31.980 12
Différence........	12.462 51
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	587.698 37
— — 1859...	463.287 43
Différence........	124.410 94

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

8e semaine, du 22 au 28 avril.

5.838 Voyageurs..................	27.415 36
Bagages et marchandises (gr. vitesse).	2.764 50
Total..................	30.179 86
Recettes antérieures depuis le 1er mars	203.996 17
Total..................	234.176 03

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé; il le sera dans le courant du mois de mai.

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

1860 Longueur exploitée : 45 kilomètres.

Du 29 avril au 5 mai 1860.

2.087 Voyageurs..................	2.060 75
Bagages, articles de messagerie. ...	250 83
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc..........................	6.256 38
Total de la semaine.....	8.567 96
Recettes antérieures............	73.809 54
Total général............	82.467 50

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Avril	105.159 95	93.778 10	11.381 85	12.13
4 1ers mois	519.301 09	449.890 80	69.410 29	15.42

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860.	Augmentation 0/0.
Mars	1,473,045 68	1,320,023 66	153,021 82	11.59
3 1ers mois.	5,253,280 03	4,877,366 79	375,913 24	7.70

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en avril 1860	61.954
Becs éclairés en avril 1859	57.276
Augmentation en avril 1860	4.678 becs
Recettes du gaz. — Avril 1860......	182.168 75
Recettes du gaz. — Avril 1859......	166.632 43
Augmentation en avril 1860.........	15.536 32
Recettes de l'exercice 1859-60(10 mois)	2.257.753 37
— 1858-59 —	2.018.082 97
Augmentation pour l'exercice courant	239.670 40

salle de M. Kevers, rue du Parchemin, n° 8, à Bruxelles.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Compagnie, à Bruxelles, rue du Commerce, n° 1; soit à la Banque de Flandre, à Gand; soit chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, à Paris, rue de Provence, n° 58, où des modèles de pouvoirs seront délivrés.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres et une carte d'admission à l'assemblée.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de sa séance annuelle, l'assemblée générale aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur un projet de modification aux statuts.

Les délibérations de l'assemblée générale seront valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale ordinaire pour jeudi 31 mai 1860, à neuf heures du matin, dans le palais de Montenuovo, à Vienne.

Il sera soumis à MM. les actionnaires:

1° Le compte rendu de l'exercice 1859;

2° Les délibérations relatives au moyen à employer pour obtenir les ressources nécessaires votées par l'assemblée générale extraordinaire du 6 février dernier pour l'achèvement des travaux; et

3° L'élection de deux membres pour le conseil d'administration.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée, devront, en exécution du § 39 des statuts, déposer chacun *quarante actions* au moins:

A Vienne, dans *la Caisse de la Société*;

Ou **à Paris**, chez MM. *de Rothschild frères*.

Le conseil d'administration rappelle en même temps à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, ni plus de vingt voix comme mandataire. Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 26 mai courant au plus tard.

Vienne, le 30 *avril* 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du Conseil d'administration, en date du 1er mai courant, les 200 fr. par action, restant dus pour solde, ont été appelés et doivent être versés du 1er au 10 juin prochain:

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, 50, rue de Provence;

A Reus, chez M. Frédéric Alameda, représentant de la Compagnie.

Paris, le 18 mai 1860.

COMPAGNIE DES

GLACES DE MONTLUÇON

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire ayant été prorogée le 15 mars dernier, faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, aura lieu le jeudi 31 mai courant, à midi, 14, rue de la Douane.

Elle délibérera valablement quel que soit le nombre des actions représentées.

Le dépôt statutaire des titres ne sera plus reçu après le 27 mai courant.

COMPAGNIE DES

CHARBONNAGES BELGES.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale, dans sa séance du 29 avril dernier, a décidé que, vu les grands travaux de construction et d'amélioration faits et achevés en 1859, il ne serait distribué, sur les bénéfices de cet exercice, qu'un dividende de 15 francs par action, payable en deux parties égales de 7 fr. 50 c.: la première à partir du 30 juin prochain, contre le coupon n° 13, et la deuxième à partir du 30 novembre suivant, contre le coupon n° 14.

Le tirage au sort des actions à amortir a amené les nos 1197, 1509, 1690, 3299, 6112, 7216, 8055, 8247, 11120, 13347, 13630, 14090, 16524, 16589, 18786, 20982.

Chaque action sera remboursée à partir du 1er janvier 1861, moyennant 500 francs, et en échange il sera délivré au porteur une action de jouissance.

IMPRIMERIE-LIBRAIRIE DE HENRI PLON

8, RUE GARANCIÈRE,

Éditeur des ouvrages de MM. BONNIER, DEMANTE, DU CAURROY, COLMET DE SANTERRE, DUPIN, DURANTON, FAUSTIN-HÉLIE, MACAREL et DE PISTOYE, ORTOLAN, PARDESSUS, PELLAT, PERSIL, TROLLAT, etc.

LES CODES FRANÇAIS EXPLIQUÉS

PAR J.-A. ROGRON,

Ancien avocat aux conseils du roi et à la Cour de cassation, secrétaire général du parquet de cette Cour, membre de la Légion d'honneur.

4e édition,

Deux énormes volumes in-4° formant la matière de plus de 20 volumes, Corrigée et augmentée des **arrêts-principes** rendus jusqu'à ce jour.

PRIX : **35** francs.

Le succès toujours croissant des *Codes français expliqués par M. Rogron* est suffisamment justifié par la valeur de cet important ouvrage, également utile aux jurisconsultes dans le silence du cabinet et au commerçant dans la pratique des affaires. C'est non-seulement en effet un commentaire d'une rare lucidité sur chacun des articles, avec la solution raisonnée des questions importantes et usuelles, mais encore un véritable répertoire où les arrêts-principes de la Cour de cassation sont reproduits et viennent compléter les explications données par l'auteur.

Les mêmes, format grand in-18, se vendent séparément :

Code Napoléon expliqué, 15e édition, 2 énormes volumes grand in-18, contenant 3,650 pages, 15 fr.

Code de procédure civile expliqué, 9e édition, 2 énormes volumes grand in-18, contenant 2,500 pages .... 15 fr.

Code de commerce expliqué, 1re édition, 1 volume grand in-18, contenant 1,440 pages...... 10 fr.

Code d'instruction criminelle et pénal expliqués d'après les modifications introduites, 4e édition, 2 volumes in-18............ 15 fr.

Codes forestier, de la pêche et de la chasse expliqués, un volume grand in-18 .... 8 fr.

Code de la chasse seul, 1 volume grand in-18 .... 4 fr.

Code politique français de 1788 à 1848, 1 volume grand in-18, 6 fr.

Ces ouvrages sont envoyés *franco* aux personnes qui en adressent le montant en bons sur la poste.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Le 10e volume de l'*Annuaire officiel* pour 1860, publié sous la direction de MM. Napoléon Chaix et Ce, vient de paraître. — La collection complète, de 1847 à 1860, forme dix volumes de 600 à 800 pages, avec carte coloriée des Chemins de fer d'Europe. — Prix du volume, relié : 6 fr. *franco*, et de la collection complète, 60 fr. *franco*. — Adresser les demandes à MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.
Loi du 17 juin 1857.

Inauguration du service.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA GUIENNE,

Capit. ENOUT, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBUCO et BAHIA,

Le 25 mai courant.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux:

NAVARRE, capit. Vedel, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser:

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale;

Bordeaux, au bureau d'Inscription 131, quai des Chartrons;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadily W;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 5 mai 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 29 avril.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 29 avril. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 6 mai 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La hausse qui tendait depuis six semaines à ramener les cours de la rente à un niveau plus en rapport avec le crédit de la France, est encore une fois compromise par les événements publics, et le mouvement rétrograde que nous avons déjà signalé il y a huit jours, a fait de nouveaux progrès rapides sous l'influence de l'insurrection de Sicile et de l'expédition de Garibaldi. La rente était encore jeudi dernier à 70 80; elle est tombée de jour en jour sans aucune reprise de quelque importance à 68 85. La situation de la place a d'ailleurs contribué à précipiter cette baisse. La plupart des spéculateurs étaient engagés à la hausse, et en cherchant tous à la fois à réaliser au même moment, ils n'ont pas trouvé un marché assez large pour effectuer facilement de si nombreuses réalisations. Il a fallu abaisser sans cesse les prix pour décider de nouveaux acheteurs, mais on a commencé en même temps à faire des ventes à découvert dont l'effet ne tardera pas à se faire sentir. La rente 3 0/0, en tenant compte des 1 fr. 50 de coupon que l'on doit détacher le 7 juin prochain, ne ressort plus en ce moment qu'à 67 85. C'est un prix assez modéré pour tenter les capitaux qui, du reste, ne se sont pas laissés entraîner jusqu'à présent par la panique de la spéculation. Les titres sont toujours rares au comptant, et le petit nombre d'inscriptions qui arrivent sur le marché, sont absorbées par les demandes quotidiennes de la Caisse des dépôts et consignations.

Les actions de la Banque ont été très affaiblies pendant les derniers jours de cette semaine. Elles ont fléchi de 40 fr. par suite du ralentissement des opérations de cet établissement constaté par le dernier bilan.

On remarque, au contraire, une tendance constamment à la hausse sur les actions du Crédit Foncier qui ne trouvent plus de vendeurs au-dessus de 800 fr. La dernière loi qui remet sous la tutelle du Crédit foncier le Sous-Comptoir des entrepreneurs, a encore ajouté aux éléments de succès de cet établissement et les actions du Sous-Comptoir sont fort recherchées à 100, ce qui s'explique facilement puisque, même avant les modifications introduites dans ses relations, les actionnaires ont déjà retiré 15 0/0 de bénéfice.

Les actions du Crédit mobilier ont été protégées pendant quelque temps contre la tendance à la baisse, par le découvert considérable qui existait sur cette valeur, et qui se décidait à réaliser chaque fois qu'il survenait quelques francs de baisse, mais le Mobilier n'en a pas moins fléchi depuis jeudi dernier de 693 à 655.

L'existence d'un fort découvert a eu pour les grandes lignes de chemins de fer le même résultat que pour le Mobilier. La baisse avait d'ailleurs précédé sur ces valeurs celle de la rente et les rachats ont permis aux grands chemins de reculer lentement. Les actions de ces lignes sont d'ailleurs capitalisées à un taux de plus de 7 0/0 aux prix actuel, si l'on prend pour base les produits de 1859, et même en admettant une diminution de revenus pour l'exercice 1860, ils représentent encore des placements à 6 et 6 1/2 0/0. Aussi les porteurs sérieux se laissent difficilement décourager, et quelques nouveaux capitaux se présentent chaque jour pour profiter des bas cours et opérer de nouveaux placements; c'est ainsi que le Lyon s'était maintenu aux environs de 865, jusqu'à la Bourse de mercredi; et c'est seulement au moment de la panique qu'il a cédé à 857 50. L'Orléans était de même resté invariable à 1,325 et a fléchi avec peine à 1,320. Le Nord ancien, moins bien protégé par le découvert qui existait à prime sur cette ligne, a été entraîné de 986 25 à 963 75.

Les chemins étrangers étaient très-offerts ces jours derniers. Les Lombards sont même tombés un peu au-dessous du pair et les Autrichiens à 502 50. Le Saragosse continue à être recherché au-dessus du pair. Les lignes espagnoles conservent une grande faveur sur notre marché. On a commencé depuis quelques jours à coter les actions de Pampelune à Saragosse, et quoiqu'elles aient été cotées à 480, on trouverait difficilement des titres à un prix aussi bas.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 10 jusqu'à celle du 16 mai :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 80 à 69. Elle a varié à terme de 70 80 à 68 85.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 15 à 95 50; elle est restée à 96 60.

La Banque de France a fléchi de 65 fr. à 2,810.

Le Crédit foncier a monté de 15 c. à 815.

Le Crédit mobilier a fléchi de 693 75 à 655; il est resté à 655.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,335 à 1,320; elles sont restées à 1,320.

Le Nord ancien a fléchi de 986 25 à 963 75; le Nord nouveau, de 878 75 à 858 75.

L'Est a fléchi de 605 à 595; il est resté à 598 75.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 870 à 857 50; il est resté à 857 50.

Le Midi a fléchi de 522 50 à 512 50; l'Ouest, de 570 à 562 50; le Genève, de 440 à 405; le Dauphiné, de 600 à 580.

Les Autrichiens ont baissé de 525 à 501 50; ils sont restés à 502 50.

Les Lombards ont fléchi de 520 à 498 75; ils sont restés à 498 75.

Les Saragosse ont fléchi de 510 à 500; ils sont restés à 504 25.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 422 50 à 410; le Nord de l'Espagne, de 458 75 à 451 25; le Xérès, de 527 50 à 515.

Samedi. — La Bourse était agitée, et après avoir résisté pendant la première heure, les cours de la rente ont été entraînés. Les cours des chemins de fer n'ont presque pas varié. On remarquait même de la fermeté sur ces valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 20 à 69 95, et à terme de 70 25 à 69 85; le 4 1/2 0/0, de 96 10 à 96. La Banque s'est soutenue à 2,875. Le Crédit foncier a monté de 7 50 à 810. Le Crédit mobilier a fléchi de 6 25 à 878 75; l'Orléans, de 3 75 à 1,325; le Nord ancien, de 3 75 à 878 75; le Nord nouveau, de 10 à 865; l'Est, de 2 50 à 600; le Lyon, de 1 25 à 865; le Midi, de 1 25 à 518 75; l'Ouest, de 5 à 565. Le Genève a monté de 1 25 à 408 75; le Dauphiné, de 2 50 à 585. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 517 50; les Lombards, de 2 50 à 511 25; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 412 50; les Saragosse, de 3 75 à 412 50; les Xérès, de 12 50 à 512 50.

Lundi. — Les cours ont été continuellement en voie de baisse, surtout sur la rente. Les chemins étaient relativement mieux tenus. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 69 80, et à terme de 10 c. à 69 75. Le 4 1/2 0/0 a repris de 50 à 96 50. La Banque s'est tenue à 2,875. Le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 812 50; le Mobilier, de 5 à 667 50. L'Orléans s'est tenu à 1,325; l'Est, à 600; l'Ouest, à 565. Le Nord ancien a fléchi de 1 25 à 977 50; le Nord nouveau, de 2 50 à 862 50; le Midi, de 5 à 513 75; le Genève, de 1 25 à 407 50; le Dauphiné, de 2 50 à 582 50. Le Lyon a monté de 1 25 à 866 25. Les Autrichiens ont fléchi de 5 à 512 50; les Lombards, de 5 à 506 25. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 505. Les Russes ont fléchi de 1 25 à 483 75. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 412 50; les Xérès, à 510; le Nord de l'Espagne, à 452 50.

Mardi. — Le mouvement rétrograde a trouvé un peu de résistance; cependant les cours de la rente ont encore perdu un peu de terrain. Le marché des actions était lourd et sans affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 69 60, et à terme, de 15 à 69 60. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 95 60. La Banque a fléchi de 45 à 2,830. Le Crédit mobilier s'est tenu à 670; l'Orléans, à 1,325; le Genève, à 407 50; le Nord nouveau, à 862 50. Le Nord ancien a fléchi de 3 75 à 872 50; l'Est a monté de 3 75 à 601 25; le Midi, de 1 25 à 515. Le Lyon a fléchi de 3 75 à 862 50; le Dauphiné, de 2 50 à 582 50; les Autrichiens, de 2 50 à 510; les Lombards, de 2 50 à 506 25; les Saragosse, de 1 25 à 503 75; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 410. Les Xérès ont monté de 5 à 515. Le Nord de l'Espagne a fléchi de 2 50 à 452 50.

Mercredi. — La baisse, qui s'était faite jusqu'alors progressivement, a pris les proportions d'une panique; la rente, surtout, a été violemment emportée par le mouvement. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 c. à 69, et à terme de 75 c. à 68 85. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 95 60. La Banque a fléchi de 20 à 2,810; le Crédit mobilier, de 15 à 655; l'Orléans, de 5 à 1,320; le Nord ancien, de 8 75 à 963 75; le Nord nouveau, de 2 50 à 858 75; l'Est, de 2 50 à 598 75; le Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 857 50; l'Ouest, de 2 50 à 562 50; le Midi, de 2 50 à 512 50; le Genève, de 3 50 à 405; les Autrichiens, de 7 50 à 502 50; les Lombards, de 7 50 à 498 75; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 407 50; les Saragosse, de 2 50 à 501 25; les Xérès, de 2 50 à 512 50; le Nord de l'Espagne, de 1 25 à 451 25.

Jeudi. — Bourse fermée à cause de la solennité de l'Ascension.

Vendredi. — La Bourse a été jusqu'à une heure et demie en proie à une panique qui n'a épargné ni la rente ni les chemins; mais toutes les valeurs ont repris pour la clôture, et en définitive les derniers cours offrent peu de différence sur ceux de mercredi. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 40 à 68 85; le 4 1/2 0/0, de 95 45 à 95 10; la Banque, de 2,805 à 2,800; le Crédit foncier, de 810 à 815; le Crédit mobilier, de 635 à 650; l'Orléans, de 1,297 50 à 1,312 50; le Nord ancien, de 945 à 955; le Nord nouveau, de 840 à 482 50; l'Est, de 590 à 595; le Lyon, de 845 à 855; le Midi, de 500 à 505; l'Ouest, de 552 50 à 555; le Genève, de 400 à 402 50; les Autrichiens, de 480 à 490; les Lombards, de 482 50 à 487 50; les Saragosse, de 487 50 à 492 50. Le Victor-Emmanuel a fait 400; les Romains, 330.

F. Gaimard.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	110.000	500	»	25 »	janv. av. juil.	330 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		25 30	....	715 »
Omnium lyonnais........ —	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »	janv. juill.	410 »
Comptoir V.C Bonnard et C° —	C	6.000	100	»	Néant	février	46 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	1100 »	avril	»
Sécurité........ —	A	300	5.000	/5	»	....	30 0/0 b.
Union des ports........ —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.......	20 0/0 b.
Lloyd français........ —	A	1.200	5.000	4/5	125 »	février....	30 0/0 b.
Océan........ —	A	200	5.000	4000	200 »	....	25 0/0
Chambre d'assurances.... —	A	600	5.000	4/5	» »	février....	31 0/0
Mélusine........ —	A	400	5.000	4/5	302 »	mars.......	15 0/0 b.
Vigie........ —	A	200	5.000	4000	784 »	....	31 0/0 b.
Sauvegarde........ —	A	200	5.000	4000	375 »	février....	15 0/0 b.
Centrale........ —	A	1.000	5.000	4000	270 »	février....	22 0/0 b.
Réunion........ —	A	1.200	5.000	4000	325 »	février....	»
Comptoir........ —	A	60	5.000	4000	»	....	pair
Sphère........ —	A	2.100	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril......	740 0/0 b
Phénix........ —	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov.	42 0/0
Nationale........ —	A	2.000	5.000	4/5	626 »	mars.......	150 0/0 b
Union........ —	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril......	72 0/0 b.
Soleil........ —	A	1.000	6.000	4/5	845 »	avril......	120 0/0
France........ —	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril......	25 0/0 b.
Urbaine........ —	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril......	30 0/0 b.
Providence........ —	A	2.000	2.500	2000	120 »	avril......	25 0/0 b.
Aigle........ —	A	400	000	2000	200 »	avril......	25 0/0
Paternelle........ —	A	3.000	1.000	800	Néant	avril......	»
Confiance........ —	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	5 0/0 b
Nord........ —	A	2.000	1.000	800	25 »	avril......	5 0/0
Générale....... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	1675 »	t. les 3 ans	20 0/0
Nationale........ —	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	10 0/0 b
Union........ —	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	20 0/0 b
Phénix........ —	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle........ —	A	8.000	500	400	15 »	avril......	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	24 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	80 »	janv. juill.	910 »
— act. de jouissance —	A	»	1/24000	»	33	juin.......	» »
Omnibus de Lyon........ —	C	60.000	100	60	Néant	....	85 »
Omnibus de Londres........ —	C	50.000	100	»	3 »	....	45 »
Omnibus des ch. de fer.. —	[illegible]	2.200	200	»	18 »	janv. jl.	175 »
Gondoles parisiennes........ —	C	1.700	80	»	4 »	....	» »
C° imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars.......	27 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1220 »
— act. de jouiss. —	A	60.000	1/60000	»	8 20	1ᵉʳ juin....	93 75
Bourgogne, act. de capital —	A	7.270	1.000	»	50 »	avril, oct.	920 »
— act. de jouiss. —	A	27.200	1/27200	»	13 50	1ᵉʳ juin	140 »
Arles à Bouc, act. de capital —	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	140 »
3 canaux, act. de capital.. —	A	19.404	1.000	»	50 »	avril, oct..	1125 »
Aire à la Bassée........ —	A	000	5.000	»	505 »	févr. août	7500 »
Sambre à l'Oise........ —	A	11.550	1.000	»	60 »	....	728 »
Scarpe inférieure........ —	C	2.200	1.100	»	» »	....	1500 »
Sambre française canalisée —	A	6.100	1.000		100	....	1150 »
Canalisation de l'Èbre.... —	A	63.000	533 43	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	30.000	1/30000	»	4 0/0	avril, oct..	435 »
Pont gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	15 »	....	150 »
Pont de Rouen........ —	A	800	1.000	»	20 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis........ —	C	3.000	1.000		3 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis... —	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	231 »
Bazin, L. Gay et C°. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	305 »
Marc-Fraissinet et C°.... —	C	»	»	»	»	....	300 »
Messager. imp. (Serv. marit. —	A	80.000	500		30 »	janv. juill.	675 »
C° générale maritime.... —	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	285 »
Comp. génér. de navigation —	C	17.500	1/17500	»	» »	....	100 »
Comp. de navigation mixte —	A	20.000	1/20000	»	» »	....	300 »
Armements Barbey et C°. —	C	30.000	500	»	5 »	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.300	500	»	Néant	avril oct...	300 »
Long-Pendu........ —	Civ.	»	500	»	» »	....	250 »
Montchanin........ —	C	6.800	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu........ —	Civ.	3.000	1.000	»	20 »	mai.......	915 »
Pont-de-Loup-Sud........ —	Civ.	2.500	1.000	»	25 »	avril......	400 »
Monceaux-Saint-Étienne. —	Civ.	2.800	500	»	» »	....	» »
Blanzy........ —	C	30.000	500	»	36 »	févr. août.	725 »
Azincourt........ —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Charolle........ —	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	600 »
Layon-et-Loire........ —	A	1.050	1/1050		» »	....	400 »
Épinac........ —	A	2.400	1/2400	»	125 »	1ᵉʳ décemb	» »
Loire........ —	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	138 75
Mont-Rambert........ —	A	80.000	1/80000	»	9	....	137 50
St-Étienne........ —	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	134 75
Rive-de-Gier........ —	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	117 50
Mayenne et Sarthe........ —	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	» »
Grand'Combe........ —	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	760 »
Unieux et Fraisse........ —	»	»	500	»	»	....	40 »
Carmaux........ —	C	116.000	150	»	6 75	mai. novem	92 50
Roche-Molière et Firminy —	»	» »	500	»	» »	....	410 »
Houill. réun. à Quaregnon —	A	6.700	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges.... —	A	30.000	500	»	35 »	....	400 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais........ —	»	10.000	400	»	17 5	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	» »

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août......	10 »
Tenez (cuivre)........ —	C	24.000	100	»	Néant	....	» »
Pontgibaud, plomb argentif. —	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	» »
Santander........ —	C	10.000	500	»	57 25	janv. juill.	» »
Vieille-Montagne, zinc.... —	A	90.000	80	»	20 »	mai, nov..	270 »
Nouvelle-Montagne, zinc.. —	A	3.000	1.000	»	75 »	....	800 »
Stolberg et Westphalie, priv. —	A	40.000	375	»	5 »	octobre ...	» »
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre ...	» »
Corphalie zinc........ —	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	400 »
Eschweiler, priv. zinc..... —	A	8.500	375	»	15 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc —	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	» »
Silésie zinc........ —	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	467 50
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	497 50
Decazeville (Aveyron)... —	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2000 »
Alais (Gard)........ —	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc..	550 »
Creusot (Saône-et-Loire).. —	C	18.000	500		70 »	juin déc..	672 50
Allevard........ —	»	»	1.000	»	» »	....	1050 »
Basse-Indre........ —		5.000	500	»	40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry... —	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	400 »
Horme........ —	A	10.000	1/10000	»	» »	....	500 »
Maubeuge (Nord)........ —	A	6.000	1/6000	»	25 »	....	420 »
Fourchambault........ —	C	50.000	1/50000	»	12 »	....	205 »
Marine et chemins de fer.. —		54.000	1/54000	»	41 »	mai, nov	413 75
Côte-d'Or........ —	»	»	500	»	» »	....	» »
Franche-Comté........ —	C	40.000	500		15 »	mai. novem	125 »
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.000	1/6000	»	60 »	....	640 »
Firminy........ —		»	250	»	» »	....	175 »
Pont-Lévêque (Vienne).... —	C	»	500	»	» »	....	195 »
Monceau-s. Sambre (Belg) —	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	710 »
Providence Belgique...... —		5.500	1.000	»	7 »	septembre.	1300 »
Phénix métallurgique.... —		60.000	315	»	Néant	janv. juill.	» »
J.-F. Cail et C°....... *Usines*	C	14.000	500	»	57 50	sept. mars.	600 »
Carente........ —	C	70.000	100	40	Néant	....	»
Chemeroy........ —	C	4.000	500	»	»	juin. déc.	» »
Sandillot........ —	C	2.300	225	»	50	....	» »
Christofle........ —	C	4.000	500	»	6 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	400 »
C° immobilière (Rivoli).... —	A	240.000	100	»	7 »	janv. juill.	112 50
Docks Louis-Napoléon.... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	203 75
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai. novem	802 50
Union des Gaz........ —	C	32.000	250	»	» »	janvier..	80 »
Marseille (et Mines de Portes) —	C	64.000	1/64000	»	12 »	avril. oct.	172 50
Nord (Batignolles)........ —	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	» »
Est (Vincennes)........ —	C	1.000	500	»	97 »	....	» »
Versailles........ —	C	.500	500	»	25 »	mars sept.	» »
Amiens........ —	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	410 »
Calais........ —	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne........ —	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	1050 »
Lyon........ —	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2200 »
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1050 »
Wazemmes........ —	C	3.100	410	»	12 50	1ᵉʳ octobre.	» »
Malaga........ —	»	»	»	»	» »	....	» »
C° centrale, Lebon 13 villes —	C	15.000	500	»	20 »	janv. juill.	500 »
Montpellier........ —	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août.......	370 »
Cohin........ —	C	10.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »
Société Lainière........ —	C	1.400	500	»	42 »	....	» »
Pont-Rémy........ —	A	5.000	1/5000	»	28 »	30 avril...	» »
Siècle........ *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	» »
Droit........ —	C	100	2.500	»	000 »	....	5000 »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.600	1/3600	»	» »	....	» »
Montluçon........ —	C	24.000	500	»	5 »	....	100 »
Oignies, Belgique........ —	A	32.000	500	»	20 10	septembre.	420 »
Aix-la-Chapelle, Prusse rh. —	A	2.000	875	»	Néant	1ᵉʳ octobre.	» »
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	26 30	mars sept.	» »
Caoutchouc souple........ —	C	30.000	00	»	12 »	31 mars...	» »
Chollet et C°........ —	C	40.000	100	»	Néant	....	» »
C° générale des Eaux...... —	A	80.000	250	»	13 »	....	258 75
2 Cirques (E. Dejean et C°) —	C	8.750	200	»	10 0/0	5 fév. juill.	210 »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour- sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels		
Comp° générale des Omnibus ...	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
C° imp. des Voitures de Paris..	90	27.000	125	56	5 »	....	» »
Ports de Marseille........	500	20.000	500	15	20 »	janv. juillet	490 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	522 50
Loire, anciennes........	»	»	1.250	»	50 »	....	1125 »
— nouvelles........	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	1000 »
Carmaux (charbonnages)......	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen......	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne........	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	» »
Compagnie générale des Eaux..	270	20.000	500	90	15 »	avril octob.	257 50
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »	mai nov.	241 50
Horme anc........	175	2.410	312 50	20	15 »	30 juin déc.	400 »
nouv........	205	7.000	300	30	15 »	31 mars sept	271 25
J.-F. Cail et C°	40	8.000	400	11	20 »	janv. juill.	400 »
Rue impériale de Lyon..	»	»	625	»	25 »	1ᵉʳ janv juill.	535 »
Gaz de Paris........	410	22.390	500	45	25 »	janv. juillet	467 50
Union des gaz........	120	22.737	250	25	15 »	janv. juillet	» »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 12 AU 18 MAI

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Compt.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Compt.	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Compt.	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Compt.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Compt.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Compt.	Vendredi 18 Terme
1475	3126	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859.	avril 1860	Orléans	1320 25	1325	1322 50	1325	1325	1325	1325	1320			1310	1312 50
910	1566	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	janvier 1860	Nord ancien	975	978 75	977 50	976 25	970	972 50	965	970 75			952 50	955
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau		865	862 50	862 50	862 50	862	860	857 50			851 75	842 50
1610	1950	99	500.000	500	»	37 50 pour 1859.	mai 1860	Est	600	600	600	597 50	601 75	601 25	597 50	597 50			590	595
1363	3020	»	643.000	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1859	Paris-Méditerranée	870	865	867 50	866 25	865	866	861 25	867 50			857 50	855
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	520	518 75	513 75	513 25	517 50	515	512 50	513 50			510	505
1058	2404	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	octobre 1858	Ouest	565	565	567 50	564 50	562 50	565	565	562 50			560	555
229	314	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	405	408 75	407 50	407 50	406	407 50	405	406 25			400	402 50
58	82	99	36.000	500	»		octobre 1857	Graissessac à Béziers	135	130	131 25		135		[illegible]				130	
136	185	99	35.000	500		4 0/0	janvier 1858	Dauphiné	575	565	562 50	565	575	582 50	[illegible]	565			575	575
164	430	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1858	Ardennes ancien												
»		»	54.400	500	250		janvier 1860	Ardennes nouveau					470							
33		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Bessèges à Alais												
1113	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1860	Chemins autrichiens	517 50	517 50	505 75	512 50	510	540	505	502 50			490	490
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	412 50	413 50	412 50	413 50	413 50	410	410	407 50			410	400
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)			482 50	483 75			490				491 50	490
								Id. (tout payé)				483 75	461 25							
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse			292 50				302 50					
106	347	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Central suisse	425						421 25					
								Saragosse-Pampelune	508 50	505			490		490				475	
403	615	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	501 25	503 75	500	505	505	509 75	505	501 25			490	493 50
»								Saragosse-Barcelone	413 15		413		407 50		407 50				407 50	
»	610	99	170.000	400		6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	341 25				341 25		340				330	
»	»	99	36.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville					370							
»	132	99	67.500	500		6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	525	512 50	510	510	515		545	512 50			515	510
1806	3128	99	750.500	500	300		oct. [illegible]	Lomb.-Vénit. Sud-Lomb.	510	511 25	516 25	510	506 25	508 25	501 50	498 75			495	497 50
»	723	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	455		452 50		452 50		451 25				447 50	
	»	99	94.000	500	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	355	355		355	350	355	353	356 25				

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de rembours.	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	12	14	15	16	17	18
1848	5.000	1936	»	»	1.250	décembre.	60 »	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0						
1842-1849	22.000	1953	»	»	1.250	mars.	50 »	Dº.	St-Germain (nouvelles)						
1844	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 »	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)						
1842	8.000	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0						
1848	13.313	1928	750	»	1.250	décembre.	50 »	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0		1105	1005			1005
1843	9.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)		1030	1013			
»	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 »	Dº.	Montereau à Troyes						
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 »	Dº.	Bordeaux à la Teste						
1852-1854	34.536	1953	divers.	»	1.250	avril.	50 »	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0		1020	1015			1015
1845-1847	15.000	1930	1000	»	1.250	février.	50 »	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0						
1852	60.000	1905	1000	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1025	1025	1025	1020		1030
1847-1854	26.730	1935	divers.	»	1.250	novembre.	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.						
1853	24.000	1905	800	»	625	mars.	25 »	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	487 50	485				485
1854	102.814	1962	»	»	625	décembre.	25 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.						
1856	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 »	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	512 50	512 50	512 50			510
1852	307.298	1952	divers	»	650	avril.	25 »	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	487 50	500	500	500		485 25
»	5.893	1905	»	»	500	juillet.	30 »	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série						
1843	22.000	1935	500	»	400	»	15 »	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)						
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0						
1845	17.418	1944	500	»	563	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)						
1851	131.087	1953	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Grand-Central (anciennes)						
1856	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Dº (nouvelles)	301 25	301 25	303 50	300		300
1854	63.843	1958	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	305	303 75				
1853	264.900	1954	divers.	»	500	avril.	15 »	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	307 50		307 50	307 50		308 25
1852-1857	1162.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	306	307 50	308 75	305		310
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 »	Dº.	Nord	308 25		306 25	306 25		303
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 »	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.		303 50		300		
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Dº (nouvelles)	304 25	301 50	301 25			298 75
»	250.000	1960	»	»	500	avril.	15 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 25	301 25	300	300		301 25
»	1.254.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 »	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	303	303 75	304 25	302 50		301 25
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Bourbonnais	303 75	301 50	300	301 25		298 75
»	349.785	1957	285	»	500	juin	15 »	Dº.	Midi gar.	303 75	302 50	300	301 25		300
»	22.610	1956	280	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Bessèges à Alais			285 75			
1857	506.567	1940	270	»	500	mai.	15 »	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	302 75	303 50	301 25		301 25
»	26.277	1956	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Ardennes	304 50	302 50	301 25	300		298 75
»	38.000	1957	»	»	500	juin	15 »	Dº.	Dauphiné gar.	304 25	303	302 75			300
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 »	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	303 75	302 50	301 25	301 25		300
»	563.636	1946	275	»	500	»	15 »	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	260	256	260	256 75		251 50
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	261 25	255 75	257 50	257 50		250
1858	»	1961	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	242 50	243 75	245	243 75		241 25
1858	100.000	1933	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	265	265	262 75	261 75		260
1859	34.578	1937	300	»	500	»	15 »	Dº.	Cordoue à Séville	260	260	260	260		260
1859	»	1906	»	»	500	»	15 »	Dº.	Séville à Xérès	265	260	265	262 75		260
»	»	»	»	»		»			Saragosse-Pampelune	260	265		260		
»	100.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	115 75	117 50	112 50	110		110

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 12 Comptant	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comptant	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comptant	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comptant	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comptant	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comptant	Vendredi 18 Terme
Fonds français.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	69 90	69 95	69 80	69 75	69 80	69 85	69	69 85			69 80	69 90
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96	96	95 50		95	95 75	96 50	95 50			95 10	95 50
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2875		2875		2880		2880				2900	
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	637 50		637 50		640						637 50	
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	810		815	807 50	817 50		815				815	
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	480		436		477 50		477 50				476 25	
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº			430		447 50		447 50				442 50	
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº			100		100		100				100	
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	90		89 75		90		90				90	
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1856			992 50									
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	677 50	672 50	667 50	672 50	675	670	680	675			665	660
Crédit industriel et commercial	487 50		502 50		502 50		502 50				502 50	
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1127 50		1127 50				1130				1130	
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	496 25		494 75		497 50		495 75				[illegible] 75	
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	227 50		226 25		226 25		225 25				[illegible]	
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860												
Fonds étrangers.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 3/8		94 7/8		95		95 1/8				94 6/8	
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859												
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	82 25		82		83		82 25				83	
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	52		51 50				51 50				51	
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	81		81		81 1/2		81 1/2				81 1/2	
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860												
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	84 1/2		84 1/2		83 1/2		82 1/2				80	
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	470	470	470	470	465	467 50	465	463 50				460
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	36 1/2		36 3/4		36 1/4			36 1/2			36 1/4	36 3/8
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860												
Dº Dº 1857, jouissance janvier 1860	48		47 1/2		47 1/4		47 1/2				48 1/4	
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	45 1/4	45 3/8	45 3/8	45 3/4	45 3/8	45 3/4	45 5/8	45 5/8			45 1/4	45 1/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860			102 50									

Paris. — Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cº, rue Bergère 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1039 — 19e ANNÉE — N° 21 — SAMEDI 26 MAI 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

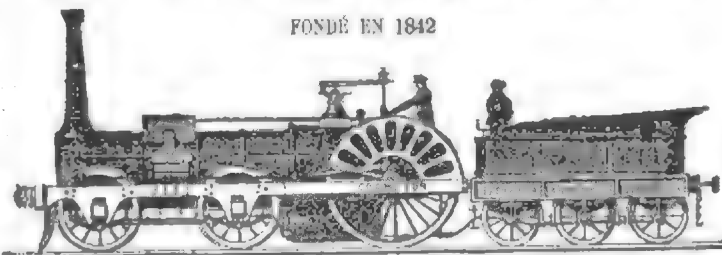
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger............ 48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS DE PARIS

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation au fond n'est pas changée, bien que les cours se soient améliorés. Les alternatives de revers et de succès attribués au gouvernement napolitain et à Garibaldi, et qui n'ont reçu jusqu'à présent aucune confirmation positive dans un sens ou dans un autre, devaient avoir nécessairement pour effet d'entretenir les incertitudes et d'annuler à peu près complétement la spéculation.

Autrefois, en effet, avec le marché large et tel que le temps l'avait créé et développé, les moments d'incertitude politique amenaient nécessairement de grands mouvements d'affaires, parce qu'il s'engageait librement, tant à la hausse qu'à la baisse, une grande quantité d'opérations que tout tendait à faciliter. Aujourd'hui, au contraire, en pareilles circonstances, on s'abstient, et le marché s'affaisse tout doucement, par l'effet de son propre poids. C'est ainsi que nous voyons, en pleine sécurité, alors que la France n'a jamais été ni si grande ni si respectée, le 3 0/0 se tenir aux environs de 69 francs, avec un coupon qui se détache dans dix jours, c'est-à-dire en réalité à 67 francs 50 cent., alors que l'argent abonde, que les titres sont rares et le report tombé à rien.

Est-ce là un taux digne du crédit réel de la France et de sa situation au dehors? Nous ne le pensons pas, et nous croyons même qu'il y aurait de graves inconvénients à ce qu'un pareil état de choses se prolongeât. On oublie un peu trop, dans la presse et dans les discussions des économistes, que si le cours de la Bourse n'indique pas toujours la valeur intrinsèque des fonds publics et des entreprises mobilières, il est du moins le régulateur du taux de l'intérêt en matière commerciale et industrielle, de sorte que lorsque la Bourse se maintient longtemps dans un état de langueur, le commerce, les affaires et la propriété foncière elle-même en souffrent directement, car leur valeur tend à se capitaliser d'après un intérêt de plus en plus fort, et la circulation des capitaux devenant de moins en moins active, la masse des richesses publiques tend à se réduire en même temps que l'épargne cesse de se former.

Quoi qu'il en soit, il y a quelque chose qui blesse non-seulement l'intérêt public, mais aussi l'amour-propre national, dans le cours actuel de la rente 3 0/0, tandis que nous voyons l'Angleterre, assaillie par des embarras financiers très-considérables, maintenir à 95 fr. le cours de ses consolidés. Or, qui oserait soutenir, quelle que soit la supériorité de l'Angleterre au point de vue du crédit et de l'abondance des richesses mobilières, que son 3 0/0 vaille près de moitié plus que le 3 0/0 français? Il y a là une disproportion évidente, qui tient à des causes spéciales, et ce sont ces causes que nous voudrions enfin voir étudier sérieusement.

Ne sont-ce donc pas des études sérieuses que ces brochures financières qui paraissent coup sur coup et qui proposent tant de panacées infaillibles? Oui et non. Ces brochures sont sérieuses par la droiture de l'intention, par la gravité des recherches, par la bonne foi des déductions; mais elles le sont moins comme intelligence des véritables lois du crédit, comme tact plus ou moins délicat de ce que la théorie peut imposer au corps social sans s'exposer à de graves échecs.

Ainsi M. Poujard'hieu, ancien secrétaire de la Compagnie des chemins de fer du Midi, apporte son mot sur la crise commerciale qui peut naître de la réforme douanière. Il craint, comme nous, qu'on n'ait pas assez ménagé au commerce et à l'industrie les moyens de transition d'un régime à un autre. Ces moyens il faut les créer. Avec quoi?

M. Poujard'hieu répond hardiment que c'est avec sa banque des chemins de fer, à laquelle il ajoute comme corollaire le rétablissement des banques départementales pour le commerce.

Ainsi, une révolution inopinée nous a doté d'un véritable bienfait : l'unité du titre pour les billets de banque. Et voilà que l'on propose de revenir à la diversité, sans paraître comprendre qu'on réduirait encore la circulation des billets, déjà si restreinte en France, comparativement à la masse des échanges! Ce n'est donc pas la lettre de M. Poujard'hieu aux chambres de commerce qui résoudra les problèmes actuellement posés.

Les recettes des chemins de fer ont été meilleures cette semaine et justifient la fermeté des cours.

Elles présentent cette semaine les résultats suivants comme produits kilométriques des principaux chemins :

Lyon par kilom. fr.	1,314 »
Nord	1,110 »
Orléans	857 65
Saragosse	854 02
Ouest	834 55

Ainsi, dès aujourd'hui, le chemin de Saragosse donne un produit sensiblement égal à celui de l'Orléans, et représentant 44,480 fr. par kil. Si l'on applique un pareil rendement à des chemins qui, comme celui de Pampelune, ne coûtent guère plus de 200,000 fr. par kilomètre, on comprendra quel est l'immense avenir de ces lignes; aussi les obligations de Pampelune, dont l'émission à 250 fr. a commencé le 22 mai, sont-elles souscrites avec un empressement marqué.

La Banque d'Angleterre a de nouveau réduit son escompte, qui est descendu de 4 1/2 à 4 0/0.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 20, ferme à 69 10.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 20, ferme à 96 fr.

L'emprunt est coté 69 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	56.26 0/0
Ouest suisse	16.99 0/0
Union Suisse	16.36 0/0
Ouest	10.45 0/0
Ardennes	6.40 0/0
Midi	3.90 0/0
Central Suisse	3.28 0/0
Est	1.70 0/0
Nord	0 70 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Autrichiens	3.09 0/0
Orléans	5.17 0/0
Bessèges a Alais	0.04 0/0
Victor-Emmanuel	16.74 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	27.46 0/0
Lyon-Genève	27.77 0/0
Dauphiné	36.74 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	43.48 0/0

J.-G. Boudot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	18 mai	25 mai	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	68 80	69 10	» 30	» »
Rente 4 1/2 0/0.	95 10	96 » »	» » 90	» »
Banque de France	2800 »	2860 » »	60 » »	» » » »
Consolidés	96 6/8	95 2/8	» 4/8	» »/»
Crédit foncier...	815 » »	830 » »	15 » »	» » » »
Crédit mobilier..	650 » »	658 75	8 75	» » » »
Comptoir d'Escte	632 50	630 » »	» » »	2 50
Orléans.........	1312 50	1315 » »	2 50	» » »
Nord	955 » »	972 50	17 50	» » » »
Nord nouveau...	842 50	865 » »	22 50	» » »
Est	593 » »	595 » »	» » » »	» » »
Paris-Méditerranée	855 » »	866 25	11 25	» » »
Midi	505 » »	513 75	8 75	» » » »
Ouest...........	555 » »	565 » »	10 » »	» » » »
Genève.........	402 50	407 50	5 » »	» » »
Dauphiné.......	575 » »	598 75	23 75	» » » »
Graissessac-Béziers	120 » »	135 » »	15 » »	» » » »
Ardennes ancien.	460 » »	460 » »	» » »	» » »
Ardennes nouveau	470 » »	470 » »	» » »	» » »
Ch. Autrichiens..	490 » »	505 » »	15 » »	» » » »
Victor-Emmanuel	400 » »	410 » »	10 » »	» » » »
Russes..........	480 » »	482 50	2 50	» » »
Romains........	330 » »	320 » »	» » »	10 » »
Sud-Autrich.-Lombards	487 50	500 » »	12 50	» » » »
Saragosse.......	492 50	511 25	18 75	» » » »

LES CHEMINS DE FER EN 1859

TROISIÈME ARTICLE

III.

Chemin de fer du Nord.

L'ensemble des lignes du Nord qui, au point de vue légal des conventions passées entre la Compagnie et le gouvernement français, se divise en ancien et nouveau réseau, comprend en réalité trois groupes distincts : l'ancien réseau, le nouveau réseau et le réseau nord-belge.

Ce dernier est considéré comme un simple auxiliaire dont les résultats spéciaux sont laissés en dehors des comptes des lignes françaises, et dont le capital a été balancé dans les écritures par une série d'obligations de la Compagnie.

L'ancien réseau, comprenant toutes les lignes concédées antérieurement à l'année 1857, est d'une longueur approximative de 960 kilom., tous livrés à l'exploitation, et sur lesquels il ne reste plus à faire que peu de dépenses de premier établissement. Le coût total de ce réseau, évalué 403 millions dans l'exposé des motifs des conventions de 1859, paraît s'élever un peu plus haut d'après le rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires du 27 avril dernier. On y lit, en effet, qu'il a été dépensé :

1° En remboursements faits ou à faire à l'Etat, intérêts compris, environ....................	100 millions.
2° En construction par la Compagnie..............	235 »
3° Matériel et mobilier....	75 »
Ensemble........	410 »

Ce qui, pour 960 kilomètres, ferait ressortir le coût kilométrique à environ 427,000 francs.

Les dépenses du nouveau réseau sont évaluées à 200 millions, sur lesquels 20 millions environ ont été dépensés au 31 décembre dernier.

Les nouvelles conventions ont amené dans les dispositions financières de la Compagnie un changement ou plutôt un virement de compte qu'il n'est pas sans intérêt d'indiquer.

On sait que lorsqu'il fallut pourvoir à l'exécution des concessions nouvelles, on préféra la création de 125,000 actions nouvelles à une émission d'obligations, et il fut parfaitement entendu que le produit de ces 125,000 actions serait appliqué à la construction des lignes nouvellement concédées à titre définitif ou éventuel. Mais les conventions de 1859 ont établi d'une manière générale que toutes les actions des Compagnies feraient partie du capital des anciens réseaux, et en même temps elles ont classé dans le nouveau réseau du Nord la plupart des lignes pour la construction desquelles on avait précisément créé un supplément d'actions. Il a donc fallu que l'ancien réseau du Nord appliquât à son capital les 71,875,000 fr. provenant des actions nouvelles ; par contre, il tiendra compte au nouveau réseau de pareille somme en obligations créées ou à créer, et le capital actuel de l'ancien réseau, estimé 403,352,880 fr., se composera de 231,875,000 fr. en actions et de 172,000,000 francs (nombres ronds) en obligations.

Voici les principaux résultats de l'exploitation :

Recettes, sous déduction des recettes d'ordre..............................	56,753,967 07
Dépenses d'exploitation (37 1/2 0/0)............	21,297,224 73
Net.....	35,456,742 34
Plus, les placements de fonds...................	458,617 38
Ensemble...	35,915,359 72
Les intérêts et l'amortissement des emprunts s'élèvent à................	9,096,106 »
Reste......	26,819,253 72
Défalquant :	
1° Amortissement du capital........ 252,296 79	
A reporter..	26,819,253 72

Report....		26,819,253 72
pital........	252,296 79	
2° Réserve pour intérêts dus à l'Etat..	66,913 45	
3° Caisse de retraites..	221,936 64	541,146 88
Reste.....		26,278,106 84
Qui sont attribués aux actions jusqu'à concurrence de.................		26,200,000 »
Soit, 65 50 par action.		
Et il reste un solde de..		78,106 84
à reporter sur l'exercice 1860.		

Le produit net de l'exploitation avant le prélèvement du service des intérêts s'élevant à 36 millions, en nombres ronds, pour une exploitation moyenne de 947 kilomètres, correspond à une recette moyenne d'environ 38,000 fr. par kilomètre.

Or, les conventions de 1859 fixent précisément à 37,400 et 38,400 fr. par kilomètre les produits nets de l'ancien réseau auxquels auront droit les porteurs d'action avant tout prélèvement en faveur du nouveau réseau.

Il n'est pas inutile de rappeler ici qu'un tiers des actions nouvelles va entrer en partage du dividende à partir du second semestre de 1860.

En supposant que le dividende de 1860 fût exactement le même que celui de 1859, c'est-à-dire qu'il y eût à distribuer une somme nette d'environ 26,280,000 fr., elle se répartirait à peu près ainsi :

400,000 actions à 62 fr. 25..	25,000,000 »
41,666 actions à 31 fr. 12 1/2	1,296,854 »
Ensemble......	26,296,854 »

J.-G. Borodt.

SOCIÉTÉ DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

Assemblée générale du 19 mai 1860.

L'assemblée générale de la Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux, convoquée en exécution des statuts, approuvés par décret du 21 avril 1860, a eu lieu samedi dernier, rue de Richelieu, n° 100, dans les salons Lemardelay.

Le bureau a été constitué : conformément aux statuts, les deux plus forts actionnaires présents à l'assemblée ont été désignés comme scrutateurs.

40,665 actions étaient représentées par les membres de l'assemblée. Il a été donné lecture du rapport de la gérance et de celui du Conseil de surveillance.

Ces rapports constatent les résultats suivants:

Recettes totales.......	2,156,015 12
Dépenses............	1,459,693 16
Excédant des recettes sur les dépenses.......	696,321 96
En déduisant de ce chiffre...............	210,134 56
1° Pour le paiement des emprunts en intérêts et amortissement, on trouve un bénéfice de...	486,187 40
2° 3 0/0 à la réserve conformément aux statuts.	14.585 60
Il reste à répartir....	471.601 80

Ce qui donne un dividende de 4 francs par action et laisse un reliquat de 7,601 fr. 80 c. qui seront inscrits au compte de l'exercice 1860 comme premier article de recette.

Le solde du dividende, soit 2 fr. par action, est payé à partir du 21 courant aux caisses habituelles de la Compagnie.

Les résolutions soumises à l'approbation de l'assemblée ont été votées à l'unanimité:

1° Approbation des comptes de l'exercice 1859 et fixation à 4 fr. du dividende de l'exercice 1859. Le solde de 2 francs sera payé à partir du 21 mai, déduction faite pour les titres au porteur de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

2° Nomination d'un Conseil d'administration de 10 membres, conformément aux statuts de la Société anonyme.

3° Pouvoirs donnés à ce Conseil pour la constitution de cette Société, par la remise qui lui en sera faite le 1er juin prochain.

Nous publierons le rapport présenté à l'assemblée aussitôt que nous en aurons reçu communication.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Les bureaux du Corps législatif viennent de nommer une Commission de sept membres pour l'examen du projet de loi portant approbation des articles 1 et 3 de la nouvelle convention provisoire passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Les commissaires nommés sont par ordre de bureau ;

1er, M. le vicomte Clary ; 2e, M. Kœnigswarter ; 3e, M. le baron de Jouvenel ; 4e, M. le comte Hallez Claparède ; 5e, M. Vernier ; 6e, M. Darimon ; 7e, M. le marquis de Mortemart.

CHEMIN DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET ALICANTE.

L'Espagne vient d'expérimenter les immenses services que les chemins de fer sont appelés à rendre non-seulement à l'industrie et à la richesse, mais aussi à la force et à la sécurité des nations. Grâce au chemin de fer de Madrid à Alicante, le gouvernement espagnol a pu transporter son armée d'Afrique avec une facilité et une rapidité qui ont beaucoup abrégé la durée de la campagne. Ce qui prouve en même temps les progrès considérables faits en Espagne dans l'exploitation des nouvelles voies, c'est que ce service exceptionnel du chemin de Madrid à Alicante s'est fait sans aucun accident.

Dans la quinzaine qui a précédé la rentrée des troupes dans Madrid, la Compagnie a mis en mouvement cinquante trains spéciaux pour le transport des troupes, et autant pour le matériel, soit cent trains sans accident ni embarras. Tous ces transports extraordinaires se sont faits sans interruption du service des marchandises; le train-poste est presque toujours arrivé à son heure après avoir croisé une vingtaine de trains.

Si l'on considère que le chemin de Madrid à Alicante n'a qu'une voie, ces résultats prouveront d'abord que le système de la voie unique est généralement suffisant, ensuite que le personnel des chemins de Madrid à Alicante et à Saragosse est à la hauteur de celui des Compagnies les plus anciennes et les plus éprouvées.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 19 MAI 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 19 mai
Paris-Méditerranée......	24.275 67	860 »»
Nord.................	22.250 »»	962 50
Orléans..............	15.529 30	1315 »»
Ouest................	14.092 50	500 »»
Est..................	13 056 03	593 75
Bességes.............	13.047 93	440 »»
Midi.................	9.037 30	507 50
Genève...............	8.814 27	305 »»
Ardennes.............	7.016 12	460 »»
Dauphiné.............	6.863 12	582 50
Autrichiens	0.4.056 10	492 50
	Au 12 mai.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	11.238 01	511 25
Madrid à Alicante.......	10.747 58	503 75
Victor-Emmanuel........	8.993 74	412 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Assemblée générale annuelle du 22 mai.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette Compagnie, ajournée par suite de l'insuffisance des actions déposées lors de la première convocation, a eu lieu mardi à Bruxelles, conformément aux prescriptions des statuts.

Nous donnerons dans l'un de nos prochains numéros le rapport qui a été lu dans cette assemblée générale.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On écrit de Béthune.

« Les travaux de notre chemin de fer sont poussés avec célérité, et nous espérons que bientôt les houillères du Pas-de-Calais auront le privilége de faire arriver leurs produits, dans de bonnes conditions de transport, sur les grands centres manufacturiers.

» Voici quelques renseignements puisés à bonne source :

» La voie définitive de droite partant de l'embranchement du chemin de fer du Nord à Ostricourt jusqu'à la station d'Hénin-Liétard, est posée définitivement.

» Au mois d'octobre 1860, cette ligne sera *totalement* terminée. Incessamment on commencera les travaux de la station de Lens, de manière à ce que cette ligne puisse aussi être livrée au public à la date du mois d'octobre 1860.

» On établit en ce moment les *fouilles* à droite et à gauche pour les fondations du viaduc. »

— La Compagnie du chemin de fer d'Orléans et prolongements est autorisée à faire l'application du tarif spécial ci-après pour le transport des sucres bruts et terrés:

De Paris (Ivry) aux stations ci-contre, *et vice versâ* : Saint-Nazaire, 27 fr.; Nantes (gare principale ou gare maritime), 24 fr.; Bordeaux, 29 fr.

De Nantes (gare principale ou gare maritime) à Bordeaux, *et vice versâ*, 20 fr. les 1,000 kilogrammes, frais de manutention compris.

— On annonce pour le 1er juin prochain l'ouverture d'une nouvelle section de 100 kilomètres environ, sur le chemin de fer de Barcelone à Saragosse, ce qui portera la longueur de la ligne exploitée à 165 kilomètres.

— Le prince régent et le prince Frédéric-Guillaume de Prusse doivent assister à l'ouverture du Chemin du Rhin à la Nahe, qui aura lieu très-prochainement. Dans la suite de ces princes on remarquera entre autres personnages M. de Heydt, ministre du commerce, et le comte Schwerin, ministre de l'intérieur.

— Le projet de relier l'Angleterre avec l'Amérique au moyen d'un câble-télégraphe n'est pas abandonné. On annonce que le gouvernement de Sa Majesté Britannique vient de charger deux vaisseaux ou plus de relever le plan d'une nouvelle route, par la voie des îles Feroë, d'Islande et de Groënland. Cette opération a déjà été exécutée en partie, et les auteurs du projet ont obtenu du roi de Danemark une concession accordant le droit exclusif

d'établir des lignes à travers les îles de Feroë, d'Islande et de Groënland. Le résultat de ces opérations, si l'on joint à cela l'expérience des navigateurs de l'*Arctique* à l'égard de ces localités, est, dit-on, extrêmement concluante en faveur du projet. (*Morning Chronicle*).

F. Grimaud.

LE PONT DE KEHL.

On lit dans le *Courrier du Bas-Rhin* : « Il y a quelques mois à peine, nous annoncions le fonçage complet des quatre piles du grand pont sur le Rhin, et la fin des travaux du jury d'expropriation pour le chemin de fer de jonction de Strasbourg à Kehl ; aujourd'hui nous pouvons parler des travaux de cette ligne, de leur degré d'avancement, et annoncer l'époque probable de leur entier achèvement.

» Le chemin de Strasbourg à Kelh part de la gare actuelle et emprunte à la ligne de Strasbourg à Bâle 3,200 mètres de voie. A Kœnigshoffen, le chemin s'infléchit et se dirige vers le Rhin. Le tracé est fait dans de très-bonnes conditions d'exploitation ; les courbes ont des rayons *minima* de 500 mètres, et la pente *maxima* est de 0m,005 par mètre. La distance de Kœnigshoffen au pont du Rhin compte 7,830 mètres, ce qui donne un parcours total de 11 kilomètres.

» La ligne de Kehl, contournant la ville, aura seize passages à niveau et nécessitera 350,000 mètres cubes de terrassements ; aujourd'hui, 180,000 mètres cubes sont déjà faits. Les moyens employés pour arriver rapidement à exécuter ces terrassements sont de différentes natures

» Le premier consiste dans le mode ordinaire, c'est-à-dire les emprunts latéraux faits le long de la ligne ; puis on a eu recours à un immense emprunt à l'endroit du raccordement de la ligne de Paris et de celle de Bâle.

» Le transport des déblais a lieu avec des locomotives qui enlèvent 500 mètres cubes par jour et les transportent à une distance moyenne de 3 kilomètres.

» Enfin, une machine à draguer de six chevaux, installée dans l'Ill, une autre de douze chevaux dans le petit Rhin, munies toutes deux de grues élévatoires, produisent ensemble 1,200 mètres cubes de gravier par jour.

» Les murs de quai de la station qui se trouvera entre la porte de l'Hôpital et celle d'Austerlitz, sont terminés.

» Les travaux d'art entrepris sont poussés rapidement : deux ponts sur le Mühlbach, de 8 mètres d'ouverture, sont achevés, ainsi que trois ponceaux de 6 mètres d'ouverture, entre l'Ill et Kœnigshoffen.

» Le pont sur l'Ill aura cinq arches de 12 mètres d'ouverture et deux petites arches de 3 mètres. Les culées et les arches de ce pont sont sur le point d'être terminées.

» Après le grand pont sur le Rhin, celui du petit Rhin est l'ouvrage d'art le plus important. Il sera formé de trois arches en tôle de 20 mètres d'ouverture. Une culée et deux des piles sont fondées. Ce pont sera très-élégant.

» Les remblais entre le petit Rhin et le grand pont sont complétement terminés. Quoique élevés en hiver, ces remblais, composés uniquement de gravier, sont très solides et à l'abri de toute espèce de tassements postérieurs.

» Les lignes de Paris, Wissembourg, Bâle et prochainement celle de Kehl, venant toutes aboutir à la gare actuelle de Strasbourg, il était difficile de laisser le dépôt des machines dans l'emplacement qu'il occupe aujourd'hui, resserré entre un gazomètre d'un côté, et une poudrière de l'autre.

» Outre ce voisinage assez dangereux, il a été nécessaire, par suite de l'augmentation du nombre des machines indispensables au service de quatre lignes, de placer le dépôt en dehors des fortifications. Les plans de cet important projet, dont la dépense s'élèvera à 1 million, sont terminés, et les travaux vont commencer immédiatement. Placé à l'embranchement de la ligne principale et de celle de Mulhouse, le nouveau dépôt se composera de deux vastes rotondes pouvant remiser trente-deux machines, d'un atelier, d'une maison d'habitation, d'un réservoir de 100 mètres cubes d'eau, de quais à coke, et de 6 kilomètres de voies de garage.

» En général, tous les travaux de la ligne de Kehl sont en bonne voie, à la seule exception de la partie comprise entre le canal et la route du Polygone. Mais les inondations continuelles de l'Ill ont seules causé un peu de retard sur ce point.

» Parlons maintenant de l'œuvre capitale de cette nouvelle ligne, le pont sur le grand Rhin.

» Nous l'avons déjà dit, les quatre piles sont fondées, et le couronnement est posé aujourd'hui. Il restait à fonder les deux culées. Cette dernière partie des travaux a présenté des difficultés assez sérieuses.

» Disons quelques mots du système de fondation employé : un dragage préalable de près de 100,000 mètres cubes a été exécuté sur l'emplacement de la culée, à l'aide de puissantes machines ; ce dragage a formé une immense excavation, dans laquelle on fait arriver en la faisant glisser sur un plan incliné et à l'aide de rouleaux, une caisse en bois de 13 mètres de hauteur, 16 mètres de profondeur et 12 mètres de largeur. Cette opération, assez analogue à celle du lancement à l'eau d'un vaisseau, s'est très-heureusement passée, et la caisse est venue remplir l'excavation produite par les dragues. L'opération du glissement a duré deux heures. On peut se douter du nombre de treuils et cabestans qu'il a fallu employer, en sachant que cette caisse seule pesait 50,000 kilogr. Des palplanches ont été battues à droite et à gauche de cette caisse, puis il a été procédé à la seconde partie du travail, c'est-à-dire à celle qui consiste à remplir la caisse avec du béton. Cette opération s'exécute simultanément à l'aide de six bennes installées sur des pontons. Deux cents ouvriers travaillent jour et nuit. La quantité de béton à couler est de 10,000 mètres cubes ; 6,000 mètres cubes sont déjà faits. A la fin du mois de mai ce travail sera terminé.

» La caisse de la culée badoise est en place et elle sera remplie dans le courant de juillet.

» Toutes les palplanches ont été battues avec une Nasmith, machine qui n'est autre chose que le marteau pilon de nos usines, battant soixante coups par minute et vingt palplanches par jour.

» Les deux ponts tournants, d'un poids total de 500,000 kilogrammes, sont construits par l'usine de Graffenstaden. Chacun a une longueur de 64 mètres, et laisse entre la culée et la première pile une ouverture de 26 mètres pour le passage des bateaux.

» Les ingénieurs badois travaillent activement au pont fixe. Dans un immense hangar, 250 ouvriers, sous la direction de M. l'ingénieur de Kageneck, préparent toutes les pièces du pont définitif. Ce hangar a été élevé sur un remblai préparé à cet effet du côté de la rive française.

» Comme on le sait, le système adopté est le pont en treillis ou pont dit américain. C'est aussi le système suivi au pont d'Offenbourg, et tout récemment à la Kintzig. Supposons trois immenses poutres en tôle et à treillis, ayant chacune 6 mètres de haut et 180 mètres de long, placées parallèlement les unes à côté des autres, reliées par des entre toises, et ayant, entre elles trois, l'espace pour les deux voies du chemin de fer, fixées à la partie inférieure, et l'on aura une idée du pont définitif.

Ces poutres, surbaissées à leurs deux extrémités, ont 3m,50 de hauteur au milieu. L'effet n'en sera pas gracieux, et on regrettera souvent d'avoir soumis cette belle construction à des exigences de défenses internationales plus ou moins sérieuses, qui détruisent complétement l'harmonie de ce monument.

» L'opération la plus intéressante sera celle de la pose de ce pont, construit d'une seule pièce, et que l'on fera glisser sur des rouleaux depuis le remblai jusqu'à la dernière pile badoise, à l'aide d'une machine à vapeur de huit chevaux placée sur cette rive ; cette machine fera mouvoir un treuil sur lequel s'enroulera une chaîne articulée qui entraînera le pont et ne s'arrêtera que lorsqu'il occupera toute la distance comprise entre les deux piles extrêmes, c'est-à-dire 180 mètres.

» Le poids total du pont représentera environ 2 millions de kilogrammes.

» En présence de ces chiffres, il est facile de se faire une idée de la grandeur de cette opération, dont le succès est certain, quoiqu'elle paraisse bien difficile. A l'heure actuelle, il y a déjà plus de 25 mètres de pont d'assemblés, et l'organisation du chantier ne laisse aucun doute sur l'époque de la mise en place définitive, qui aura lieu dans le courant de juillet.

» On a placé dans la maçonnerie de la pile française une superbe pierre en granit sur laquelle est gravée l'inscription suivante :

» L'an MDCCCLIX, sous le règne de S. M. Napoléon III, empereur des Français. — S. Exc. M. Rouher étant ministre des travaux publics, M. Mignerot, préfet du Bas-Rhin. — Les piles et culées ont été exécutées par la Compagnie des chemins de fer de l'Est. — M. le comte de Ségur, président du conseil d'administration. — MM. Baignères, Baude, duc de Galliera, Georges Perconnet, Roux, administrateurs-membres du comité de direction. — Vuigner, ingénieur en chef, Fleur-St-Denis, ingénieur principal, de Sappel, ingénieur ordinaire, De France, Joyant, chefs de section, Maréchal, inspecteur du matériel.

» Du côté badois on lit sur une pierre semblable une inscription en allemand, dont voici la traduction :

» L'an MDCCCLX la superstructure en fer de ce pont a été établie sous le gouvernement de Son Altesse Royale le grand-duc Frédéric de Bade, sous l'administration de S. Exc. le ministre d'État de Meysenbug, par les ingénieurs en chef des eaux et chaussées du grand-duché : Baër, directeur ; Keller, ingénieur en chef ; et les inspecteurs des eaux et chemins du grand-duché : Offenburg, Fœrenbach, ingénieurs en chef, et de Kageneck, ingénieur.

» En résumé, il résulte de la situation actuelle des travaux de la ligne de Strasbourg à Kehl et du pont sur le grand Rhin, une appréciation des plus favorables sur l'époque de l'ouverture du chemin de jonction entre la ligne française de l'Est et le réseau allemand. Il est possible de fixer le mois d'octobre comme l'époque à laquelle aura lieu l'inauguration du pont et de la ligne.

» Les ingénieurs français et badois auront

rivalisé de zèle et d'intelligence pour arriver à la solution de ce grand problème.

« On peut affirmer que le pont fixe de Kehl sera une des œuvres les plus grandioses de ce siècle, et qu'il aura dans l'avenir une influence des plus favorables sur les relations commerciales et politiques de la France avec toute l'Allemagne. »

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 avril 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,741,808 27	
Espèces à la Banque.	2,785,327 74	5,527,136 [illegible]
Portefeuille :		
Paris.	40,503,620 [illegible]	
Province.	13,8·6,057 21	62,429,473 92
Etranger.	8,038,887 48	
Immeubles.		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses.		3,030,046 69
Correspondants :		
De province.	8,271,426 92	11,187,227 32
Etrangers.	2,915,800 40	
Crédits sur connaissements et nantissements.		1,800,124 35
Frais généraux.		244,437 39
Effets en souffrance. — Exercice courant.		15,072 [illegible]
Actions à émettre.		20,000,000 »
Divers.		2,039,175 [illegible]
		106,810,992 47

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées,	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre,	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs.		4,144,113 [illegible]
Réserve.		4,047,048 99
Comptes courants d'espèces.		30,451,120 09
Acceptations à payer.		2,781,381 35
Dividendes à payer.		38,442 50
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers.	8,160,392 24	8,257,588 07
Par faillites du Tribunal de commerce.	67,195 [illegible]	
Correspondants :		
De province.	14,957,354 43	15,317,260 43
Etrangers.	359,906 »»	
Profits et pertes.		827,713 [illegible]
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos.		13,550 65
Divers.		942,733 »»
		106,810,992 47

Risques en cours au 30 avril 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	62,429,473 92
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	6,336,073 62
	68,767,547 [illegible]

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

PINARD.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Emprunt de 15,000,000 de francs.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les souscripteurs aux 62,500 obligations de l'emprunt que le chiffre total des obligations souscrites est de 75,352.

Dans ce dernier chiffre sont comprises les souscriptions irréductibles de 1 à 5, dont le nombre total est de 7,145; d'où il suit que la réduction proportionnelle à opérer sur les souscriptions supérieures à 5 est de 18 84 0/0.

En conséquence, la répartition de 81,16 0/0 se fera comme suit :

Les souscriptions de 1 à 5, irréductibles.
d° de 6 recevront 5 oblig.
d° de 7 — 6 —
d° de 8 — 7 —
d° de 9 et 10 — 7 et 8 —
et ainsi de suite.

Les porteurs de récépissés de versement pourront les échanger contre les certificats provisoires, à partir du 1er juin prochain, dans les bureaux de la Compagnie, 28, rue Laffite, conformément à un avis qui sera adressé à chacun d'eux.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

MM. les actionnaires de la Compagnie royale des chemins de fer portugais sont prévenus que l'échange des récépissés provisoires contre des titres au porteur, se fera à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 66, à partir du lundi 28 mai, de dix heures à deux heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES D'ESCHWEILER.

L'assemblée générale tenue à Blankenberg-Stolberg, près Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane), le 31 mars dernier, en présence du commissaire royal suppléant M. l'assesseur de régence Von der Mosel, a approuvé à l'unanimité le bilan et le rapport du Conseil d'administration.

Le bilan clôture sans bénéfice ni perte, après qu'il a été satisfait dans une large mesure aux prescriptions de l'art. 13 des statuts.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1859.

Actif.

	Thalers.		
1° Immeubles et concessions de mines	1,396,479	21	2
2° Approvisionnements, produits réfractaires, meubles et laboratoire.	71,155	22	4
3° Minerais et métaux.	195,427	24	4
4° Débiteurs.	69,990	16	2
5° Espèces en caisse et valeurs en portefeuille.	4,867	22	3
6° Actions et obligations en portefeuille.	117,000	»	»
Total de l'actif	1,854,921	16	3

Passif.

1° Capital social	1,500,000	»	»
2° Créanciers	341,761	1	05
3° Fonds de réserve	13,160	14	10
Total du passif	1,854,921	16	03

Conseil d'administration.

MM. G. H. RUFFER, président.
Le docteur FEIST, vice-président.
Guillaume de SIEFFENS.
Edouard OPPENHEIM.
H. ESSINGH.
Edmond NAGELMACKERS-ORBAN.
Jules DELLOYE-FIBERGHIEN.
Léon LÉTRANGE-DAVID.
Armand NAGELMACKERS.

Commissaires vérificateurs.

MM. Ed. SCHLEICHER.
G. de MONTAUT.
Emile RAINBEAUX.

Les rapports à l'assemblée générale (exercices 1858 et 1859) seront tenus à la disposition de MM. les actionnaires à partir du 31 courant, au bureau central à Blankenberg-Stolberg, et à Aix-la-Chapelle, Cologne, Breslau, Liége, Bruxelles et Paris, chez les banquiers de la Société.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

26 mai. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Aujourd'hui samedi, réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Richelieu, 90, à 8 heures du soir.

29 mai. — **Compagnie générale des eaux.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, à 3 heures.

31 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Assemblée générale annuelle à Aix-la-Chapelle.

31 mai. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége de la Société, à Madrid, station d'Atocha, à midi.

31 mai. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Convocation de l'assemblée

générale annuelle, à Vienne. (Voir l'avis publié aux annonces.)

31 mai. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

31 mai. — **Compagnie des glaces de Montluçon.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue de la Douane, 14.

31 mai. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6, à 1 heure de relevée. Dépôt de 50 actions avant le 30 avril au siége social et à Paris, à la succursale, rue de Provence, 50.

31 mai. — **Compagnie des mines de soude d'Espagne.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle au siége social à Paris, rue Laffitte, 17. Dépôt de cinq actions cinq jours avant la réunion.

13 juin. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Saint-Pétersbourg. Dépôt de 40 actions avant le 28 mai, à la Caisse de la Société, à Paris et à Saint-Pétersbourg.

18 juin. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Cologne, chez M. Eglinger, notaire, à 10 heures du matin.

23 juin. — **Compagnie du télégraphe sous-marin de la Méditerranée.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à 3 heures de relevée. Dépôt d'au moins 50 actions au siége social, rue Notre-Dame-de-Lorette, 10, avant le 18 juin.

25 juin. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, rue Richelieu, 99. Dépôt de 50 actions dix jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 juin. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Fribourg, salle de la Grenette, à 3 heures de relevée. Dépôt de 10 actions jusqu'au 20 juin.

28 juin. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Paris, boulevard de Strasbourg, 66. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions avant le 28 juin au siége social, rue Taitbout, 45.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er mai. — **Société anonyme des ports de Marseille.** — Paiement de 9 fr. 30 c. (impôt déduit) par action pour la répartition du deuxième semestre de l'exercice 1859, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu.

1er juin. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement des intérêts sur les actions, soit 9 fr. par action. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement du solde des intérêts et dividende de l'exercice 1859, soit 22 fr. 50 par action libérée de 250 fr., à Paris, 17, rue Laffitte, à déduire des 50 fr. par action appelés à partir du 1er mai.

21 mai. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Solde du dividende de 1859, soit 1 fr. 95 c. par action au porteur. (Voir aux annonces de ce jour.)

31 mai. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de 1859-60. (Voir l'annonce publiée dans notre numéro du 12 mai.)

31 mai. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges, aciéries de la marine et des chemins de fer.** — Paiement de 10 fr. 73 c. par action, impôt déduit pour les titres au porteur, et pour solde du dividende 1858-1859. (Voir l'annonce publiée dans notre numéro du 12 mai.)

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 13 au 19 mai	1680	1,197,301 34	712 67	1618	1,132,767 60	700 09	1.79	».»»
ORLÉANS (1) *	13 — 19 —	1475	1,263,032 63	857 02	1475	1,338,381 90	907 36	»	5.17
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)*	13 — 19 —	1406	1,847,013 18	1,314 09	1363	2,469,252 76	1,811 68	»	27.46
OUEST (1)	13 — 19 —	1213	1,012,329 70	834 55	1188	897,791 16	755 70	10.45	»
NORD (1)	13 — 19 —	964	1,070,616 93	1,110 »»	919	1,003,095 58	1,102 »»	».70	»
MIDI (1)	13 — 19 —	793	460,323 77	580 46	793	443,065 11	558 70	3.90	»
LYON A GENÈVE (1)*	13 — 19 —	231	125,436 63	543 02	231	175,923 50	768 22	»	27.77
ARDENNES (1)	13 — 19 —	164	65,744 31	400 88	156	58,730 88	376 48	6.49	»
DAUPHINÉ*	13 — 19 —	134	53,785 80	401 40	134	73,551 19	549 89	»	36.74
BESSÉGES A ALAIS (1)	13 — 19 —	33	20,385 25	617 73	33	21,836 35	661 70	»	6.64
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien*. Réseau Lombard	6 — 12 —	1326	890,323 22	671 43	1169	1,380,199 45	1,188 36	»	43.48
AUTRICHIENS*	13 — 19 —	1323	fl. 347,853 »»	262 93	1323	fl. 360,056 »»	272 15	»	3.99
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	6 — 12 —	482	411,634 49	854 07	482	264,156 85	548 04	56.26	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	6 — 12 —	57	19,799 44	347 36	57	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	13 — 19 —	276	63,991 96	232 69	266	53,001 33	199 96	16.35	»
CENTRAL SUISSE	13 — 19 —	236	102,633 45	434 88	200	84,737 69	421 05	3.28	»
VICTOR-EMMANUEL*	7 — 13 —	214	132,319 56	618 31	214	158,926 73	742 64	»».»»	16.74
OUEST SUISSE	11 — 17 —	97	42,217 02	435 23	80	29,766 06	372 07	16.99	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	6 — 12 —	45	8,705 96	193 46	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(*) *N. B.* — La diminution uniforme sur les grandes lignes de la semaine de 1860, n'a d'autre cause que les transports militaires de la semaine correspondante de 1859.

F. GRIMAUD.

Service des Obligations.

1er juin. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations 5 et 3 0/0, à la caisse de la Compagnie.

APPELS DE FONDS

1er mai. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du solde des intérêts et du dividende de 1859, soit de 22 fr. 50, 17, rue Laffitte.

A partir du 15 mai. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Appel du deuxième versement de 25 fr. par obligation. On verse rue de Provence, 58.

1er au 10 juin. — **Chemin de fer de Moublanch à Mens.** — Appel des 200 fr. par action restant à verser pour libérer les titres de 500 fr. — A Paris, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne.

Jusqu'au 30 juin. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour la libération complète des actions, sous peine d'annulation de ces titres. (Voir l'avis officiel publié par la Compagnie à nos annonces du 12 mai.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

10 au 31 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Émission de 22,500 dixièmes d'actions réservées aux actionnaires. Le coupon à échoir le 10 novembre prochain, soit 10 fr., viendra en déduction de la souscription. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

ÉCHANGE DE TITRES.

A partir du 28 mai. — **Compagnie royale des chemins de fer portugais.** — Echange des récépissés provisoires contre des titres au porteur, à la caisse de la Société de crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

VERSEMENTS ANTICIPÉS.

Jusqu'au 1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Faculté de libérer les actions par le dernier versement de 50 fr. avec bonification d'intérêts à 4 0/0 l'an.

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1er juillet. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. de 132 obligations sorties au tirage du 24 mai 1860, et dont la liste se trouve à nos annonces de ce jour.)

F. G.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 19 août 1859.

Suite (1).

Présidence de M. J. Petiet, vice-président.

L'*Antée* n'aurait pas maintenu sa marche sur une rampe plus longue, il lui eût fallu 20 mètres de surface de chauffe de plus pour faire un effort continu.

On peut donc partir de cette base, que 100 mètres de surface de chauffe eussent remorqué, sur une rampe de 50 millim., 91 tonnes, et que 300 mètres de surface de chauffe suffiraient à en remorquer 272.

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 19 mai 1860.

Un générateur de 300 mètres de surface de chauffe pèserait :

Pour 122 mètres, poids actuel,	11,536 kilog.
Pour 178 mètres de tubes et enveloppe supplémentaires,	5,340
Eau du tender et de la machine,	6,000
Poids du mécanisme, roues, châssis, coke, etc.	12,124
Total,	35,000

Le train serait donc composé de la manière suivante :

Générateurs,	35 tonnes.
Véhicules,	89 —
Marchandises,	148 —
Total,	272 tonnes.

C'est donc 148 tonnes comparées à 28 et l'effet utile élevé de 1 à 5.

L'auteur suppose l'emploi de roues libres sur leurs essieux; cela permet de réduire beaucoup la résistance dans les courbes, puisque la différence entre les chemins parcourus par la roue extérieure et la roue intérieure se compensera par une vitesse de rotation plus grande de la roue extérieure et non plus par le glissement de l'autre.

L'auteur termine son mémoire par quelques considérations sur les dépenses qu'entraînera l'exécution de son projet. Il les compare à celles des grands percements.

D'abord, le tracé qui n'admettra que des courbes de 300 mètres et des pentes de 30 millimètres par mètre sera plus long.

Le développement sur les deux versants sera de	33 kilomètres.
Le souterrain aura,	10 —
Longueur totale,	43 kilomètres.

Dans le système du passage à ciel ouvert, avec des rampes de 50 millimètres et des lacets à tournants de 20 à 25 mètres de rayon, la longueur de la voie sera de 40 kilomètres. Il résulte de cette différence, et de la facilité que l'on aura avec les courbes de petit rayon de mieux se plier aux irrégularités du terrain, une économie que l'on peut estimer au moins à 400,000 fr. par kilom.

Le mètre courant de souterrain a été évalué, pour le mont Cenis, au prix de 2,000 fr. Cette évaluation ne comprend pas les pertes d'intérêt et les éventualités de dépenses résultant de l'importance et de la nature spéciale des travaux. Il est permis d'augmenter ce prix et de le porter à 2,500 fr. Le prix comparatif des deux systèmes peut donc ressortir du tableau ci-dessous :

1° Système des grands percements.

33 kilom. de voie à 400,000 fr.	13,200,000 fr.
10 kilom. de souterrain,	25,000,000
Total,	38,200,000

2 Système du passage à ciel ouvert.

40 kilom. de voie à 300,000 fr.	12,000,000 fr.

Cette différence de 26 millions suffirait à rendre rémunératrice une entreprise qui semblait d'avance privée de toute chance de ce genre.

L'économie d'établissement du second système serait-elle diminuée par une différence dans les dépenses d'exploitation ? C'est présumable; mais il est aussi probable que la différence sera faible et qu'elle n'enlèvera pas à ce système le caractère d'entreprise fructueuse qu'il présente.

Une dépense de 400,000 fr. par kilom. exige un produit net de 24,000 fr. Si l'on suppose, en raison des charges de l'entretien et de l'exploitation, un produit brut de 42,000 fr., il faudra, pour le réaliser, une recette de 18,000 fr. en voyageurs, et de 24,000 en marchandises. — Cela suppose 45,000 voyageurs dans chaque sens, au tarif de 20 centimes, et 100,000 tonnes de marchandises, au tarif de 24 centimes par tonne kilométrique. Ces quantités peuvent être raisonnablement prévues.

L'auteur ajoute à son mémoire plusieurs notes au sujet des chemins de fer construits en Amérique pour franchir les hautes montagnes.

M. Richoux donne ensuite communication de l'analyse qu'il a faite de la brochure de M. Love, sur les *Prescriptions administratives réglant l'emploi des métaux dans les appareils et constructions intéressant la sécurité publique.*

Les ingénieurs reconnaissent généralement que les prescriptions administratives qui règlent l'emploi des métaux dans les constructions sont d'une faible efficacité; que, dans la plupart des cas, elles conduisent les constructeurs à employer des matériaux de médiocre qualité; enfin, que ce fait réagit d'une manière fâcheuse sur l'industrie métallurgique.

Réunir et formuler des objections auxquelles donnent lieu les prescriptions administratives, rechercher une solution à l'abri de la critique, tel est le but que M. Love s'est proposé en publiant la brochure dont nous allons donner l'analyse.

L'auteur a divisé son travail en quatre chapitres : dans le premier chapitre, il montre que l'administration, après avoir fait des règlements pour les chaudières à vapeur, les rails de chemins de fer, le fer des câbles et des chaînes de ponts suspendus, laisse toute la latitude aux constructeurs dès qu'il s'agit des métaux entrant dans la construction des édifices publics ou particuliers; que cette anomalie s'étend aux chaînes et aux câbles employés dans les navires, dans les puits de mines, et jusqu'aux colonnes en fonte des ponts suspendus qui servent de point d'appui à ces mêmes câbles pour lesquels l'administration a fait des règlements spéciaux; qu'enfin, la fonte et le fer étant les seuls métaux soumis aux règlements, les constructeurs qui voudraient substituer l'acier à ces métaux se trouveraient dans l'impossibilité de le faire ou dans la nécessité d'employer une quantité de métal supérieure au nécessaire, à moins, toutefois, que l'administration ne voulût consentir à une modification radicale de ses règlements.

Dans le second chapitre, M. Love examine les diverses hypothèses et formules qui servent de bases aux prescriptions administratives. Il montre que ces formules, basées sur des moyennes de résistance, conduisent, soit à des constructions coûteuses, soit à des constructions qui n'offrent pas toute sécurité, suivant que le métal employé est de bonne ou mauvaise qualité, sa résistance pouvant alors varier du simple au triple.

En dehors de ces conséquences, l'adoption des moyennes crée un obstacle sérieux aux progrès de l'industrie métallurgique, car les entrepreneurs et même les compagnies visent presque toujours au bon marché présent, et les fers résistants coûtent plus cher que les autres.

M. Love examine ensuite s'il y a réellement une limite d'élasticité, et si on peut la prendre pour point de départ des formules de résistance. Il fait remarquer que les meilleurs auteurs ne reconnaissent pas, à proprement parler, de limite d'élasticité pour les bois, et sont en dissidence dans leur point de départ lors qu'il s'agit des métaux. Il montre que l'expérience n'établit aucun rapport exact entre les charges et les allongements définitifs correspondants; par conséquent, qu'il y a impossibilité de conclure, d'un allongement ou d'une flexion observée, le taux auquel travaille le solide, et il conclut à prendre pour base des calculs la résistance à la rupture, qui présente à l'expérience une constance relative remarquable.

Dans le troisième chapitre, l'auteur examine l'effet des prescriptions administratives sur les rails, et il fait voir combien il est illogique de fixer pour ces poutres un poids par mètre courant, sans fixer aussi l'espacement des traverses, c'est-à-dire la portée des travées, non plus que la limite des charges qu'elles doivent recevoir, c'est-à-dire sans fixer une relation entre la résistance du métal et le travail auquel il est soumis.

Dans le premier chapitre, M. Love conclut, de l'examen des faits ci-dessus mentionnés, que pour remédier aux inconvénients des prescriptions en vigueur, on abandonne la limite d'élasticité, et que, prenant pour base des ordonnances la résistance des solides à la rupture, on leur donne une résistance statique égale à cinq ou six fois la charge maxima qu'elles peuvent avoir à supporter, si cette charge est de nature à produire des vibrations; ou une résistance seulement égale à trois fois la charge de rupture, si les efforts auxquels le solide est soumis résultent de l'application d'un poids mort.

Enfin, comme complément de ces dispositions, et en vue de faire disparaître les moyennes de résistance, M. Love fait appel aux ingénieurs pour fonder une association, dont le but serait d'expérimenter les matériaux de diverses provenances et de diverses natures pour en porter les résultats à la connaissance de tous, de manière à entretenir une sage émulation entre les maîtres de forge, et arriver à l'amélioration de la qualité des métaux.

M. Emile Barrault soumet ensuite à la Société le dessin d'une nouvelle machine à vapeur anglaise.

Séance du 16 septembre 1859.

Présidence de M. E. Vuigner, vice-président.

M. le président annonce que cinq membres de la Société, MM. de Dion, Lacombe, Machecourt, Martenot aîné, et Henri Schlumberger, ont été nommés chevaliers de la Légion d'honneur.

M. Ch. Laurent présente à la Société des spécimens de tuyaux en cuivre rouge et en cuivre jaune étirés par un procédé anglais.

Les tuyaux en cuivre rouge reviennent en Angleterre, par ce procédé, à 4 fr. » le kil.
Les droits de douane sont de 2 40

Ce qui fait ressortir ici le k. à 6 40

Lorsque ces tuyaux sont destinés à la fabrication des étoffes, les droits de douane sont réduits à 10 c. le kil., en sorte que le kil. revient seulement à 4 fr. 10 c. en France non compris le transport.

Le procédé consiste à percer un bloc de cuivre avec deux mandrins coniques agissant en sens contraire, et à l'étirer ensuite.

A Audincourt, on fabrique des tuyaux par le procédé Gueldry et Palmer, qui consiste à former une calotte emboutie, à la percer, et à l'étirer ensuite.

Il faut remarquer que si le prix des tuyaux d'Audincourt est plus élevé que celui indiqué par M. Laurent pour les tuyaux anglais, cela tient à ce que ces tuyaux sont d'un diamètre et d'une épaisseur beaucoup plus faibles que ceux anglais.

M. Alcan se charge d'apporter à la prochaine séance des renseignements détaillés sur les tuyaux d'Audincourt.

M. Richoux donne ensuite communication d'un nouveau système de clôtures très-économique, que la Compagnie des chemins de fer du Midi a adopté pour la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes, et qui peut s'appliquer dans un très-grand nombre de cas.

Ces clôtures se composent de piquets en châtaigniers, ou en pin préparé à la créosote ou au sulfate de cuivre, ayant 1m,80 de longueur et 0m,35 de circonférence moyenne, espacés de 5 mètres, et sur lesquels sont fixés, au moyen de crochets à deux pointes, quatre fils de fer galvanisés de 0m,004 de diamètre, distants entre eux de 0m,25, et tendus tous les 200 mètres à l'aide de petits tendeurs.

Aux abords des stations et des ouvrages d'art, ce système de clôture se trouve consolidé par des treillages composés de lattes en bois de chêne ou de châtaignier, espacées de 0m,10, et ayant 1m,15 de hauteur sur 0m,02 de largeur minima, et reliées entre elles par quatre tours de fil de fer de 0m,0012 de diamètre. Ces treillages sont fixés d'une part aux piquets composant la première clôture, d'autre part aux fils de fer et à des piquets supplémentaires placés au milieu de l'intervalle des premiers.

Les clôtures en fil de fer galvanisé sans treillage ont coûté 42 centimes par mètre courant. Celles en fil de fer avec treillage ont coûté 1 fr. 46 c., les transports étant à la charge de l'entrepreneur. Enfin, il est bon de remarquer que dès que les haies vives sont suffisantes pour dispenser des clôtures sèches, tout le fil employé dans ces dernières devient utilisable pour l'entretien des lignes télégraphiques.

M. Camille Tronquoy fait ensuite l'analyse détaillée de l'ouvrage de M. Love, intitulé : *Des diverses résistances et autres propriétés de la fonte, du fer et de l'acier, et de l'emploi de ces métaux dans les constructions.*

L'ouvrage, offert par l'auteur à la Société, ne contient que les faits relatifs à la résistance des métaux par traction; bientôt il sera suivi d'un ou plusieurs autres volumes complétant celui-ci par l'étude des résistances à la compression et à la flexion.

Quand un corps est soumis à des efforts de traction allant en croissant, deux phénomènes distincts se produisent : l'allongement d'abord, la rupture ensuite.

M. Love étudie successivement ces deux phénomènes, et, d'après les expériences faites par les auteurs français et étrangers, et les expériences faites sous sa direction, il confirme les assertions qu'il avait émises en 1852 dans un mémoire imprimé dans notre bulletin, assertions qu'il formule ainsi (pages 3, 4 et 5) :

1° La proportionnalité entre l'allongement et la charge n'existe pas pour la fonte d'une manière absolue; et pour le fer doux, cette loi ne peut s'affirmer en général que pour des charges comprises entre zéro et la moitié de celle qui produirait la rupture instantanée.

2° Un allongement permanent se manifeste sous les plus petites charges, et le point où les allongements croissent beaucoup plus vite que ces charges est très-variable, même dans les fers de même provenance. Par conséquent, la limite d'élasticité, en tant qu'elle existe, n'a pas le caractère défini qu'on lui a attribué, et perd forcément toute importance aux yeux du praticien.

3° Sous la même charge, la fonte s'allonge beaucoup plus que le fer.

4° Les écarts considérables de résistance observés sur les échantillons de fer ou de fonte de même calibre, mais de provenances diverses, ne permettent en aucune façon de compter sur une *moyenne de résistance*. Il en résulte que lorsqu'on ne connaît pas la résistance particulière du métal dont on dispose, la prudence conseille d'adopter le taux minimum de résistance fourni par l'observation.

5° Le fer et la fonte, soustraits aux chocs ou aux vibrations, supportent indéfiniment les charges les plus voisines de celles capables de produire la rupture instantanée.

6° Les formules tirées de la théorie en vigueur ne peuvent être appliquées qu'après avoir subi des transformations importantes.

Husquin de Rhéville.

(La suite prochainement.)

FORGES.

Saint-Dizier, 19 mai :

Nous avons eu connaissance de deux marchés de fonte affinage traités dans la première quinzaine de ce mois : l'un à 115 fr., l'autre à 112 50, à Saint-Dizier.

Il reste quelques offres à ces prix. Les producteurs résistent et refusent de céder quant à présent. Beaucoup tiennent à 120 fr.

Les fontes à refondre sont cotées sans changement à fr. 162 50 et 165 le n° 1.

Les fers laminés n'ont pas de cours fixe.

On vend de 250 à 260 fr. franco gares de l'Est, avec de 10 à 20 fr. d'écart par classe pour les fers marchands et les fers spéciaux, 30 fr. d'écart pour les feuillards.

Les moulages sont à peu près sans affaires et n'ont que des cours nominaux.

La machine n'a pas plus de cours que le fer marchand : nos 20 et au-dessus, fr. 255 à 290.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 15 mai :

Cours de ce jour :

Warrants, numéros mélangés, fr. 65 30; Gartsherrie n° 1, 67 50; Calder n° 1, 68 75; Glengarnock n° 1, 68; Blair, Eglinton et autres bonnes marques n° 1, 63 75; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 13 mai :

Les prix des fontes ne varient pas : fr. 9 25 n° 1, 9 75 n° 2, 10 25 n° 3, 10 75 n° 4, 11 n° 5.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1690 kilomètres.
1859. — 1616 —

12e année. — 20e semaine.

Du 13 au 19 mai 1860.

223.941 Voyageurs	433 177 86
Bagages, Marchandises, etc.	764.123 46
Total	1.197.301 34
Recettes antérieures	20.646.788 54
Total	21.844.089 88
20e semaine de 1860	1.197.301 34
Semaine correspondante de 1859	1.132.767 60
Différence	64.533 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860	21.844.089 88
— — 1859	21.575.591 91
Différence	268.497 97

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1.772 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 13 au 19 mai 1860.

107.544 Voyageurs	442.795 48
Bagages, Marchandises, etc.	822.237 14
Total	1.265.032 62
Semaine correspondante de 1859	1.338.381 90
Semaine correspondante de 1858	1.092.440 75
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	73.349 28
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	172.591 87
Recettes depuis le 1er janvier 1860	22.892.163 77
— — 1859	23.586.346 23
Différence en faveur de 1859	694.182 46

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Avril 1860.
Voir le numéro du 12 mai.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1393 —

Du 13 au 19 mai 1860.

187.276 Voyageurs	653.792 90
Bagages et Marchandises	1.193.820 28
Total	1.847.613 18
Semaine correspondante de 1859	2.469.252 76
Différence	621.639 58
Recettes depuis le 1er janvier 1860	34.117.338 04
— — 1859	35.465.139 54
Différence	1.347.801 50

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 470 kilomètres
1859. — 457 —

Du 13 au 19 mai 1860.

39.823 Voyageurs	78.878 35
Bagages et Marchandises	199.603 45
Total	278.481 80
Semaine correspondante de 1859	271.350 80
Différence	7.131 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.169.990 10
— — 1859	5.448.579 40
Différence	721.410 70

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1198 —

Du 13 au 19 mai 1860.

338.387 Voyageurs	493 298 15
Marchandises, etc. — Grande vitesse	63 564 70
— — Petite vitesse	455.466 85
Total	1.012.329 70
Semaine correspondante en 1859	897.791 16
Différence	114.538 54
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	17.598.418 75
— — 1859	16.776.638 70
Différence	821.780 05

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 13 au 19 mai 1860.

153.082 Voyageurs	396.598 14
Bagages, Marchandises, etc.	674 018 79
Total	1.070.616 93
Semaine correspondante de 1859	1.063.095 58
Différence	7.521 35
Recettes depuis le 1er janvier 1860	21.751.810 32
— — 1859	20.541.448 50
Différence	1.210.361 82

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 797 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 260 —

Du 13 au 19 mai 1860
CHEMIN DE FER.

50.438 Voyageurs	156.978 75
Bagages, Marchandises, etc.	303.349 82
Total	460.328 57
Canal latéral et canal du Midi	44.763 39
Total	5 9.091 96
20e semaine 1859. Chemin de fer	443.045 11
— — Canal	63.872 17
Total	506 917 28
Chemin de fer, différence sur 1859	17.283 46
Canal, — —	15.108 78
Total	2.174 68

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.816.255 73
— — 1859	7.942.869 25
Différence	873.386 48

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 229 —

Du 13 au 19 mai 1860

16.435 Voyageurs	50.333 21
Bagages et Marchandises	75.103 42
Total	125.436 63
Semaine correspondante de 1859	1 5 9 3 50
Produit kilométrique annuel, en 1860	28.932 81
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en moins	27.77 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	42.30 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.035.733 29
— — 1859	2.035.723 42

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 154 —

Du 13 au 19 mai 1860.

14.176 voyageurs	21.931 30
Bagages, Marchandises, etc.	43.813 21
Total	65 744 51
Semaine correspondante de 1859	58.730 88
Différence	7.013 63
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.240 424 25
— — 1859	1.144.444 80
Différence	101.979 45

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1859 — 134 —

Du 13 au 19 mai 1860

13.306 Voyageurs	26.015 70
Bagages, Marchandises, etc.	27.773 19
Total	53.788 89
Semaine correspondante de 1859	73 551 19
Différence	19.762 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	920.733 22
— — 1859	933.096 91
Différence	12 363 69

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres

Du 13 au 17 mai 1860.

Voyageurs	1.778 35
Bagages, Marchandises, etc.	18 606 90
Total	20.385 25
Semaine correspondante de 1859	21.836 35
Différence	1.451 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	430.607 75
— — 1859	460 935 05
Différence	30.327 30

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 6 au 12 mai 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 955 kil.

77.644 Voyageurs	235.748 92
Bagages et Marchandises	521.723 80
Transports militaires	33.868 10
Total	791.340 82
Semaine correspondante de 1859	1.264.630 75
Différence	473.289 93

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

39.628 Voyageurs	63.006 05
Bagages et Marchandises	29.147 33
Transports militaires	4.829 »»
Total	96.983 40
Semaine correspondante de 1859	124.568 70
Différence	25.585 30

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	890.323 22
En 1859	1.389.199 45
Différence	498.876 23

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1169 kil.

En 1860	14.928.183 »»
En 1859	19.577.079 37
Différence	4.648.896 37

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1859. — 1321 —

Du 13 au 19 mai 1860

43.457 Voyageurs ....En florins	111.496 »»
877.197 »» quintaux Marchandises	236.367 »»
Total.........	347.863 »»
Semaine correspondante de 1859....	360.056 »»
Différence.........	12.193 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	6.150 386 »»
— — 1859..	5.738.018 »»
Différence.........	411.368 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 6 au 12 mai 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 452 kilomètres.
1859. — ...... 455 —

17.601 Voyageurs....................	126.285 15
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	25.728 77
— (petite vitesse)	259.620 57
Total de la semaine.....	411.634 49

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

8.181 voyageurs.......	15.184 61	19.799 44
Bagages. March. (gr.vit.)	1.879 50	
Marchandises(petite vi .)	2.735 33	

Total des deux lignes réunies.....	431.433 93
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................	5.037.677 38
Total..........	5.469.111 31

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 7 au 13 mai 1860.

34.040 Voyageurs....................	61.793 30
Bagages, Marchandises, etc............	39.885 09
Recettes diverses	261 50
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	30.374 57
Total..	132.319 56
Recettes correspondantes de 1859...	158.926 73
Différence.........	26 607 17
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.141.683 55
— — 1859..	1.977.343 18
Différence.........	164.340 37

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine de mai 1860	7.310 26
— — 1859	7.163 95
Différence.........	146 31

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 98. —

Du 13 au 19 mai 1860.

53.099 Voyageurs.....................	41.717 79
Marchandises et Bagages.............	22.274 17
Total..........	63.991 96
Période correspondante de 1859....	52.991 38
Différence.........	11.000 58
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	988.355 52
— — 1859..	912.685 95
Différence.........	75.709 47

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 13 au 19 mai 1860

35.822 Voyageurs	59.110 25
Bagages, Marchandises...............	43.523 20
Total..........	102.633 45
Semaine correspondante de 1859.....	86.737 69
Différence.........	15.895 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.802.612 79
— — 1859..	1.558.139 08
Différence.........	244.483 71

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 12 au 18 mai 1860.

17.425 Voyageurs...................	25.110 05
Bagages, Marchandises, etc..........	17.107 87
Total..........	42.217 92
Semaine correspondante de 1859....	29.766 06
Différence.........	12.451 86
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	629.916 29
— — 1859...	493.053 49
Différence.........	136.862 80

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

1860. Longueur exploitée : 45 kilomètres.

Du 6 au 12 mai 1860.

3.003 Voyageurs......................	3.008 85
Bagages, articles de messagerie. ...	329 26
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc........................	5.367 85
Total de la semaine.....	8.705 96
Recettes antérieures.............	82.467 50
Total général..........	91.173 46

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

9e semaine, du 29 avril au 5 mai.

5.558 Voyageurs........................	21.592 26
Bagages et marchandises (gr. vitesse).	3.144 28
Total..........................	24.737 54
Recettes antérieures depuis le 1er mars	231.176 03
Total..........................	258.913 57

Nota. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois d'avril 1860.........................	153.062 81
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860...........................	494.453 21
Total..........	647.515 52

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1860. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.737 Voyageurs..........................	1.713 30
Bagages, Marchandises, etc......	15.948 15
Total..........	17.661 45
Recettes antérieures........	52.394 70
Total..........	70.056 15

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Avril	105.159 95	93.778 10	11.381 85	12.13
à 1ers mois	519.301 09	449.890 80	69.410 29	15.42

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Avril	1,320,690 55	1,205,261 96	115,434 59	9.58
5 1ers mois.	6,573,976 58	6,082,628 75	491,347 83	8.08

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en avril 1860	61.954
Becs éclairés en avril 1859.........	57.276
Augmentation en avril 1860	4.678 becs
Recettes du gaz. — Avril 1860......	182.168 75
Recettes du gaz. — Avril 1859......	166.632 43
Augmentation en avril 1860.........	15.536 32
Recettes de l'exercice 1859-60(10 mois)	2.257.753 37
— 1858-59 —	2.018.082 97
Augmentation pour l'exercice courant	239.670 40

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section nord du réseau.—Bourbonnais.

Tirage au sort de 132 obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon.

Dans sa séance publique du 24 mai 1860, le conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a procédé au tirage au sort de 132 obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, à amortir le 1er juillet 1860.

Ont été déclarées amorties les obligations numérotées :

1,498	à	1,515	18	100
1,616	à	1,626	11	
2,180	à	2,259	71	
449	à	480		32
Total égal,				132

Ces obligations seront remboursées à raison de 1,250 fr. chacune, à dater du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie (section nord), 7, rue de la Chaussée-d'Antin, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 2 juillet 1860, à 3 heures, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à Paris, à l'effet de statuer sur les mesures que proposera le Conseil, en raison de la situation actuelle de la Société.

MM. les actionnaires porteurs de 20 actions au moins, devront déposer leurs actions possédées ou représentées, ainsi que leurs pouvoirs, avant le jeudi 28 juin, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45 ; à Londres, chez MM. Desvaux et Ce, ou chez M. T. Uzielli, où il leur sera délivré des cartes d'admission.

Le président du Conseil d'administration,

BERAT.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux actionnaires.

MM. les porteurs d'actions du che-

min de fer Franco-Suisse sont prévenus que, aux termes des articles 18 et 24 des statuts, l'intérêt du montant des versements effectués leur sera payé, *à partir du 1er juin 1860*, à raison de quatre pour cent l'an, soit neuf francs par action, pour le huitième semestre, du 1er décembre 1859 au 1er juin 1860.

Ce paiement aura lieu : à *Neufchâtel*, à l'administration centrale du chemin de fer Franco-Suisse (tous les jours excepté le dimanche, de neuf heures du matin à midi, et de deux heures à quatre heures du soir), et à *Paris*, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, à la Caisse centrale de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (de dix heures à deux heures), *contre la remise* DU HUITIÈME COUPON, détaché du titre au porteur.

Le comité de direction du chemin de fer Franco-Suisse.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux sont prévenus que depuis lundi, 21 mai, le solde du dividende de l'exercice 1859, fixé par l'assemblée générale à 2 fr. par action (sous déduction d'une retenue de 5 centimes pour les titres au porteur, en vertu de la loi du 23 juin 1857), est payé aux caisses habituelles de la Société, savoir :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce ;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Société.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale ordinaire pour jeudi 31 mai 1860, à neuf heures du matin, dans le palais de Montenovo, à Vienne.

Il sera soumis à MM. les actionnaires :

1° Le compte rendu de l'exercice 1859 ;

2° Les délibérations relatives au moyen à employer pour obtenir les ressources nécessaires votées par l'assemblée générale extraordinaire du 6 février dernier pour l'achèvement des travaux ; et

3° L'élection de deux membres pour le conseil d'administration.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée, devront, en exécution du § IV des statuts, déposer chacun *quarante actions* au moins :

A **Vienne**, dans *la Caisse de la Société* ;

Ou à **Paris**, chez MM. *de Rothschild frères.*

Le conseil d'administration rappelle en même temps à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, ni plus de vingt voix comme mandataire. Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 26 mai courant au plus tard.

Vienne, le 30 *avril* 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du Conseil d'administration, en date du 1er mai courant, les 200 fr. par action, restant dus pour solde, ont été appelés et doivent être versés du 1er au 10 juin prochain :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 6, calle del Turco ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, 50, rue de Provence ;

A Reus, chez M. Frédéric Alameda, représentant de la Compagnie.

Paris, le 18 mai 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire le jeudi 28 juin 1860, à trois heures après midi, dans la salle de la Grenette, à Fribourg, à l'effet :

1° D'entendre le rapport du Conseil d'administration et d'approuver les comptes de l'exercice 1859 ;

2° De délibérer sur une proposition d'emprunt et sur des modifications à introduire dans les statuts et les cahiers des charges ;

3° De délibérer sur toutes les autres questions qui pourraient être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires, porteurs de 10 actions au moins, qui désirent assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'article 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations jusqu'au mercredi 20 juin inclusivement, soit au bureau du Conseil d'administration à Fribourg, soit au domicile élu à Paris, rue Laffitte, 17.

Fribourg, le 21 mai 1860.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire,

ALB. CUONY.

SOCIÉTÉ R. G. D. DES CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le nombre des actions déposées n'ayant pas atteint le chiffre exigé par les statuts pour la validité de l'assemblée générale ordinaire qui devait avoir lieu le 31 mai courant, cette assemblée est remise au 28 juin prochain, à trois heures, au siége de la succursale, à Paris, boulevard de Strasbourg, n° 68.

Il est en même temps donné avis à MM. les actionnaires que le Conseil d'administration ayant, depuis la première convocation, reconnu l'utilité de soumettre à leur approbation des mesures qui nécessitent la réunion d'une assemblée extraordinaire, ils sont également convoqués en assemblée générale extraordinaire pour ledit jour 28 juin.

En conséquence, cette assemblée aura à délibérer :

1° Comme assemblée ordinaire, sur les questions contenues dans l'ordre du jour publié lors de la précédente convocation ;

2° Comme assemblée extraordinaire, sur une proposition de libération des actions au-dessous de 500 fr.

MM. les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, qui n'ont pas retiré leurs cartes pour l'assemblée du 31 mai, et qui voudront assister à l'assemblée du 28 juin, auront à déposer leurs actions, soit à Luxembourg, au siége de la Société, soit à Paris, au siége de la succursale ci-dessus indiqué, de midi à trois heures, jusqu'au 14 juin inclusivement.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 20 juin, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

COMPAGNIE DE

L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Liste des numéros d'obligations 3 0/0 sortis au tirage du 22 mai 1860.

Émission de 1857 et émission de 1859.

Remboursables à partir du 1er janvier 1861, au capital de 500 fr.

Émission de 1857.		Émission de 1859.	
2.809	28.307	253	10.455
4.166	30.105	937	12.531
4.220	30.136	1.296	15.279
4.884	32.190	1.523	15.492
5.067	39.556	3.590	15.736
6.741	42.451	3.861	16.597
6.982	43.327	5.696	16.716
7.720	44.670	8.179	20.504
7.865	45.392	8.480	21.685
13.496	45.467	9.340	21.895
17.835	47.359	9.727	22.597
19.697	47.631	10.351	23.938
23.273		10.720	

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire cent francs, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus tous les jours :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

Émission de 22,500 dixièmes d'actions.

Sur la demande de plusieurs actionnaires, le Conseil d'administration a décidé que le coupon de dividende du 10 novembre prochain sera reçu en paiement des actions de la nouvelle émission.

En conséquence, MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils pourront verser, jusqu'à concurrence du montant des actions souscrites, les coupons de dividende du 10 novembre prochain, à raison de 10 fr. par coupon :

A Paris, rue Richer, 19 ;

A Bruxelles, à la Société générale ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils.

UNION FINANCIÈRE ET INDUSTRIELLE.

MM les actionnaires de la Société l'Union financière et industrielle sont prévenus qu'ils peuvent se présenter au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, 8, pour toucher le coupon échu et échanger leurs titres contre les actions de la Société des anciennes Salines nationales de l'Est, en exécution de la décision de l'assemblée générale du 4 avril dernier.

SOCIÉTÉ

DES VERRERIES DE STOLBERG

Conseil de surveillance.

(*Assemblée générale du 15 mai 1860.*)

MM. Léopold SCHEIBLER (président).
Fritz von WERNER.
Wilhelm KOHSON.
Adolphe CHARLIER.
Gustave DEFONTAINE (secrétaire).

De l'avis conforme du conseil de surveillance, le premier versement de 20 0/0, soit de 20 thalers par action, devra être effectué valeur 15 juillet prochain, chez les banquiers de la Société, MM. Charlier et Scheibler, à Aix-la-Chapelle.

Stolberg, le 15 mai 1860.

E. RAABE et Ce.

VENTE PUBLIQUE

aux enchères, après le comte de S..., d'un très beau wagon salon, par le ministère de Me Sibire, commissaire-priseur, le jeudi 31 mai 1860, 3 heures précises, à la gare de Montparnasse. — La vente se fera au comptant. — 5 0/0 en sus du prix.

On pourra visiter ce wagon de 1 heure à 4 heures les trois jours qui précéderont la vente.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les nouvelles de Sicile ont jeté pendant quelque temps la perturbation sur notre marché, et la rente a été d'autant plus affectée que la spéculation a été surprise dans un moment où elle avait pris de nombreuses positions à la hausse; mais ainsi qu'il arrive si souvent à la Bourse, les acheteurs ne se sont pas contentés de se liquider, la place s'est retournée, et un vaste découvert s'est formé dans des bas cours. Aussi ce qu'il était facile de prévoir est arrivé. Les vendeurs prudents ont pris les devants et se sont hâtés de rentrer dans la rente aux environs de 69. Mais il reste encore un découvert considérable qui commence à s'inquiéter de sa position. Il voit les prix tendre chaque jour à se raffermir, la fin du mois approche, et les inscriptions de rente enlevées chaque jour pour les caisses publiques manquent de plus en plus au comptant. Aussi la rente qui, dans un moment de panique, était tombée vendredi dernier à 68 35, a repris vivement le cours de 69, et elle s'est ensuite améliorée de jour en jour jusqu'à 69 60. Elle reste à 69 40. Ce cours est encore fort modéré puisqu'il est à 2 fr. au-dessous du plus haut prix du mois, et qu'en tenant compte du coupon de semestre, il ne représente en réalité que 67 90.

La Bourse de Paris a été encouragée dans son mouvement de reprise par la tenue des consolidés, qui ont remonté en peu de jours de 94 3/4 à 95 3/8. Les spéculateurs anglais ne se sont pas laissés entraîner par la panique de la Bourse de Paris, et ce qui a contribué au mouvement de hausse des consolidés, c'est que l'argent était redevenu abondant et que l'on s'attendait à une diminution du taux de l'escompte. En effet, les directeurs de la Banque d'Angleterre, dans leur réunion hebdomadaire du jeudi, viennent de réduire l'escompte de 1/2 0/0 à 4 0/0.

La spéculation a été peu animée sur les actions du Crédit mobilier, qui néanmoins ont remonté de 30 fr.

On a fait aussi quelques rachats de chemins de fer. Les actions de Lyon, qui avaient déjà repris à 870, ont été ramenées à 865; il est vrai qu'il se présentait peu d'offres à ce cours. L'Orléans a moins à craindre de la comparaison avec les recettes de 1859, et comme il avait éprouvé depuis le détachement une très-forte baisse, il s'est relevé plus facilement de 1,297 fr. 50 à 1,330. Le Nord a été fort recherché ces jours-ci, et il est presque revenu à ses hauts cours, mais le coupon ne sera détaché sur ce chemin qu'au mois de juillet. Il en est de même pour les actions du Midi qui sont soutenues par l'appât de son coupon de 17 francs.

Une reprise rapide a eu lieu depuis deux jours sur les actions des chemins de fer autrichiens qui, après être tombées jusqu'à 480, ont remonté à 515. Cette hausse a eu lieu lorsqu'on a appris que l'on avait fixé à 40 francs, dans l'assemblée du 23 mai, le dividende de l'exercice 1859. Ces 40 francs, joints aux 25 francs d'intérêts, représentent pour l'année un revenu de 35 francs, c'est-à-dire 7 0/0 au pair. Les Lombards ont joui également d'un retour de faveur qui les a ramenés au-dessus du pair. Les Saragosse ont été continuellement recherchés de 510 à 515, et la bonne tenue de ce chemin doit nécessairement amener des acheteurs sur le Pampelune qui n'est encore coté qu'à 480.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 16 jusqu'à celle du 24 mai :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 à 68 40; elle a repris à 69 85, et elle est restée à 69 40. Elle a varié à terme de 68 35 à 69 60; elle est restée à 69 40.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 95 60 à 95 10; elle est restée à 95 75.

La Banque de France a fléchi de 2,810 à 2,800; elle est restée à 2,830.

Le Crédit foncier a monté de 815 à 830.

Le Crédit mobilier a fléchi de 655 à 635; il est resté à 665.

Les actions d'Orléans ont baissé de 1,320 à 1,297 50; elles sont restées à 1,223 75.

Le Nord ancien a baissé de 963 75 à 955; il est resté à 977 50; le Nord nouveau, de 857 50 à 840; il est resté à 866 50.

L'Est a fléchi de 598 75 à 590; il est resté à 600.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 857 50 à 845; il est resté à 865.

Le Midi a fléchi de 512 50 à 500; il est resté à 516 25.

Le Genève a varié de 400 à 410.

Le Dauphiné a monté de 575 à 600; il est resté à 598 75.

Le Béziers a fléchi de 130 à 120; il est resté à 135.

Les Autrichiens ont fléchi de 50250 à 480; ils sont restés à 513 75.

Les Lombards ont fléchi de 498 75 à 487 50; ils sont restés à 503 75.

Les Saragosse ont varié de 487 50 à 517 50; ils sont restés à 512 50.

Les Romains ont varié de 310 à 320; ils sont restés à 320; les Russes libérés ont varié de 480 à 482 50; les Xérès, de 510 à 520; le Victor-Emmanuel, de 405 à 412 50.

Samedi. — Une vive reprise a eu lieu sur la rente; mais les cours étaient plus faibles à la clôture. Le mouvement a été moins marqué sur les chemins, dont les prix se sont toutefois un peu améliorés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 40 à 69 25, et à terme de 69 40 à 69 20; le 4 1/2 0/0, de 95 40 à 95 20. La Banque s'est soutenue à 2,800; le Crédit foncier, à 815; le Mobilier, de 665 à 657 50; l'Orléans, de 1,325 à 1,315; le Nord ancien, de 957 50 à 962 50; le Nord nouveau, de 857 50 à 855; l'Est, de 595 à 593 75; le Lyon, de 868 75 à 860; le Midi, de 508 75 à 507 50; l'Ouest, de 555 à 560; le Genève, de 402 50 à 405; le Dauphiné, de 585 à 582 50; le Béziers, de 120 à 125; les Autrichiens, de 498 75 à 492 50; les Lombards, de 500 à 496 25; les Saragosse, de 501 25 à 498 75; les Victor-Emmanuel, de 402 50 à 407 50. Les Romains se sont tenus à 330; les Russes libérés, à 480; les Xérès à 520.

Lundi. — Les cours étaient indécis par suite de l'incertitude qui existe sur la véritable situation des choses en Sicile. Les prix ont un peu fléchi, mais il y avait peu d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 69, et à terme de 15 à 69 05. Le 4 1/2 0/0 a monté de 20 c. à 95 45. La Banque est sans changement à 2,800; le Crédit foncier, à 815. Le Mobilier a fléchi de 5 à 652 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,312 50. Le Nord ancien a monté de 2 50 à 965; le Midi, de 5 à 512 50. Le Nord nouveau s'est tenu sans changement à 855; le Lyon, à 860; le Genève, à 405. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 557 50; les Lombards, de 1 25 à 495. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 493 75; les Saragosse, de 2 50 à 501 25; le Xérès, de 2 50 à 517 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 405; les Romains, à 330; le Nord de l'Espagne, à 447 50.

Mardi. — Le début de la Bourse était assez sombre. Cependant les achats du comptant ont arrêté la baisse, et ont même déterminé une assez vive reprise pour la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 85 à 69 30, et à terme de 68 80 à 69 20. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 05 à 95 40. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 645 à 656 25; l'Orléans, de 1,308 75 à 1,322 50; le Nord ancien, de 960 à 967 50; le Nord nouveau, de 860 à 855; l'Est, de 590 à 595; le Lyon, de 856 25 à 865; le Midi, de 508 75 à 510; le Genève, de 402 50 à 406; l'Ouest, de 560 à 557 50; les Autrichiens, de 488 75 à 492 50; les Lombards, de 492 50 à 498 75; le Victor-Emmanuel, de 405 à 410; les Saragosse, de 500 à 510; les Xérès, de 517 50 à 520; les Pampelune, de 475 à 480; les Romains, de 330 à 335.

Mercredi. — Le début de la Bourse était animé et en hausse. Les affaires sont devenues plus tard languissantes; mais les valeurs sont restées en hausse, et le comptant était demandé. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 69 40, et à terme de 15 c. à 69 35; le 4 1/2 0/0, de 30 c. à 95 75; la Banque, de 20 à 2,820; le Crédit foncier, de 5 à 820; le Crédit mobilier, de 6 25 à 662 50; l'Orléans, de 3 75 à 1,326 25; le Nord ancien, de 7 50 à 975; le Nord nouveau, de 10 à 865; l'Est, de 1 25 à 596 25; le Lyon-Méditerranée, de 3 75 à 868 75; le Midi, de 5 à 515; le Genève, de 5 à 410; le Dauphiné, de 15 à 598 75; les Autrichiens, de 15 à 507 50; les Lombards, de 5 à 503 75; les Saragosse, de 1 25 à 511 25; les Victor-Emmanuel, de 5 à 415.

Jeudi. — Le début de la Bourse était très-animé, par suite d'une nouvelle hausse de 1/4 sur les consolidés et de la réduction de l'escompte de la Banque d'Angleterre à 4 0/0. Les cours ont ensuite éprouvé une légère réaction, mais ils ont conservé une partie de leur amélioration. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 55 à 69 40, et à terme, de 69 60 à 69 40. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 75. La Banque a monté de 10 à 2,830; le Crédit foncier, de 10 à 830. Le Crédit mobilier a varié de 770 à 665; l'Orléans, de 1,328 75 à 1,323 75; le Nord ancien, de 980 à 977 50; le Nord nouveau, de 867 50 à 865; l'Est, de 597 50 à 600; le Lyon-Méditerranée, de 870 à 865; le Midi, de 520 à 516 25; le Dauphiné, de 600 à 598 75; le Béziers, de 140 à 135; les Autrichiens, de 515 à 513 75; les Lombards, de 507 50 à 503 75; les Saragosse, de 517 50 à 512 50; les Victor-Emmanuel, de 415 à 412 50.

Vendredi. — Le marché a été moins animé que les jours précédents. Le cours de la rente, après s'être élevé à 69 55, a fléchi à 69 10. Les consolidés sont arrivés avec 1/8 de baisse sur le cours d'hier. Le Crédit mobilier est toujours lourd. Les chemins de fer se sont ressentis des dispositions de la place et ont été sans aucun essor. L'Orléans a baissé de 1,323 75 à 1,315; le Nord, de 977 50 à 972 50; l'Est, de 597 50 à 595; le Lyon, de 863 à 866 25; le Midi, de 516 25 à 517 75; l'Ouest, de 563 75 à 565; le Genève, de 410 à 407 50. Le même mouvement s'est produit sur les chemins de fer étrangers.

F. Gaussen.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES							
Caisse génér. des chemins de fer	C	170 000	500	»	25 »»	jan. av. juil.	280 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500		25 30	....	730 »»
Omnium lyonnais .... —	Civ.	7 000	1/7000	»	25 »»	janv. juill.	410 »»
Comptoir V.C Bonnard et Cᵉ —	C	6.000	100	»	Néant	février	47 30
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	300 »»	avril	»
Sécurité.......... —	A	200	5.000	/5	»»	....	20 0/0 b.
Union des ports.. ...... —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril. ...	30 0/0 b.
Lloyd français.... ...... —	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février....	15 0/0 b.
Océan .... —	A	200	5.000	4000	290 »»	....	25 0/0
Chambre d'assurances.... —	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	41 0/0
Mélusine.......... —	A	400	5.000	4/5	309 »»	mars......	10 0/0 b.
Vigie.......... —	A	200	5.000	4000	734 »»	....	21 0/0 b.
Sauvegarde.... ...... —	A	200	5.000	4000	375 »»	février....	13 0/0 b.
Centrale.......... —	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février..	22 0/0 b.
Réunion .... —	A	1.200	5.000	4000	385 »»	février....	»
Comptoir.......... —	A	600	5.000	4000	»	....	3 0/0 b.
Sphère.... ...... —	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril.....	740 0/0 b
Phénix.......... —	A	4.000	1.000	»	200 »»	mai, nov..	430 0/0 b
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	625 »»	mars.....	160 0/0 b
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril.....	71 0/0 b.
Soleil.... ...... —	A	1.000	6.000	4/5	845 »»	avril.....	120 0/0
France .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 »»	avril....	60 0/0 b.
Urbaine .... —	A	1.060	5.100	4/5	325 »»	avril.....	90 0/0 b.
Providence ...... —	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril.....	75 0/0 b.
Aigle. ...... —	A	400	600	2000	200 »»	avril.....	25 0 0
Paternelle .... —	A	2.000	1.000	800	Néant	avril.....	»
Confiance.......... —	A	800	5.000	4000	Néant	avril.....	5 0/0 b
Nord.......... —	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril.....	5 0/0
Générale....... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2175 »»	t. les 3 ans	20 0/0
Nationale .... —	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 5 ans	10 0/0 b
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	20 0/0 b
Phénix .... —	A	400	5.000	4000	130 »	t. les 3 ans.	8 0/0 p.
Caisse Paternelle.......... —	A	8.000	500	400	13 »»	avril.....	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	24 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre.*	A	24.000	500	»	60 »»	janv. juill.	905 »»
— act. de jouissance —	A	»	1/24000	»	21	juin	»»» »»
Omnibus de Lyon........ —	C	10.000	100	60	Néant	....	55 »»
Omnibus de Londres...... —	E	60.000	100	»	3 »»	....	41 25
Omnibus des ch. de fer.. —	C	2.200	300	»	15 »»	janv. jt.	175 »»
Conduites parisiennes...... —	C	1.700	60	»	4 »»	....	»»» »»
Cᵉ imp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars.....	60 »»
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	30 »»	avril, oct.	1220 »»
— act. de jouiss. —	A	60.000	1/60000	»	8 30	1ᵉʳ juin...	91 »»
Bourgogne, act. de capital —	A	7.360	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1000 »»
— act. de jouiss. —	A	27.200	1/27200	»	12 50	1ᵉʳ juin ...	100 »»
Arles à Bouc, act. de capital —	A	8.000	1.000	»	30 »»	avril, oct.	160 »»
3 canaux, act. de capital.. —	A	19.040	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1135 »
Aire à la Bassée.......... —	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	7500 »»
Sambre à l'Oise .... —	A	11.550	1.000	»	60 »»	....	720 »»
Scarpe inférieure.......... —	C	2.000	1.000	»	»»» »»	....	1575 »»
Sambre française canalisée —	A	6.000	1.000		100	....	1450 »»
Canalisation de l'Ebre.... —	A	61.000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	80.000	1/80000	»	4 0/0	avril, oct..	417 50
Pont, gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	45 »»	....	450 »»
Pont de Rouen.......... —	A	900	1.000	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Ponts réunis.... ...... —	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis... —	C	4.006	1.000	»	5 1/4 0/0	....	231 »»
Darin, L. Gay et Cᵉ. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	205 »»
Marc-Fraissinet et Cᵉ.... —	C	»	»	»	»	....	330 »»
Messager. imp. (Serv. marit.) —	A	40.000	500		30 »»	janv. juill	640 »»
Cᵉ générale maritime.. .. —	A	40.000	500	»	Néant	janv. juill.	195 »»
Comp. génér. de navigation —	C	17.520	1/17520	»	»» »»	....	101 »»
Comp. de navigation mixte —	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	104 »»
Armements Darbey et Cᵉ. —	E	20.000	500	»	5 »»	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	éant	avril oct..	500 »»
Long-Pendu.......... —	Civ.	»	500	»	»» »»	....	250 »»
Montchanin.......... —	C	6.900	500	»	»» »»	juin déce mb	»»» »»
Centre-du-Flénu.......... —	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai, ...	345 »»
Pont-de-Loup-Sud........ —	Civ.	2.500	1.000	»	35 »»	avril......	400 »»
Monthieux-Saint-Etienne. —	Civ.	2.400	300	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy.......... —	C	30.000	500	»	35 »»	févr. août.	725 »»
Azincourt.......... —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»»» »»
Chazotte.......... —	A	5.000	1/3000	»	21 50	....	600 »»
Layon-et-Loire.......... —	A	1.450	1/1450		»» »»	....	400 »»
Epinac.......... —	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1ᵉʳ décemb	»»»» »»
Loire. .... —	A	80.000	1/80000	»	6 »»	....	136 25
Mont-Rambert.......... —	A	80.000	1/80000	»	9	....	125 »»
St-Etienne.......... —	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	137 50
Rive-de-Gier. .... —	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	403 75
Mayenne et Sarthe...... —	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	»»» »»
Grand'Combe.......... —	A	24.000	1/24000	»	70 »»	janv. juill.	756 »»
Unieux et Fraisse........ —	»	»	300	»	»	....	40 »»
Carmaux .... —	C	116.000	100	»	6 25	mai novem	65 »»
Roche-Molière et Firminy —	»	» »	500	»	»» »»	....	110 »»
Houill. réun. à Quarégnon —	A	8.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges...... —	A	30.000	500	»	35 »»	....	400 »»
Compagnie générale. *Asphaltes*	E	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais.. .... —	»	10.000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	E	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»» »

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août.	10 »»
Tenès (cuivre)........ —	C	24.000	100	»	Néant	....	»» »»
Pontgibaud, plomb argentif. —	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	»»» »»
Santander.......... —	C	16.000	500	»	37 25	janv. juill.	»»» »»
Vieille-Montagne. zinc.. .. —	A	90 000	80	»	20 »»	mai, nov..	262 25
Nouvelle-Montagne, zinc.. —	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	625 »»
Stolberg et Wesphalie, priv. —	A	40.000	375	»	5 »»	octobre ...	»»» »»
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	»» »»
Corphalie. zinc.......... —	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juill.	500 »»
Eschweiler, priv. zinc..... —	A	6.500	375	»	16 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc —	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »»
Silésie. zinc.......... —	A	50 000	375	»	16 75	mai, nov..	155 »»
Terre-Noire..... *H.-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	....	300 »»
Decazeville (Aveyron)... —	A	3.600	2 000	»	Néant	juin, déc..	1000 »»
Alais (Gard) .... —	A	18.000	1/18000	»	3 »»	juin déc. .	310 »
Creusot (Saône-et-Loire).. —	C	20.000	500		70 »»	juin déc...	640 »»
Allevard.......... —	»	»»	1.000	»	» »»	....	1040 »»
Basse-Indre. .... —		5 000	500	»	40 »»	avril, oct..	700 »»
Châtillon et Commentry... —	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	150 »»
Horme.......... —	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	500 »»
Maubeuge (Nord)........ —	A	8.000	1/8000	»	25 »»	....	420 »
Fourchambault .... —	C	50 000	1/50000	»	14 »»	....	305 »»
Marine et chemins de fer .. —		54.000	1/54000	»	41 »»	mai. nov.	415 »»
Côte-d'Or. .... —	»	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Franche-Comté.......... —	C	40.000	500		15 »»	mai novem	115 »»
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.000	1/6000	»	60 »»	....	655 »»
Firminy.......... —	»		250	»	»» »»	....	173 »»
Pont-Lévêque (Vienne).... —	C	»	500	»	»» »»	....	155 »»
Monceau-s. Sambre (Belg.) —	A	10.000	500	»	65 »»	avril. oct.	710 »»
Providence (Belgique)...... —		5.200	1.000	»	7 »»	septembre.	1255 »»
Phénix métallurgique..... —		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	»»»
J.-F. Cail et Cᵉ........ *Usines*	C	14.000	500	»	37 50	sept. mars.	60 »»
Caronte.......... —	C	70.000	100	10	Néant	....	»»
Chameroy.......... —	C	4.000	500	»	»»	juin. déc.	»»» »»
Sandiford.......... —	C	3.300	250	»	50	....	»» »»
Christofle.......... —	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	400 »»
Cᵉ immobilière (Rivoli)... —	A	240.000	100	»	7 »»	janv. juill	110 »»
Docks Louis-Napoléon..... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	203 75
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai novem	1480 »»
Union des Gaz.......... —	C	21 000	250	»	»» »	janvier..	37 50
Marseille (et Mines de Portes) —	C	45.000	1/45000	»	12 »»	avril. oct.	167 50
Nord (Batignolles)...... —	C	.000	500	»	25 »»	juin décemb	»»» »»
Est Vincennes).......... —	E	1.000	500	»	57 »»	....	»» »»
Versailles.......... —	C	.500	500	»	25 »	mars sept.	»» »»
Amiens .... —	C	1.200	500	»	25 »»	janv. juill.	1 0 »»
Calais .... —	C	1.000	1.000	»	90 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Etienne.......... —	A	1.050	1/1050	»	180 »»	....	1600 »»
Lyon .... —	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2150 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1705 »»
Wazemmes.......... —	C	2.100	410	»	12 50	1ᵉʳ octobre.	»»» »
Malaga.......... —	»	»	»	»	»» »»	....	»»» »»
Cᵉ centrale, Lebon 13 villes —	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	500 »»
Montpellier.......... —	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»»
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »»	août.......	303 »»
Cohin.......... —	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	300 »»
Société Lainière.......... —	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy.......... —	A	5.000	1/5000	»	30 »»	30 avril...	»»» »»
Siècle................ *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	10 »	janv. juill.	»»» »»
Droit .... —	C	100	2.500	»	000 »»	....	3100 »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon.......... —	C	24.000	500	»	6 »»	....	100 »»
Oignies. Belgique.......... —	A	24.000	500	»	30 10	septembre.	140 »»
Aix-la-Chapelle. Prusse rh. —	A	2.000	375	»	Néant	1ᵉʳ octobre.	»» »»
Sétif (colonies de)...... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	»»» »»
Caoutchouc souple .... —	C	50.000	60	»	12 »»	31 mars...	»» »»
Chollet et Cᵉ .... —	C	40 000	100	»	Néant	....	»» »»
Cᵉ générale des Eaux..... —	A	80.000	250	»	12 »»	....	257 50
2 Cirques (E. Dejean et Cᵉ) —	C	8.750	200	»	10 0/0	5 fév. juill.	210 »»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compᵉ générale des Omnibus..	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob.	»»» »»
Cᵉ imp. des Voitures de Paris..	80	37.000	125	36	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille..........	300	20 000	500	15	20 »»	janv. juillet	400 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	835 50
Loire, anciennes..........	»	»	1.250	»	50 »»	....	1100 »»
— nouvelles..........	»	10.000	1.250	75	50 »»	février août	1060 »»
Carmaux (Charbonnages)......	270	3.000	500	30	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen......	100	12.500	125	26	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne..........	»	12.400	500	18	25 »»	janv. juillet	463 50
Aveyron (Decazeville) 1855-57 .	500	8.000	500	50	20 »»	janv. juillet	»»» »»
Compagnie générale des Eaux..	270	20 000	500	50	15 »»	avril octob.	252 50
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai nov.	242 50
Horme anc..........	475	2 110	312 50	20	20 »»	30 juin déc.	465 »»
nouv..........	265	7.000	300	30	15 »»	31 mars sept	2 2 50
J.-F. Cail et Cᵉ	40	8.500	470	11	20 »»	janv. juill.	404 25
Rue impériale de Lyon..	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill.	535 25
Gaz de Paris..........	410	23.340	500	45	25 »»	janv. juillet	407 50
Union des gaz..........	200	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»»» »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 19 AU 25 MAI

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Capital nominal	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 19 Compt.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Compt.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Compt.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Compt.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Compt.	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Compt.	Vendredi 25 Terme
14.5	[illegible]	99	400.000	500	»	87 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	1410	[illegible]	1412 50	1412 50	1415	[illegible] 25	1415	1421 25	1415	1415
919	1566	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	961 25	963 50	965	965	967 50	967 50	972 50	973	971 75	977 50	975	978 50
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	845	845	...	852	860	855	865	865	865	865	860 25	...
»	»	»	»	»	»	»	»	[illegible] au 1er tirage	...	...	...	...	...	...	917 50	...	...	...	...	...
1514	1600	99	500.000	500	»	31 70 pour 1859	mai 1860	Est	618 50	598 75	588 25	590 75	587 50	585	586 25	5.8 25	583	587 50	587 50	585
1.83	1799	»	662.000	500	»	62 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	910	910	910	908	907 50	905	910	908 75	905	905	903 75	905 25
793	1625	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	508	507 50	510	512 50	512 50	512 50	515	515	517 50	518 25	519 50	513 75
1100	1 [illegible]	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	octobre 1859	Ouest	557 75	560	556 75	557 50	560	557 50	563 75	560	565	562 75	564 25	565
279	334	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	402 50	405	...	403	405	403	403	410	410	410	411 75	407 50
58	52	99	36.000	500	»	...	octobre 1859	Graissessac à Béziers	135	135	130	...	140	...	130	135	135	...	142 50	135
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	575	582 50	...	...	...	...	581 25	580 75	600	580 75	600	580 75
184	436	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	»	»	54.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1283	1341	99	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	495	492 50	497 50	493 75	490	492 50	502 50	501	505	501 25	506 25	505
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	412 50	413	405	405	403 75	403	417 50	415	414	412 50	415 25	410
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	14 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	400	402 50	...	...	...	502 50	...	...	405 50	...	...	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	400
50	175	99	80.000	500	410	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	...	»	252 50	»	...	»	252 50	»	243 75	»	241 25	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	...	»	417 50	»	...	»	...	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	...	...	...	...	490	...	...	...	4-0 50	...	4-0	...
463	815	99	210.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	516 25	494 75	503	501 25	504 25	510	510	511 25	511 75	...	510	511 25
»	»	»	»	»	...	»	»	Saragosse-Barcelone	497 50	...	403 75	...	402 50	...	403 50	...	403 50	...	401 50	...
»	810	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	330	...	320	...	335	...	335	...	330	...	330	...
»	»	99	28.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	400	...	...	...	...	»
»	132	99	61.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	520	515	520	517 50	520	517 50	5.0	...	530	513	520	...
1300	3133	99	750.000	500	360	...	oct. 1859 avril	Lomb.-Vénit. Sud-Autrich.	507 50	508 25	507 75	510	507 50	509 75	504 25	503 75	505	503 75	504 25	500
»	723	99	200.000	500	350	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	...	447 50	447 50	450	448 75	445	440	»	440	436	437	»
»	»	99	3.[illegible]	500	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	357 75	357 75	...	...	351 25	353 75	355	355	356 25	355 25	358 25	356 25

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	19	21	22	23	24	25
1848	5 000	1936	»	»	1.250	décembre.	60 »	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	1120	...	...	1110
1842-1849	12 000	1943	»	»	1.250	mars.	50 »	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1841	2 775	1874	1100	»	1.250	mars.	50 »	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8 [illegible]	1871	1125	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	1027 50	...	...	...
1848	13.333	1936	750	»	1.250	décembre.	50 »	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	1105	...	1005	...
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	1000	...	1010	...	1010	...
»	8 300	1927	»	»	1.250	mai.	50 »	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 »	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.530	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 »	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	1100	...	1110	...	1040	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 »	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	1050	...	1050	...	...	1051
1852	80.000	1985	1050	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1035	1045	1027 50	1030	1030
1847-1854	36.240	1936	divers	»	1.250	novembre.	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	985	...	...	...	...	975
1851	31.040	1985	500	»	625	mars.	25 »	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	485	...	...	485	485	...
1854	102.014	1956	»	»	625	décembre.	25 »	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	505	...	...	...	505	...
1852	120.000	1956	»	»	625	avril.	25 »	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	5.0	5.0	510	507 50	502 50	...
1852	309.000	1958	divers	»	650	avril	25 »	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	498 75	491 50	492 50	5.0	420 75	497 50
»	3.000	1903	»	»	500	juillet.	20 »	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 »	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6 000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	700	...	...	...	...	...
1845	17 410	1944	500	»	502	mai.	18 07	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1854	131.067	1951	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1855	250.000	1956	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	D° (nouvelles)	297 50	298 75	300	300	301 25	300
1852	64 043	1952	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	...	...	...
1855	304.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 »	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	305	301	302 75	301 75	307 50	308 75
1853-1857	1162.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 »	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	302 50	305	303 50	303 75	303	303 50
1854-1857	675 000	1956	divers.	»	500	mai.	15 »	D°.	Nord	303 75	303	303	305	303 25	307 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 »	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	...	300	300	...	301 25	...
1857	54 545	1954	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	D° (nouvelles)	298 75	298 75	298 75	300 75	298 75	300
»	250.000	1956	»	»	500	avril.	15 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	298 75	297	300	301 25	301 25	300
»	1 240 000	1951	divers.	»	500	avril.	15 »	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	301 25	302 25	302 75	302 50	301 25	302 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 »	D°.	Bourbonnais	297 50	298 75	302 50	301 25	301 25	301 75
»	200 700	1957	295	»	500	juin	15 »	D°.	Midi ... gar.	298 75	300	300	300 25	303 75	304 25
»	32 010	1956	290	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Bessèges à Alais	...	278 75	278 75	...	285 75	282 50
1857	305 517	1949	270	»	500	mai.	15 »	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	300	301 25	302 50	303 25	302 50	301 75
»	26 277	1955	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Ardennes	300	300	300	300	300	301 25
»	28 000	1957	»	»	500	juin	15 »	D°.	Dauphiné ... gar.	300	300	300	300	295 75	298 75
1858	500 000	1958	»	»	500	»	15 »	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	300	293 75	295	295	293	293 50
»	593.448	1946	275	»	500	»	15 »	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	251 25	251 25	255	256 25	255	256 25
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	251 50	253 50	257 50	257 50	257 50	254 75
1858	...	1951	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	245	247 50	240	241 50	241 25	242 50
1858	190 000	19 3	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	263 50	262 50	262 50	263 75	262 75	262 50
1859	24.576	1937	300	»	500	»	15 »	D°.	Cordoue à Séville	260	...	...	260	260	260
1859	»	1906	»	»	500	»	15 »	D°.	Séville à Xérès	260	260	261 50	261 25	261 25	261 25
»	»	»	»	»	...	»	...	»	Saragosse-Pampelune	...	...	»	260	260	260
»	100.300	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre	Graissessac à Béziers	116 25	116 75	114 75	117 50	117 50	111 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 19 Comptant	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Comptant	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Comptant	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Comptant	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Comptant	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Comptant	Vendredi 25 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	68 95	68 10	68 »	68 65	67 30	68 20	68 40	68 35	68 80	68 40	68 90	67 10
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	95 50	96 20	95 65	95 65	95 49	...	96 75	96 15	95 75	96 75	96 ...	...
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2800 »	»	2800 »	»	2800 »	»	2820 »	»	2830 »	»	2830 »	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	620 »	»	645 »	...	6.5 »	»	...	»	642 50	»	630 »	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	817 50	...	815 »	...	...	...	820 »	817 50	8.0 »	8.2 50	820 »	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	475 »	477 50	478 25	477 50	478 »	...	475 »	...	4.6 25	...	477 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	445 »	447 50	...	447 50	447 50	»	447 50	»	447 50	»	447 50	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 »	»	100 »	»	98 75	»	98 75	»	98 50	»	98 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	88 75	»	88 75	»	90 »	»	90 »	»	90 »	»	90 »	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	860 »	»	...	»	...	»	...	»	865 »	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	652 50	657 50	652 50	652 50	665 »	656 25	662 50	658 10	667 50	665 »	662 50	665 75
Crédit industriel et commercial	502 50	502 50	501 25	502 50	500 »	502 50	500 »	...	502 50	...	502 50	...
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1140 »	»	...	»	1112 50	»	1100 »	»	1110 »	»	1115 »	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	452 75	»	455 »	»	455 »	»	...	»	455 »	»	455 »	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	225 »	»	225 »	»	228 25	»	227 50	...	227 50	»	228 25	»
Ville de Marseille, Obligations 1848 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 »/»	»	95 »/»	»	94 7/8	»	95 1/8	»	95 3/8	»	95 3/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	...	»	...	»	97 1/4	»	...	»	...	»	...	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 15	...	83 ...	»	83 25	...	83 ...	...	83 25	»	83 ...	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	53 50	»	...	»	53 50	»	53 50	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	81 »/»	»	...	»	81 »/»	»	81 »/»	»	81 »/»	»	81 »/»	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	345 »	...	347 50	...	...	...	...	...	...	347 50
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	86 »/»	»	84 1/2	»	84 1/4	»	85 1/2	»	84 »/»	»	84 »/»	»
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance janvier 1860	452 50	453 50	...	437 50	450 ...	...	...	462 50	...	460 75	465 ...	465 ...
Espagne, differ. convert., jouissance janvier 1860	38 1/4	38 3/8	38 7/8	38 7/8	38 7/8	37 1/8	... »/»	38 1/2	38 3/8	... »/»	38 3/4	... »/»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	48 »/»	»	47 1/2	»	... »/»	»	4. »/»	»	... »/»	»	... »/»	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	47 1/8	... »/»	47 1/2	... »/»	47 1/2	... »/»	47 1/2	... »/»	48 1/4	... »/»	48 »/»	... »/»
D° intérieur, jouissance janvier 1860	47 1/2	48 3/4	46 »/»	48 »/»	46 »/»	46 »/»	46 »/»	46 1/4	46 1/4	46 3/8	46 1/8	46 3/8
Napolitain, 3 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	...	»	...	...	...	»	...	»

ARR. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1030 — 19e ANNÉE — N° 22 — SAMEDI 2 JUIN 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris	10 fr. par an
Départements	12 —
Étranger	15 —

PRIX DES INSERTIONS

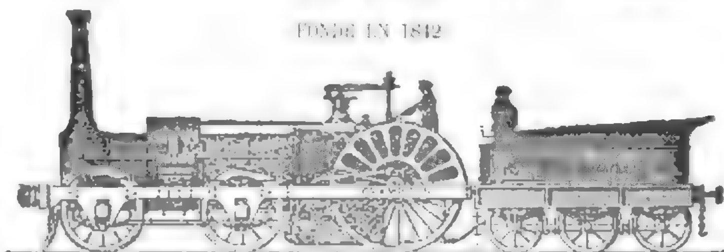
Corps du Journal (la ligne)	3 fr. »
Aux Annonces —	1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CLOTURE LE 6 JUIN.

Émission de 40,000 Obligations
DU
CHEMIN DE FER
DE
PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Obligations de 500 fr., rapportant 15 fr., émises à 250 fr.

JOUISSANCE DU 1er AVRIL 1860

Les souscripteurs aux obligations du chemin de fer de Pampelune à Saragosse, qui veulent libérer ces obligations par anticipation, et jouir de la bonification d'intérêt accordée pour les versements anticipés, désirent connaître exactement le montant de cette bonification. En voici le décompte :

Ces obligations de 500 francs rapportent 15 francs d'intérêt et sont émises à 250 fr., payables comme suit :

50 fr. en souscrivant;

50 fr. dans les dix jours qui suivront la répartition ;

50 fr. du 1er au 10 juillet;

Et 100 fr. du 1er au 10 octobre.

Pour les souscripteurs qui verseraient en souscrivant le montant intégral des obligations, la bonification d'intérêt est de 3 fr., et, par suite, le prix effectif de l'obligation est de 247 fr., jouissance du 1er avril.

Le paiement des coupons d'intérêt s'effectue en octobre et avril :

A Madrid, chez M. J. de Salamanca ;
A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce ;
A Marseille, id.
A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse, } au syndicat des agents de change.

La souscription *sera close, pour Paris et les départements, le mercredi 6 juin.*

On souscrit :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce ;
A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, on peut verser au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société sont prévenus que, par suite de la décision prise en assemblée générale, le 26 du mois dernier, il leur est payé, depuis le 1er juin courant, 4 fr. 35 c. par action nominative, et 4 fr. 05 c. par action au porteur, pour solde du dividende de l'exercice 1859.

Ce dividende est payé sur la production des titres.

MM. les actionnaires sont également prévenus que les actions sorties au tirage effectué dans cette assemblée sont remboursées à raison de 300 fr. à partir de la même époque.

La liste officielle de ce tirage se trouve à la page 477 de notre numéro de ce jour.

Les paiements ont lieu au siége de la Société, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.
(LIGNE PIO CENTRALE)

Une assemblée ordinaire et extraordinaire des actionnaires de la Société générale des chemins de fer Romains aura lieu le lundi 25 juin 1860, à huit heures du soir, à Paris, rue Richelieu, n° 99, pour :

Approuver, s'il y a lieu, les comptes; recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

Recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

Conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions. Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions donnant droit à assister à cette assemblée générale devra être effectué au moins dix jours avant le jour de l'assemblée, savoir :

A Paris, dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, n° 99;

A Rome, au siége social, palais Filippani, place de la Pilotta.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le *Moniteur* qui a paru ce matin a publié la note suivante :

« Le gouvernement croit devoir protester » contre les suppositions de tout genre, les » accusations malveillantes ou les interprétations irréfléchies auxquelles a donné » lieu, depuis quelques semaines, la question de l'annexion de la Savoie et de l'arrondissement de Nice à la France. C'est à » la suite d'une guerre heureuse et d'événements qui ont considérablement accru » son territoire que le roi de Sardaigne, sur » la juste demande de l'Empereur, et consultant d'ailleurs l'intérêt de provinces séparées du reste de ses Etats par les plus » hautes montagnes de l'Europe, a consenti » à signer le traité qui va les réunir à la » France après le vote solennel des populations. Quoi de plus franc, de plus régulier, de plus légitime? Cependant, sous » l'influence de passions hostiles ou d'amitiés imprudentes, les uns se livrent à des » insinuations, les autres à des appréciations » qui tendent à attribuer au gouvernement » français le dessein de provoquer ou de » laisser naître des complications en Europe » pour y chercher l'occasion de nouveaux » agrandissements. C'est une pensée toute » contraire qui l'anime.

» Le gouvernement, nous le proclamons » hautement, déplore ces manœuvres destinées à propager journellement les impressions les moins exactes sur ses véritables intentions. L'Empereur fait tous ses » efforts pour rétablir en Europe la confiance ébranlée. Son unique désir est de » vivre en paix avec les souverains ses alliés, et de mettre tous ses soins à développer activement les ressources de la » France. »

Le remarquable discours prononcé cette semaine par M. le ministre d'Etat au concours régional d'agriculture de Tarbes avait déjà rassuré les esprits. M. Fould, après avoir fait ressortir les heureux effets que doivent exercer sur le développement des ressources publiques les reformes économiques récemment inaugurées par le gouvernement français, avait hautement protesté contre l'intention prêtée à l'Empereur par la malveillance de profiter des agitations dont l'Europe est le théâtre pour étendre le territoire de la France au détriment des droits des Etats voisins.

« L'Empereur, ajoutait M. le ministre d'Etat, a maintes fois proclamé ce qu'il voulait : assurer à la France le rang qui lui appartient et lui garantir les bienfaits de la paix. Les paroles qu'il prononçait le 1er mars à l'ouverture de la session législative ne sont pas sorties de votre mémoire : « Cette » paix, disait il, je la veux sincèrement, et je » ne négligerai rien pour la maintenir. »

La note si précise du *Moniteur* vient donner une éclatante confirmation aux paroles rassurantes de M. le ministre d'Etat; le gouvernement proteste hautement contre les appréciations qui tendent à lui attribuer « le dessein de provoquer ou de laisser naître des complications en Europe pour y chercher l'occasion de nouveaux agrandissements. »

Après une telle déclaration, le doute n'est plus possible pour personne, les insinuations et les bruits répandus par l'esprit de parti tombent d'eux-mêmes; et la confiance un instant ébranlée doit renaître devant la manifestation publique des intentions de l'Empereur et de son gouvernement.

Quant à la situation de l'Italie méridionale, tout le monde est d'accord aujourd'hui sur ce point que les événements quels qu'ils soient qui s'accomplissent et vont s'accomplir dans le royaume des Deux-Siciles, ne peuvent être, dans aucun cas, de nature à troubler la paix de l'Europe et à motiver l'intervention armée des puissances restées jusqu'à ce jour étrangères à la lutte.

Il n'y a donc, — dans l'ordre politique, — rien qui puisse motiver les alarmes qui ont exercé quelque temps à la Bourse une influence regrettable. Non pas qu'elles aient pu prévaloir contre la situation de la place, mais elles ont empêché l'essor qui se serait assurément manifesté, sans la pression des faits du dehors. En effet le report est presque nul, chaque jour il se fait des escomptes qui prouvent qu'il y a manque de titres à livrer, le coupon sur la rente se détache dans quelques jours ; eh bien! malgré toutes ces conditions excellentes, le 3 0/0 est à 69 55, ce qui, déduction faite du coupon, le fait descendre au cours de 68 fr. 05

Il est vrai que les rangs de la spéculation sont bien éclaircis. Les bruits qui avaient couru de modifications favorables aux transactions se sont éteints. Las de lutter contre un état de choses depuis longtemps condamné et qui subsiste toujours, la plupart des capitalistes ont renoncé à s'engager dans des opérations de quelque importance. Peu à peu la place est devenue déserte, et aujourd'hui les efforts les plus résolus ne peuvent parvenir à galvaniser un marché que le marasme a complétement gagné.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 30, ferme à 69 55.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 fr, ferme à 96 25.

L'emprunt est coté 69 60.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	68.44 0/0
Union Suisse	7.61 0/0
Ouest	7.30 0/0
Midi	6.52 0/0
Ardennes	5.40 0/0
Ouest suisse	3.35 0/0
Central Suisse	».41 0/0
Est	».07 0/0
Nord	0.02 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Bessèges à Alais	4.90 0/0
Orléans	5.46 0/0
Autrichiens	8.72 0/0
Dauphiné	14.84 0/0
Lyon-Genève	20.66 0/0
Victor-Emmanuel	24.17 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	33.62 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	44 08 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	25 mai	1 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 10	69 55	» 45	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 »»	96 25	»» 25	» »»
Banque de France	2860 »»	2830 »	» »»	30 »»
Consolidés	95 2/8	95 »»	» »»	» 2/8
Crédit foncier	830 »»	897 50	67 50	»» »»
Crédit mobilier	658 75	660 »»	1 25	»» »»
Comptoir d'Esc^te	630 »»	672 50	42 50	» »»
Orléans	1315 »»	1325 »»	10 »»	» »»
Nord	972 50	972 50	»» »»	»» »»
Nord nouveau	865 »»	860 »»	»» »»	5 »»
Est	595 »»	597 50	2 50	» »»
Paris-Méditerran^e	866 25	868 75	2 50	» »»
Midi	513 75	513 75	» »»	»» »»
Ouest	565 »»	567 50	2 50	»» »»
Genève	407 50	407 50	» »»	» »»
Dauphiné	598 75	595 »»	»» »»	3 75
Graissessac-Béziers	135 »»	130 »»	»» »»	5 »»
Ardennes ancien.	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	505 »»	512 50	7 50	»» »»
Victor-Emmanuel	410 »»	410 »»	»» »»	»» »»
Russes	482 50	482 50	» »»	» »»
Romains	320 »»	320 »»	» »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	500 »»	497 50	»» »»	2 50
Saragosse	511 25	515 »»	3 75	»» »»

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Nous avons publié, dans notre numéro du 17 mars dernier, le nouveau projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer algériens.

Nous croyons utile de revenir sur ce projet, déjà un peu oublié, avec le rapport de la commission chargée de son examen.

Ce rapport, qui a été déposé sur le bureau du Corps législatif dans le courant du mois de mai, établit que des modifications importantes ont été apportées, sur la demande de la commission, au projet primitif.

Les modifications demandées portaient particulièrement :

1° Sur la révision des tarifs et sur la nécessité de les réduire considérablement pour les mettre plus en rapport avec les besoins du pays ;

2° Sur de nouvelles études du tracé du chemin de fer de Constantine dont les évaluations de dépenses semblaient fort élevées ;

3° Sur le prolongement jusqu'à la mer des deux chemins d'Alger à Blidah et d'Oran à Saint-Denis-du-Sig, qu'on se proposait de concéder en se réservant de leur donner ultérieurement ce complément indispensable ;

4° Sur la suppression de la clause relative à l'introduction en franchise des fers étrangers destinés à la construction des chemins.

On sait que le décret du 8 mai 1857, pour atténuer l'importance des sacrifices qui seront nécessités par l'établissement des chemins de fer en Algérie, a décidé que sur l'ensemble du réseau algérien s'élevant à 1,357 kilomètres, 186 kilomètres, considérés comme devant être les plus productifs, seront seuls concédés d'abord. Toutefois, les concessionnaires seront liés pour l'exécution des autres lignes, qui devront être exécutées au gré de l'administration dans un délai déterminé.

De là la division en lignes fermes, c'est-à-dire dont l'exécution doit avoir lieu immédiatement, et en lignes éventuelles.

Les lignes comprises dans la première catégorie sont les suivantes :

1° De la mer à Constantine . . 77 kilom.
2° D'Alger à Blidah . . . . 49 —
3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran . . . . 59 —

Dans la seconde se trouvent :

1° Le prolongement du chemin de fer d'Alger à Oran, jusqu'au port de Mers-el-Kébir ;

2° La ligne de Constantine à Alger ;

3° — de Blidah à Saint-Denis-du-Sig ;

4° — de Bougie à Sétif.

5° La ligne de Bone à Constantine, par Guelma ;

6° La ligne de Ténès à Orléansville ;

7° — d'Arzew à Mostaganem et Bélizane ;

8° La ligne d'Oran à Tlemcen, par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.

Le rapport n'a eu à s'occuper que des trois premiers chemins, en raison des encouragements qu'on demande pour eux à l'Etat.

La situation de l'Algérie commandant de recourir dans l'établissement des chemins de fer à toutes les économies qui peuvent en rendre l'exécution moins onéreuse, sans préjudicier à sa sécurité et à un bon service, on a admis pour l'exécution des chemins algériens :

Des pentes pouvant s'élever jusqu'à 17 millimètres par mètre, supérieures à celles tolérées en France pour tous les terrains montagneux ;

Des courbes à rayons de 300 mètres ;

Des tolérances de longueur de 50 mètres, pour les parties droites entre les courbes en sens inverse, et des pentes de 5 millimètres par mètre sur toute l'étendue des stations ;

La construction à une voie, avec des garages convenables, sauf à exécuter sur les lignes les plus fréquentées les ouvrages d'art pour deux voies.

Les concessionnaires devront exécuter immédiatement, et à leurs risques et périls, les trois chemins faisant partie de la concession ferme, moyennant la garantie, pendant 75 ans, de la part de l'Etat, d'un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital dépensé, sans que le capital garanti puisse excéder 55 millions ; et de plus, moyennant une subvention de 6 millions de francs composée : 1° pour 1,500,000 fr. de la valeur des travaux exécutés en 1858 sur les fonds de l'Etat, entre Alger et Blidah ; 2° pour le surplus, de trois annuités de 1,500,000 fr. chacune, payables à partir du 1er janvier 1862.

Comme les travaux exécutés entre Alger et Blidah ont employé non-seulement les 1,500.000 fr. dépensés par l'Etat, mais encore une somme de 600.000 fr. empruntée à la caisse de l'ancien budget local et municipal, la compagnie concessionnaire rétablira ladite somme dans cette caisse, en deux paiements égaux, à six mois d'intervalle.

L'évaluation des dépenses pour chacun des trois chemins faisant partie de la concession ferme, constituant le maximum sur lequel doit porter la garantie accordée par l'Etat, s'élève au chiffre total de 61 millions dont voici le détail :

	longueur.	dépenses.
1° Chemin de fer de la mer à Constantine . . . . . . kil.	77 310	39,800,000 »
2° Chemin d'Alger à Blidah	49 100	9,000,000 »
3° Chemin de St-Denis du Sig à Oran	59 890	12,200,000 »
Total . . .	186 300	61,000,000 »

Cette évaluation fait ressortir le prix du kilomètre :

Pour le chemin de fer de Constantine, à . . . . 539,000 fr.
Pour le chemin de fer d'Alger à Blidah, à 183,673
Pour le chemin de fer d'Oran, à environ 200,000

Ces chiffres, successivement débattus par le conseil des ponts et chaussées, le conseil supérieur des chemins de fer et par la commission du corps législatif, permettent de supposer, malgré le prix relativement élevé de quelques-unes des lignes, que les revenus du réseau seront suffisamment rémunérateurs, et que la garantie de l'Etat restera purement nominale.

Toutefois il est utile d'entrer dans quelques explications au sujet du prix de construction de la Ligne de la mer à Constantine, qui figurait dans le premier projet pour 44 millions, c'est-à-dire pour un prix kilométrique de 570,000 fr.

Le chemin de la mer à Constantine rencontre toutes les difficultés imaginables accumulées sur un parcours de 76 kilomètres. En effet, Philippeville et Constantine se trouvant dans deux bassins séparés, il y avait nécessité de franchir le faîte qui les divise et de couper un contre-fort important au lieu dit El-Kantour, ce qui oblige à percer deux

souterrains d'une longueur de 2,500 m. chacun. En outre, 3,000 m. de souterrains sont indispensables pour arriver à Constantine, au seul point des environs de la ville où on puisse établir une station et trouver la possibilité de prolonger ultérieurement la ligne. Le percement de ces 5,000 mètres de tunnel doit naturellement augmenter de beaucoup les dépenses de construction, puisqu'il entre pour 11 millions, c'est-à-dire pour le quart dans le chiffre proposé. Il faut considérer également que les ouvrages d'art et toutes les difficultés naturelles du tracé sont concentrés sur une distance relativement très-courte, et font du chemin de Constantine une ligne qui se trouve dans des conditions exceptionnelles de construction.

Nous comprenons donc que l'attention de la commission en ait été frappée; cependant en prenant comme point de comparaison une ligne dans une situation analogue, comme par exemple la ligne du Lot à Montauban, et certaines parties des chemins de fer pyrénéens, où la construction se trouve aux prises avec une infinité de difficultés naturelles, en tenant compte également du surcroît de dépenses en main-d'œuvre et en matériel qu'impose la situation particulière de l'Algérie, pays primitif et dépourvu de population et de ressources, surélévation qui peut être évaluée à 30 0/0 environ, on reconnaîtra facilement que l'écart entre la moyenne du prix kilométrique pour la ligne de Constantine et une ligne placée dans des conditions identiques, n'est pas, au fond, très-considérable.

Malheureusement, il existe encore, dans l'esprit public, certaines préventions contre notre colonie algérienne, et elles se sont fortifiées ici de l'hostilité que rencontre dans certaines régions l'esprit d'association et d'industrie représenté par les grandes Compagnies de chemins de fer.

Le rapport fait par M. le comte Lehon, au nom de la Commission, rapport très-substantiel et très-complet, qui résume de la manière la plus nette les diverses phases et modifications qu'à traversées le projet primitif des chemins de fer Algériens, laisse apercevoir, malgré les dispositions évidemment bienveillantes et libérales de son auteur, que le concours prêté aux chemins de fer algériens leur a été vivement disputé.

La subvention reste bien fixée à 6 millions comme dans le principe, mais le capital garanti a été diminué de trois millions; d'un autre côté les tarifs ont été abaissés dans une proportion assez forte.

Quant à la garantie d'intérêt dont le principe est consacré par l'article 2 du projet, elle ne s'applique plus qu'à un capital de 55 millions au lieu de 58 millions, et cependant le projet nouveau stipule expressément que cette garantie d'intérêt est de 5 0/0 sur le capital d'établissement, amortissement compris.

Enfin la durée de la garantie n'est que de 75 ans, quoique la durée de la concession soit de 99 ans.

Ces modifications et rectifications ne sont pas très-importantes au fond; mais elles ont une signification. Lorsqu'il s'agit de la création d'un grand réseau de voies ferrées dont dépend l'avenir de l'Algérie, il semble que l'importance des sacrifices imposés ne saurait être mise en balance avec celle des résultats qu'on en doit obtenir, et peut-être l'avenir du projet eût-il gagné à trouver des vues plus larges dans la répartition des avantages à accorder à une entreprise qui doit ouvrir pour l'Algérie une ère nouvelle.

Quoi qu'il en soit, le projet, qui porte également suppression de la clause relative à l'introduction en franchise des fers étrangers pour la construction des chemins algériens, est maintenant soumis aux délibérations du Corps législatif; la discussion a dû en commencer aujourd'hui, et bientôt, sans doute, la colonisation trouvera dans les voies ferrées les auxiliaires indispensables de toute industrie, des moyens de transport à bon marché.

J.-G. Bodot.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Assemblée générale du 26 mai.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société des Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille et des mines de Portes a eu lieu le samedi 26 mai, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, sous la présidence de M. le comte de Porot.

Après avoir constaté que 7,247 actions étaient représentées et que 87 actionnaires étaient présents, le président a déclaré l'assemblée régulièrement constituée, et il a appelé au bureau les deux plus forts actionnaires présents, MM. Derode et Adrien Leroy, en qualité de scrutateurs.

Il a été ensuite donné lecture du rapport de la gérance. Ce rapport annonce que les statuts de la Société anonyme ont été approuvés et adressés au conseil d'État par S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. On attend d'un instant à l'autre le décret d'autorisation; aussitôt que ce décret aura été rendu, une assemblée générale extraordinaire sera convoquée suivant l'usage, et les actions actuelles seront alors échangées contre des titres nouveaux.

Il résulte des développements dans lesquels le rapport entre, au sujet des mines de Portes, que la mise en exploitation du chemin de fer a exercé immédiatement la plus heureuse influence, car le prix des transports, qui, par charrettes, s'élevait à 8 et 10 fr. par tonne entre Portes et Alais, ne dépassera pas maintenant 2 fr. 50. Mais comme ce résultat ne date que des derniers mois de l'exercice, c'est à partir seulement de 1860 que s'ouvre définitivement pour les houillères de Portes une ère d'exploitation régulière et fructueuse.

Quant à l'usine à gaz, elle a continué sa marche progressive, grâce, d'un côté, à l'accroissement de la consommation du gaz dans la ville de Marseille, de l'autre, à l'abaissement continu du prix de revient du mètre cube.

En résumé, les bénéfices nets se sont élevés à	495,557 30
A déduire pour amortissement et remboursement au pair de 234 actions	70,200 »
Reste à répartir	425,357 30

Soit 8 fr. 85 par action, sur lesquels 4 fr. 50 ont été avancés au mois de décembre dernier par la Caisse générale des chemins de fer; les 4 fr. 35 formant le solde de ce dividende sont payés à partir du 1er juin.

Après quelques observations présentées par divers actionnaires, la fixation du dividende a été approuvée à l'unanimité.

Il a été ensuite procédé au tirage au sort des 234 actions à amortir conformément à la délibération de l'assemblée générale du 27 novembre dernier. Pour simplifier cette opération et assurer à toutes les séries d'actions une chance égale de remboursement, voici le système qui a été adopté. On sait que l'ancienne société des Gaz et l'ancienne société de Portes comprenaient chacune 24,000 actions; on a mis dans l'urne 240 numéros représentant chacun des centaines comprises dans les 24 000 actions; 117 numéros ont été extraits de l'urne par les scrutateurs, et ont indiqué ainsi les 117 séries de l'une et l'autre société dans lesquelles une action serait remboursée; ensuite on a mis dans l'urne 100 numéros; un seul de ces numéros a été extrait, et a déterminé, rapproché du chiffre de la centaine, le numéro de l'action à rembourser dans chaque série.

Un exemple fait comprendre ce système. Les premiers numéros de série sortis étaient 74, 204 et 152, ce qui représentait les séries 7,400, 20,400 et 15,200. Le numéro unique tiré ensuite, étant le 54, il en résulte que les trois premières actions à rembourser, tant pour l'ancienne société des Gaz que pour l'ancienne société des Mines, portent les numéros 7,454, 20,454 et 15,254.

Nous publions plus loin, aux annonces, la liste des 117 numéros désignés par le sort et qui correspondent à 234 actions à amortir, savoir : 117 parmi les actions de l'ancienne société des Gaz et 117 parmi les actions de l'ancienne société de Portes.

F. Grimald.

CHEMIN DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Assemblée générale annuelle du 31 mai.

Hier jeudi, 31 mai, a eu lieu, à Madrid, l'assemblée générale des actionnaires de la

Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.

Le télégraphe nous apporte les résultats de cette réunion.

Les comptes de l'exercice 1859 ont été approuvés, et un dividende de 12 fr. par action a été voté, ce qui porte, avec les intérêts, le revenu total à 36 fr. par action libérée de 400 fr.

Ce dividende sera payé à partir du 1er juillet prochain avec le coupon d'intérêt de l'exercice courant.

Nous publierons le rapport présenté à cette assemblée aussitôt qu'il nous aura été adressé.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Assemblée générale du 23 mai 1860.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société a eu lieu à Vienne le 23 mai dernier.

L'assemblée a fixé à 10 fr. par action le dividende de l'exercice 1859; ce qui porte, avec les intérêts déjà payés, le revenu annuel à 35 fr. par action.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Assemblée générale annuelle du 29 mai.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie générale des eaux a eu lieu mardi 29 mai, à la salle Herz, sous la présidence de M. le comte Siméon, président du Conseil d'administration.

Conformément aux statuts, le bureau a été composé des deux plus forts actionnaires présents, qui ont pris place au bureau en qualité de scrutateurs. M. Ernest Basset, secrétaire du Conseil d'administration, a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire.

M. le président a donné ensuite la parole à M. le directeur de la Compagnie, pour la lecture du rapport. Nous publions aujourd'hui ce travail qui donne d'intéressants détails sur la bonne situation des affaires de la Compagnie et sur la marche progressive de ses diverses entreprises. Un tableau comparatif des produits et frais de la Compagnie et des bénéfices pendant les exercices de 1857, 1858 et 1859 signale une augmentation constante dans les résultats de l'exploitation.

Le dernier exercice clos au 31 décembre 1859 se balance par un excédant des recettes sur les dépenses par une somme de.................... 1,332,262 91

En déduisant de ce chiffre les prélèvements statutaires qui s'élèvent à........... 52,262 91

On trouve un bénéfice net de................. 1,280,000 00

Soit 16 fr. par action, sur lesquels 10 fr. ont été payés comme à-compte. Le solde de 6 fr. par action sera payé à partir du 1er juillet prochain avec un premier à-compte de 5 fr. sur l'exercice courant, ensemble 11 fr. par action.

On trouvera dans le rapport les motifs qui ont déterminé le Conseil d'administration d'ajourner l'assemblée, convoquée d'abord pour le 1er mai, et on verra avec plaisir que la question très-importante pour les intérêts de la Compagnie et relative à l'exploitation du service des eaux de la ville de Paris est sur le point d'être résolue. M. le préfet de la Seine vient, en effet, d'arrêter les bases d'un traité entre la ville et la Compagnie qui règle les conditions de cette exploitation, et le conseil municipal en est saisi. Quand la décision du conseil municipal sera connue, une assemblée générale sera convoquée pour recevoir communication du traité intervenu. La Compagnie des Eaux entrera alors dans l'exploitation complète de son industrie, et si l'on juge par l'expérience acquise, on peut dès aujourd'hui prévoir des résultats très-satisfaisants pour l'avenir.

Après la lecture du rapport, l'assemblée a voté à l'unanimité les deux résolutions qui lui ont été soumises et dont on trouvera le texte à la fin de ce document.

F. Grimaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

On a soumis dernièrement au Corps législatif le texte d'un projet de loi tendant à accorder au Crédit foncier de France la faculté de faire des prêts aux départements, aux communes et aux associations syndicales.

Les départements, les communes, les associations syndicales, sont appelés à consacrer des sommes considérables à des travaux entrepris dans l'intérêt commun.

Depuis quelques années seulement les plus grandes villes de France ont subi une transformation pour ainsi dire complète; Paris, Lyon, Marseille, Toulon, le Havre, Lille, Rouen, ont vu élargir leur enceinte, répandre l'air et la lumière dans leurs vieux quartiers, élever des édifices qui, en concourant à l'embellissement de la cité, assurent le bien-être des masses.

D'un autre côté, le desséchement des marais, la multiplication des irrigations, la défense du sol contre les inondations, obligent aussi les départements et les communes à créer de grands travaux d'utilité publique; or, il est arrivé souvent que les moyens d'organiser le crédit en faveur des communautés administratives ou syndicales ont fait défaut : elles sont dans des conditions qui rendent leurs emprunts difficiles; souvent elles ont besoin de sommes très-considérables, parce que leurs travaux entrepris ont pour but d'améliorer des revenus et non de reconstituer des capitaux. Elles trouvent donc difficilement des prêteurs.

Jusqu'à présent la Caisse des dépôts et consignations a rendu de très-grands services aux départements, parce que le taux des intérêts qu'elle exige pour les prêts est inférieur à celui de tous les autres établissements de crédit; mais les règlements de son institution ne lui ont pas permis de faire toutes les avances réclamées d'elle.

En outre, elle ne peut faire que des prêts à court terme, et les sommes qu'elle consacre annuellement à cet emploi ne peuvent excéder 4 ou 5 millions de francs.

Dans cette situation, il convenait de chercher une institution qui pût satisfaire d'une manière complète aux exigences de la situation. Le Crédit foncier s'est présenté naturellement. Il est de son essence de prêter à long terme, au moyen d'annuités; le but principal qui lui a été assigné a été de concourir à l'amélioration de la propriété foncière; les associations syndicales n'ont pas d'autre but, les travaux qu'elles entreprennent pour les desséchements, les irrigations, les endiguements, ont pour caractère constant de rendre le sol plus productif; ceux qui sont entrepris par les départements et les communes, comme les routes nouvelles, les percements de rue, ont également pour résultat de donner plus de valeur aux propriétés rurales ou urbaines.

On a donc pensé que le Crédit foncier était véritablement appelé à s'occuper des emprunts dont nous venons de préciser les caractères, et à remplir la lacune qui existe dans nos établissements de crédit.

De là le projet de loi dont voici le texte :

Art. 1er. — La Société du Crédit foncier est autorisée à prêter, dans les conditions ci-après, aux communes, aux départements et aux associations syndicales, les sommes qu'ils auraient obtenu la faculté d'emprunter.

Art. 2. — Les prêts sont consentis avec ou sans affectation hypothécaire, et remboursables, soit à long terme, par annuités, soit à court terme, avec ou sans amortissement.

Art. 3. — Ils sont réalisables en numéraire.

Art. 4. — La commission allouée au Crédit foncier, pour frais d'administration, ne peut excéder 45 centimes pour 100 francs par an.

Art. 5. — En représentation des prêts et jusqu'à concurrence de leur montant, le Crédit foncier est autorisé à créer et à négocier des obligations en se conformant aux règles établies au titre V de ses statuts.

Ces obligations jouiront de tous les droits et priviléges attachés aux obligations foncières ou lettres de gages, par les lois et décrets concernant le Crédit foncier.

Art. 6. — Les créances provenant des prêts aux communes, aux départements et aux associations syndicales, sont affectées, par privilége, au paiement des obligations créées en vertu de la présente loi.

Les créances provenant du prêt hypothécaire demeurent affectées, par privilége, au paiement des obligations créées en représentation de ces prêts.

Art. 7. — Le Crédit foncier pourra, avant la réalisation des prêts qui sont l'objet de la présente loi, émettre des titres provisoires, pour une somme qui n'excédera pas cinq millions.

Art. 8. — Le chiffre des actions émises par le Crédit foncier sera maintenu dans la pro-

portion de 1/20 au moins des obligations ou titres en circulation.

Art. 9. — En cas de remboursement par anticipation, l'indemnité à payer par le débiteur est fixée à 50 cent. par 100 francs, soit demi pour cent du capital remboursé.

Par dérogation à l'article des statuts du Crédit foncier, cette règle est applicable à toutes les opérations faites par le Crédit foncier.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE.

Un décret inséré au *Moniteur* du 29 mai apporte des modifications importantes aux statuts de la Société du Comptoir d'escompte de Paris.

Ces modifications, qui élargissent dans une proportion très-vaste le cercle des opérations du Comptoir national d'escompte particulièrement en lui permettant de les étendre à l'étranger, portent sur le paragraphe 3 de l'art. 9, sur l'art. 6, l'art. 7 et l'art. 10 des statuts, et devront être approuvées par l'assemblée générale des actionnaires.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Assemblée générale annuelle du 31 mai.

Les actionnaires de la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales ont tenu, hier jeudi, leur assemblée générale annuelle, à la salle Herz, sous la présidence de M. Armand Béhic, président du Conseil d'administration.

Le rapport sur l'exploitation des divers services pendant l'exercice 1859, qui a été lu à l'assemblée par M. le président du Conseil, signale une amélioration constante dans les affaires de la Compagnie.

Nous publierons un résumé de ce travail dans notre prochain numéro.

Nous annonçons dès aujourd'hui le dividende de 60 fr. par action voté par l'assemblée générale, ce qui représente 10 0/0 du capital.

Le solde de ce dividende, soit 40 fr. par action, est payable à compter du 1er juin courant.

Les comptes de l'exercice 1859 ont été approuvés à l'unanimité.

F. Grimaud.

CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Le 15 mai dernier a eu lieu, à Madrid, l'assemblée générale des actionnaires de la Société de Crédit mobilier espagnol, sous la présidence de M. de Osma.

Nous publierons le rapport présenté à cette assemblée aussitôt qu'il nous aura été communiqué.

Nous nous bornons à faire connaître que l'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1859 et fixé le dividende à raison de 15 fr. par action, sur lequel un à-compte de 9 fr. a déjà été payé. Le solde de 6 fr. par action sera payé à partir du 1er juillet prochain.

F. Grimaud.

RACHAT DE CANAUX.

Le Corps législatif a été saisi dans la séance du 30 mai de huit projets de lois relatifs au rachat, pour cause d'utilité publique :

1° Du canal d'Arles à Bouc ; 2° des canaux d'Orléans et du Loing ; 3° des canaux de la Somme et de Manicamp, des Ardennes, de l'Oise canalisée et du canal latéral de l'Oise ; 4° de l'écluse d'Iwuy sur l'Escaut ; 5° du canal de la Sensée ; 6° du canal d'Aire à la Bassée ; 7° du canal de Roanne à Digoin ; 8° du canal de Briare.

Demain samedi il doit y avoir réunion dans les bureaux pour la nomination de la commission qui fera le rapport sur le projet de loi concernant le rachat des canaux.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 26 MAI 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 26 mai
Paris-Méditerranée	25 565 »»	866 25
Nord	23.694 »»	980 »»
Orléans	16.361 50	1317 50
Ouest	15.320 »»	565 »»
Est	13 781 06	596 25
Bességes	13.710 70	440 »»
Midi	10.539 96	515 »»
Genève	9.348 35	307 50
Ardennes	8.019 68	460 »»
Dauphiné	7.247 56	600 »»
Autrichiens	0.4.937 28	507 50
	Au 19 mai.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	11.858 67	496 25
Madrid à Alicante	11.548 54	498 75
Victor-Emmanuel	9.043 36	405 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La chambre de commerce de Lyon, qui avait si vivement appuyé naguère le tracé direct du chemin de fer de Lyon en Italie, par le département de l'Isère et Chambéry, vient, à l'occasion de l'annexion de la Savoie à la France, de revenir sur ce projet, dont l'exécution pourrait facilement se combiner avec le tracé qui a prévalu pour relier Bourgoin à Grenoble.

Dans une lettre datée du 21 mai, la chambre a renouvelé auprès de M. le ministre du commerce et des travaux publics l'expression de ses vœux à cet égard.

— Le prince régent de Prusse a inauguré, le 26 mai, le chemin de fer de Rhin et Nahe et de Sarrebrouck. De Kreuznach, tête de la section qui devait être inaugurée, le train arriva à une heure et demie au débarcadère de Saint-Jean et de Sarrebrouck où un déjeuner eut lieu, auquel assistèrent le comte de Pourtalès, ambassadeur de Prusse à Paris ; le général Marey-Monge, commandant la ville de Metz, et le baron Jeannin, préfet de la Moselle, chargé de complimenter le prince régent au nom de l'Empereur Napoléon.

Le convoi quitta Sarrebrouck à trois heures pour se diriger sur Trèves.

— On lit dans l'*Indicateur de Bordeaux* :

« La Compagnie des paquebots transatlantiques a inauguré son service entre Bordeaux et le Brésil par un splendide déjeuner à bord de la *Guienne*, spécimen de ces magnifiques navires destinés à relier la France aux contrées les plus riches du nouveau monde.

» Le nombre des invités s'élevait à cent cinquante environ, parmi lesquels nous avons distingué le préfet, le premier président de la Cour, le procureur impérial, le maire de Bordeaux et plusieurs de ses adjoints, le président de la Chambre de commerce, M. Arman, député au Corps législatif, le commissaire central et plusieurs chefs de nos grands établissements industriels. »

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

18 juin. — **Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Cologne, chez M. Eglinger, notaire, à 10 heures du matin.

25 juin. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, rue Richelieu, 99. Dépôt de 50 actions dix jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 juin. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Fribourg, salle de la Grenette, à 3 heures de relevée. Dépôt de 10 actions jusqu'au 20 juin.

28 juin. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68. (Voir l'avis publié à nos annonces du 26 mai.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions avant le 28 juin au siége social, rue Taitbout, 45.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er juin. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

1er juin. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement des intérêts sur les actions, soit 9 fr. par action. (Voir aux annonces du 26 mai.)

(DIVIDENDES.)

21 mai. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Solde du dividende de 1859, soit 1 fr. 95 c. par action au porteur. (Voir aux annonces du 26 mai.)

31 mai. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de 1859-60. (Voir l'annonce publiée dans notre numéro du 12 mai.)

31 mai. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges, aciéries de la marine et des chemins de fer.** — Paiement de 16 fr. 73 c. par action, impôt déduit pour les titres au porteur, et pour solde du dividende 1858-1859. (Voir l'annonce publiée dans notre numéro du 12 mai.)

1er juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement de 39 fr. 90 c. (impôt déduit) pour solde du dividende de 1859 sur les actions anciennes; de 7 fr. sur les actions nouvelles et de 8 fr. 43 c. 3/4 pour les actions nouvelles de Charleroi. Ces coupons seront pris en déduction, soit pour le paiement de 75 fr. par action nouvelle, en cours d'exécution du 1er au 15 juin, soit pour le versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, et dont la libération doit être faite le 31 décembre prochain pour dernier délai.

Service des Obligations.

1er juin. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations 5 et 3 0/0, à la caisse de la Compagnie.

1er juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement du coupon semestriel, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

APPELS DE FONDS

1er au 10 juin. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Appel des 200 fr. par action restant à verser pour libérer les titres de 500 fr. — A Paris, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne. (Voir aux annonces du 26 mai.)

1er au 15 juin. — **Chemins de fer du Nord.** — Versement de 75 fr. sur les actions nouvelles, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

1er au 30 juin. — **Chemins de fer du Nord.** — Versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860. Les versements non effectués à cette époque seront frappés des intérêts de retard à raison de 4 0/0 l'an, à compter du 1er juillet. (Voir, du reste, l'avis publié à ce sujet à nos annonces de ce jour.)

Jusqu'au 30 juin. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour la libération complète des actions, sous peine d'annulation de ces titres. (Voir l'avis officiel publié par la Compagnie à nos annonces du 12 mai.)

REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS.

1er juin. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Remboursement à 300 fr. de 234 actions sorties au tirage du 26 mai, et dont le résultat officiel se trouve à la page 477.

ÉCHANGE DE TITRES.

A partir du 28 mai. — **Compagnie royale des chemins de fer portugais.** — Échange des récépissés provisoires contre des titres au porteur, à la caisse de la Société de crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des finances ;

Vu la demande présentée à notre dit ministre des finances par les directeurs du Comptoir d'escompte de Paris, à la date du 2 mai 1860 ;

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
EST (1)	Du 20 au 26 mai.	1680	1,218,057 41	725 03	1618	1,172,263 90	724 51	0.07	».»»
ORLÉANS (1) *	20 — 26 —	1475	1,237,357 53	832 11	1475	1,298,315 32	880 21	»	3.46
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)*	20 — 26 —	1406	1,812,807 33	1,289 33	1363	2 637,736 12	1,912 56	»	33 62
OUEST (1)	20 — 26 —	1213	1,003,800 »»	827 50	1188	916 183 53	771 20	7.30	»
NORD (1)	20 — 26 —	964	1,097,336 14	1.138 31	964	1,097.108 86	1,138 08	».02	»
MIDI (1)	20 — 26 —	793	462,049 55	582 66	793	432,533 07	545 43	6.82	»
LYON A GENÈVE (1)*	20 — 26 —	231	123,373 55	534 08	231	154,144 95	673 12	»	20.64
ARDENNES (1)	20 — 26 —	164	66,349 07	401 56	157	60,256 84	383 80	5 40	»
DAUPHINÉ*	20 — 26 —	134	51,516 17	384 44	134	59,165 09	441 53	»	15 84
BESSÉGES A ALAIS (1)	20 — 26 —	33	21,871 60	662 77	33	23,021 95	697 63	»	4.59
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien*. Réseau Lombard	13 — 19 —	1326	796,214 92	600 46	1316	1,413,393 22	1,074 01	»	44.08
AUTRICHIENS*	20 — 26 —	1323	fl. 372,015 »»	281 18	1323	fl. 407,361 »»	308 07	»	8.72
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	13 — 19 —	482	385,967 61	800 76	482	239 478 07	496 84	68 45	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	13 — 19 —	57	24,032 43	421 62	»»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	21 — 26 —	275	63,577 36	231 19	265	56,942 81	214 84	7.61	»
CENTRAL SUISSE	20 — 26 —	236	107,551 73	455 72	206	93,464 16	453 70	».44	»
VICTOR-EMMANUEL*	14 — 20 —	214	139,021 11	649 62	214	183,352 43	856 78	»».»»	24.17
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX	6 — 12 —	103	24,828 82	241 05	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	18 — 24 —	97	39,291 77	405 07	80	31,353 50	391 92	3.35	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	13 — 19 —	45	12,402 33	275 60	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(*) *N. B.* — La diminution, sur ces diverses lignes, de la semaine de 1860, n'a d'autre cause que les transports militaires effectués pendant la semaine correspondante de 1859.

F. GRIMAUD.

Vu notre décret du 25 juillet 1854, qui a approuvé les statuts du Comptoir d'escompte de Paris;

Vu les articles 37 et 40 du code de commerce;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sont approuvées, sauf les ratifications de l'assemblée générale des actionnaires, et l'exécution de l'article 40 du code de commerce, les modifications suivantes aux statuts de la Société anonyme du Comptoir d'escompte de Paris, proposées par le Conseil d'administration de ladite Société, aux termes de sa délibération du 24 avril 1860.

Art. 9. 3° A se charger de tous paiements et recouvrements à Paris, dans les départements et à l'étranger; à fournir et à accepter tous mandats, traites et lettres de change, dont la couverture aurait été préalablement faite, soit en marchandises déposées dans les magasins généraux, soit en espèces, soit au moyen de transferts, de connaissements et contrats à la grosse, soit en valeurs agréées par le conseil d'escompte. . . . .

6° A recevoir en dépôt, moyennant un droit de garde, toutes espèces de titres et valeurs;

7° Enfin, à établir, sous sa responsabilité et avec l'autorisation du ministre des finances, des agences tant en France que dans les colonies françaises et à l'étranger; ces agences seront organisées et fonctionneront dans les mêmes conditions que le Comptoir lui-même.

Toutes autres opérations sont interdites.

Art. 10. Le Comptoir n'admettra à l'escompte que des effets de commerce revêtus de deux signatures au moins, et dont l'échéance ne pourra excéder cent cinq jours pour le papier payable à Paris, et soixante-quinze jours pour le papier payable dans les départements.

Pour les effets sur les départements, l'échéance pourra être étendue à quatre-vingt-dix jours, mais seulement à l'égard des effets payables sur les places où il existera une succursale de la Banque de France.

L'échéance des effets appuyés de connaissements pourra être élevée à cent quatre-vingts jours de vue.

Il ne sera admis à l'escompte aucun effet d'une échéance de moins de cinq jours.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur*, ainsi que dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 25 mai 1860.

NAPOLÉON.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Eaux, tenue le 29 mai 1860.

Messieurs,

En vous convoquant pour le 1er mai, nous pensions pouvoir vous rendre compte des faits accomplis pendant l'exercice 1859, et vous faire connaître en même temps le résultat définitif de nos négociations relatives à l'exploitation du service des eaux de la ville de Paris.

Contrairement à nos prévisions, l'état d'avancement de ces négociations ne nous permettant pas à cette époque de vous faire une semblable communication, nous nous sommes déterminés à ajourner cette réunion.

Depuis le 1er mai, nous avons mis le temps à profit et poursuivi nos négociations.

L'étude, nécessairement très-longue, dont une affaire aussi importante a dû être l'objet de la part de l'administration municipale et de la nôtre, est aujourd'hui terminée, et M. le préfet de la Seine a arrêté les bases d'un traité dont il a saisi le conseil municipal.

Un sentiment de haute convenance, qu'il nous suffira de vous indiquer, nous interdit de vous entretenir dès aujourd'hui, même officieusement, des conditions de ce traité.

Mais aussitôt après la décision du conseil municipal, nous vous convoquerons de nouveau, et dans cette réunion, nous vous rendrons compte de l'usage que nous avons fait des pouvoirs que vous nous avez confiés par votre délibération du 15 mars 1859.

Nous devons donc, Messieurs, nous borner, dans la séance de ce jour, à vous faire connaître les résultats de l'exercice 1859.

Nous sommes heureux, en les mettant sous vos yeux, de pouvoir vous signaler la situation favorable de la Compagnie et la marche progressive de ses diverses entreprises.

CHAPITRE Ier.

SITUATION GÉNÉRALE.

Ainsi que vous le verrez d'après le tableau imprimé que nous vous avons fait remettre, les produits réalisés par la Compagnie pendant les trois dernières années, ont toujours été en augmentant.

En 1857, les produits étaient en totalité de	1,696,525 54
Et donnaient, déduction faite des prélèvements statutaires, un bénéfice de	1,050,000 »
Soit 14 f. par action, ou 5 f. 02 c. 0/0.	
En 1858, ces mêmes produits s'élevaient à	1,869,242 51
Le bénéfice était de	1,080,000 »
Soit 13 f. 50 par action, ou 5 f. 40 c. 0/0.	
Le montant des produits réalisés par la Compagnie, dans le courant de l'année 1859, a atteint le chiffre de	2,161,158 31
présentant une augmentation de	291,915 81
sur celui de 1858.	
Cet accroissement dans les revenus a eu pour conséquence, dans le même exercice, un accroissement correspondant dans les bénéfices acquis, qui ont été de	1,332,262 91
Présentant une augmentation de	203,105 94
sur les bénéfices de 1858.	
Le bénéfice net, déduction faite des prélèvements statutaires, est de	1,280,000 »
soit 16 fr. par action, ou 6 fr. 40 c. 0/0 du capital.	

Ces résultats généraux de l'année 1859 résument notre situation, ils constatent le succès de la Compagnie et justifient vos espérances.

CHAPITRE II.

SITUATION FINANCIÈRE.

Le compte établissements se réglait au 31 décembre 1859, de la manière suivante :

Etablissements :

Banlieue de Paris.		12,979,265 01
Lyon.		9,160,133 64
Nantes.		1,197,021 70
Ensemble.		23,336,420 39
A ajouter pour avances sur travaux.		31,292 80
Total.		23,367,713 19
A déduire :		
Restant dû sur acquisitions de banlieue.	1,615,260 »	
Restant dû à divers entrepreneurs.	116,456 27	1,731,716 27
La somme réellement dépensée au 31 décembre 1859, est de		21,635,996 92

ainsi répartie :

Banlieue de Paris.	11,355,477 14
Lyon.	9,091,030 06
Nantes.	1,189,489 72
Total égal.	21,635,996 [illegible]

CHAPITRE III.

EXPLOITATION. — PRODUITS.

L'inventaire de la Compagnie, arrêté au 31 décembre 1859, constate, pour cet exercice, un solde en bénéfice de	1,332,262 91
Le bénéfice pour l'exercice 1858 ayant été de	1,129,156 97
L'augmentation pour 1859 est de	203,105 94
Les recettes de toute nature ont produit, en 1859	2,161 158 31
Les dépenses se sont élevées à	828,895 40
L'excédant des recettes sur les dépenses est donc de	1,332,262 91

Recettes :

Les recettes s'élevant à	2,161,158 31
se composent des produits de l'exploitation en 1859, savoir :	
Lyon.	497,883 25
Nantes.	128,657 08
Banlieue de Paris.	1,534 617 98
Total égal	2 161,158 31

Il résulte de la comparaison à faire entre cette situation et celle de l'année dernière, une augmentation de revenus de	291,915 80
En effet, la recette opérée en 1859, est de	2,161,158 31
Les produits de l'année 1858 ont été de	1,869,242 51
L'augmentation pour 1859 est de	291,915 80

Cette augmentation se répartit de la manière suivante, entre les trois entreprises que la Compagnie exploite en ce moment :

La banlieue de Paris a produit en 1859	1,534,617 98
Elle avait produit en 1858	1,331,329 51
L'augmentation est de	203,288 47

Cette augmentation est d'autant plus satisfaisante, qu'elle a été obtenue malgré le ralentissement déterminé dans les abonnements, après la promulgation de la loi du 15 juin 1859, en vertu de laquelle a eu lieu le 1er janvier 1860, l'annexion à Paris des communes de la banlieue.

Lyon a produit en 1859.	497,883 25
— en 1858.	410,097 62
L'augmentation est de	87,785 63
Nantes a produit en 1859.	128,657 08
— en 1858.	115,605 98
L'augmentation est de	13,051 10

Les augmentations obtenues sont donc :

1° Pour la banlieue de Paris.	203,288 47
2° Lyon.	87,785 63
3° Nantes.	13,051 10
Total.	304,125 20

Cette somme de 304,125 fr. 20 c., qui est bien en réalité l'augmentation obtenue en 1859, est de 12,209 fr. 40 c. supérieure à celle effectivement réalisée, et que nous avons annoncée être de 291,915 fr. 80 c.

Cette différence provient de ce que, dans la somme de 1,869,242 fr. 51 c., représentant le total des recettes effectuées pendant l'exercice 1858, figure, sous le titre de produits divers, une somme de 12,209 fr. 40 c., qui n'est pas reproduite dans les comptes de 1859.

Nous devons appeler votre attention d'une manière toute spéciale sur l'augmentation obtenue à Lyon, et dont le chiffre de 87,785 fr. 63 c. constate un mouvement de progrès que nous signalons avec plaisir.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Tableau comparatif des produits et frais de la Compagnie et des bénéfices
Pendant les exercices 1857, 1858, 1859.

Désignation des produits et frais de la Compagnie.	1857 Produits.	1857 Frais.	1857 Bénéfices.	1858 Produits.	1858 Frais.	1858 Bénéfices.	1859 Produits.	1859 Frais.	1859 Bénéfices.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Banlieues de Paris	1.005.020 »	248.521 20	756.498 80	1.331.329 51	263.816 61	1.067.512 90	1.535.017 98	327.133 87	1.207.484 11
Lyon	388.623 89	163.877 13	224.746 76	410.097 62	171.069 42	239.028 20	497.883 25	191.572 39	306.310 86
Nantes	115.963 06	61.201 22	54.761 84	115.605 98	45.603 76	70.002 22	1 8.637 08	52.488 04	76.169 04
Produits divers	186.918 59	»	186.918 59	12.209 40	»	12.209 40	»	»	»
Totaux	1.696.525 54	473.599 55	1.222.925 99	1.869.242 51	480.489 79	1.388.752 72	2.161.158 31	571.194 30	1.589.964 01
Frais généraux	»	111.806 90	111.600 90	»	131.674 12	»	»	130.037 64	»
Intérêts dûs	»	»	»	»	127.921 63	259.595 75	»	127.663 46	257 701 10
Totaux généraux	1.696.525 54	585.406 45	1.111.119 09	1.869.242 51	740.085 54	1.129.156 97	2.161.158 31	828.895 40	1.332.262 91
Bénéfices	»	»	1.111.119 09	»	»	1.129.156 97	»	»	1.332.262 91
Dividendes, déductions faites des prélèvements statutaires	»	»	1.040.000 »	»	»	1.080.000 »	»	»	1.280.000 »
	Soit 13 fr. par action, ou 5 fr. 02 c. 0/0.			13 fr. 50 par action ou 5 fr. 40 c. 0/0.			16 fr. par action ou 6 fr. 40 c. 0/0.		

CHAPITRE IV.

DÉPENSES.

La somme de 828,895 fr. 40 c. représentant la dépense correspondant à l'exercice 1859, se décompose ainsi :

1° Frais d'administration centrale,		130,037 64
2° Frais d'exploitation :		
Lyon,	191,572 39	
Nantes,	52,488 04	
Banlieue,	327,133 87	571,194 30
3° Intérêts des obligations et capitaux restant dus,		127,663 46
Total égal,		828,895 40

Cette somme de 828,895 fr. 40 c. représentant les frais de toute nature que la Compagnie a eus à payer en 1859, équivaut à 38 fr. 36 c. 0/0 du produit brut.

Lyon. — L'affaire de Lyon donne un produit brut de 497,883 35

Les frais particuliers s'élèvent à 191,572 39

Le produit net, indépendamment de la part de cette affaire dans les frais généraux et dans les intérêts à payer, est ainsi de 306,310 87

Soit 3.33 0/0 du capital engagé ; la proportion des frais particuliers au produit brut est de 38 83 0/0.

Nantes. — L'affaire de Nantes donne un produit brut de 128,637 04

Les frais particuliers s'élèvent à 52,468 05

Le produit net est de 76,169 04

Soit 6 35 0/0 du capital d'établissement, et la proportion des frais particuliers au produit brut est de 40 31 0/0.

Banlieue de Paris. — La banlieue donne un produit brut de 1,534,617 98

Les frais particuliers sont de 327,133 87

Le produit net est de 1,207,484 11

Ce produit net représente 10 0/0 du capital engagé dans cette entreprise, dont les frais particuliers s'élèvent à 21 31 0/0 du produit brut.

ENSEMBLE DES OPÉRATIONS.

Les revenus bruts de l'ensemble des opérations se sont élevés en 1859 à 2,161,158 31

La dépense, dans le même exercice, a été de 828,895 40

Bénéfice, 1,332,262 91

Ce bénéfice, qui représente 6 fr. 80 c. 0/0 du capital, serait à distribuer si les prélèvements statutaires à déduire ne réduisaient à 1,280,000 fr. le bénéfice disponible.

La proportion des frais d'exploitation de l'ensemble des opérations de la Compagnie au produit brut de ces mêmes opérations, est de 26 0/0.

CHAPITRE V.

DIVIDENDE.

Nous vous proposons de répartir de la manière suivante, et conformément aux articles 52 et 51 des statuts, le bénéfice de 1,332,262 91

Acquis à la Compagnie pour l'exercice 1859 :

1° Pour prélèvement au profit du fonds de réserve, 16,000 »

2° A titre de retenue destinée à amortir le capital social employé, 9,877 91

3° Pour restitution au capital, des sommes prélevées provisoirement pendant le cours des travaux, pour paiement d'intérêts, conformément à la

résolution prise par l'assemblée générale, dans la séance du 15 mars 1859,	26,385 »
4° A répartir entre les actionnaires à titre de dividende,	1,280,000 »
Total égal,	1,332,262 91

Sur la somme de 1,280,000 fr. que nous vous proposons de répartir à titre de dividende, entre les actionnaires, il a déjà été payé pendant le cours de 1859, 800,000 fr., soit 10 fr. par action, de sorte qu'il reste disponible une somme de 480,000 fr. représentant 6 fr. par action.

Le bénéfice total de 1859 sera de 16 fr. par action, soit 6 fr. 40 0/0.

Cette somme de 6 fr. qui complétera le dividende afférent à l'exercice 1859, sera payée aux actionnaires le 1er juillet prochain, avec un à-compte de 5 fr. sur le dividende de 1860, ce qui portera à 11 francs la somme que chaque action aura à recevoir à cette époque.

CHAPITRE VI.

OBLIGATIONS.

Par l'une de vos résolutions, vous nous avez autorisés à créer des obligations pour une somme de 20,000,000 fr.

En vertu de cette décision, que vous avez prise dans votre dernière réunion, et en exécution de l'article 5 des statuts, nous avons émis pour 5,000,000 fr. d'obligations, dans le placement desquelles nous avons été utilement secondés par la Société générale du Crédit industriel et commercial.

Le produit des 4,394 obligations souscrites pendant l'année 1859, a servi au remboursement d'une partie des sommes restant dues par la Compagnie.

Le surplus du montant de l'émission, qui atteint aujourd'hui le chiffre de 9,619 obligations, servira à parfaire le paiement des sommes que la Compagnie doit encore sur l'acquisition des affaires de la banlieue, et à solder des travaux d'extension.

Nous devons ajouter ici que le paiement intégral des sommes restant dues par la Compagnie sur le prix d'acquisition des affaires de la banlieue, sera effectué en même temps que le traité à conclure avec la ville de Paris deviendra définitif.

Nous bornons, quant à présent, aux 5,000,000 fr. d'obligations déjà émises, l'usage que nous comptons faire de la faculté que vous nous avez donnée dans la réunion du 15 mars 1859, de créer des obligations pour une somme totale de 20,000,000 fr.

L'emploi de ces 5,000,000 fr. suffira pour payer tout ce que nous restons devoir et régler tous les travaux, et permettra à la Compagnie de conserver par devers elle les fonds nécessaires pour le roulement de son exploitation.

Nous avons l'honneur de vous prier de vouloir bien approuver les résolutions suivantes :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes des recettes et dépenses pour l'année 1859.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration l'assemblée générale fixe à 6 fr. par action, le complément du dividende de 1859, qui sera payé le 1er juillet 1860, avec un à-compte de 5 francs par action, à valoir sur le dividende de 1860.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE.

Émission des obligations définitives.

M. Léopold S. Konigswarter, banquier, a l'honneur de prévenir les porteurs de titres provisoires *entièrement libérés* qu'ils pourront, à dater du 1er juin, les échanger contre les obligations définitives.

S'adresser aux bureaux de l'emprunt, à Paris, 58, rue de Provence.

CAISSE CENTRALE DE L'INDUSTRIE,

108, Rue Richelieu, à Paris.

ÉMISSION

De 4,000 obligations de 500 fr.

RAPPORTANT 6 0/0 D'INTÉRÊT,

Jouissance du 15 janvier 1860.

La *Caisse centrale de l'Industrie*, société en commandite, sous la raison sociale : VERGNIOLLE ET Ce, au capital nominal de 5 millions de francs, est propriétaire de vastes immeubles situés à Passy, au Parc des Princes, et à Beuzeval (Calvados).

Ces immeubles sont entièrement payés, et, par conséquent, libres d'hypothèques.

Leur admirable position leur assure une grande plus-value avec le temps.

Les magnifiques terrains du Parc des Princes, notamment, sont destinés à former, aux portes de Paris, un quartier des plus attrayants. La grande avenue des Princes, qui faisait autrefois partie du Bois de Boulogne, sera, un jour, le pendant de l'avenue Gabrielle, des Champs-Elysées.

Pour hâter cette plus-value, l'administration de la *Caisse centrale de l'Industrie* a arrêté un plan de charmantes constructions qui, tout en rapportant de 10 à 12 0/0, tripleront la valeur des terrains qui resteront libres.

C'est pour donner suite à ce projet, que la *Caisse centrale de l'Industrie* émet 4,000 obligations, représentant un capital de 2 millions de francs.

Ces obligations sont de 500 francs ; elles produisent **30 francs** d'intérêt par an, payables par semestre, en janvier et juillet ; elles sont remboursables à 500 francs dans dix ans.

Outre l'actif résultant des valeurs de portefeuille de la *Caisse centrale de l'Industrie*, ces obligations auront pour garantie DES IMMEUBLES COMPLÈTEMENT LIBRES D'HYPOTHÈQUES, dont la valeur, par les constructions projetées, sera portée **à 6 millions** au moins.

Ces obligations sont émises, jouissance de janvier dernier, à 500 fr., payables comme suit :

100 fr. en souscrivant ;
85 fr. du 1er au 15 juillet prochain, coupon semestriel déduit ;
100 fr. du 1er au 15 août ;
100 fr. du 1er au 15 septembre ;
Et 100 fr. du 1er au 15 octobre ;

Les souscripteurs qui verseront par anticipation jouiront d'une bonification d'intérêt de 6 0/0.

La souscription est ouverte jusqu'au 18 juin, chez MM. VERGNIOLLE et Ce, banquiers, 108, rue Richelieu.

Dans les villes où la Banque a des succursales, on peut verser au crédit de leur compte.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois......	2 1/2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois......	3 0/0
Ceux de 12 à 17 mois......	3 1/2 0/0
Ceux de 18 à 23 mois......	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus.	4 1/2 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

La souscription des obligations des mines de la Sarcelière ayant été couverte en totalité, les souscripteurs des obligations libérées sont prévenus qu'ils pourront retirer les titres définitifs, à partir du 15 juin, chez MM. L. Dauchez de la Chaise et Ce, banquiers à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 32.

FORGES.

Saint-Dizier, 26 mai :

Nous sommes sans cours bien dessinés. La fonte affinage a un cours nominal de 115 à 120, prix tenus par les producteurs. La fonte pour deuxième se soutient de 142 50 à 145 fr. le n° 1.

Fers laminés, suivant la commande, suivant les usines : fers marchands 1re classe, 250 à 260 fr., avec de 10 à 20 fr. d'écart par classe ; feuillards 1re catégorie, de 305 à 315, et 30 fr. d'écart par classe ; fers spéciaux, 240 à 250 fr., avec de 10 à 20 fr. par classe, franco gares de l'Est.

Fers battus. Sans changement jusqu'à ce jour à 290 fr. à Saint-Dizier.

Machine. Demandée à 230 et 240 fr. nos 20 et 21 ; tenue, 245 à 250 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 22 mai :

Les numéros mélangés ont subi une nouvelle baisse de 1 fr. 25 à 1 fr. 75.

Aujourd'hui, les transactions étaient considérables à fr. 63 55 et 63 40 ; il restait des acheteurs au dernier prix.

Après Bourse, les offres étaient de fr. 63 40 à 63 75 pour les numéros mélangés.

Les bonnes marques sont cotées comme il suit :

Gartsherrie n° 1, fr. 66 25 ; Calder n° 1, 67 50 ; Glengarnock n° 1, 66 50 ; autres bonnes marques n° 1, 62 25 à 62 50 ; dito n° 3, 61 85 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Charleroi, 20 mai :

MINERAIS.— Fraire, qualité ordinaire, fr. 38 à 40, censé lavé ; Ligny, 40 ; Florennes, 36.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1680 kilomètres.
1859 — 1619 —

12e année. — 21e semaine.

Du 20 au 26 mai 1860.

208.955 Voyageurs	436 861 25
Bagages, Marchandises, etc.	781.196 16
Total	1.218.057 41
Recettes antérieures	21.844.089 88
Total	23.062.147 29
21e semaine de 1860	1.218.057 41
Semaine correspondante de 1859	1.172.263 90
Différence	45.793 51
Recettes depuis le 1er janvier 1860	23.062.147 29
— — 1859	22.747.855 81
Différence	314.291 48

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil. — En 1859, 1.415 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 20 au 26 mai 1860.

106.617 Voyageurs	442.841 42
Bagages, Marchandises, etc.	784.516 11
Total	1.227.357 53
Semaine correspondante de 1859	1.298.315 32
Semaine correspondante de 1858	1.128 025 89
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	70.957 79
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	99.331 64
Recettes depuis le 1er janvier 1860	24.119 521 30
— — 1859	24.884.661 55
Différence en faveur de 1859	765.140 25

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Avril 1860.

Voir le numéro du 12 mai.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1283 —
1858 — 1250 —

Du 20 au 21 mai 1860.

188.602 Voyageurs	665.816 35
Bagages et Marchandises	1.146.990 98
Total	1.812.807 33
Semaine correspondante de 1859	2.647.736 12
— — de 1858	1.463.861 52
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	834.928 79
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	348.945 81
Recettes depuis le 1er janvier 1860	35.930.145 37
— — 1859	38.112.875 66
Différence	2.182.730 29

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1859. — 457 —

Du 20 au 26 mai 1860.

38.736 Voyageurs	83.610 50
Bagages et Marchandises	277.132 45
Total	310.942 95
Semaine correspondante de 1859	279.325 65
Différence	31.617 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.480.933 15
— — 1859	5.727.905 65
Différence	753.028 »»

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1148 —

Du 20 au 26 mai 1860.

314.762 Voyageurs	493.479 80
Marchandises, etc. — Grande vitesse	68.237 40
— — Petite vitesse	442.091 80
Total	1.003.809 »»
Semaine correspondante en 1859	916.183 53
Différence	87.625 47
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	18.602.227 75
— — 1859	17.692.822 23
Différence	909.405 52

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 20 au 26 mai 1860.

161.840 Voyageurs	413.643 66
Bagages, Marchandises, etc.	683 652 48
Total	1.097.336 14
Semaine correspondante de 1859	1.097.108 86
Différence	227 28
Recettes depuis le 1er janvier 1860	22.849.145 46
— — 1859	21.638.557 36
Différence	1.210.589 10

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 20 au 26 mai 1860

CHEMIN DE FER.

46.152 Voyageurs	144.906 47
Bagages, Marchandises, etc.	317.143 08
Total	462.049 55
Canal latéral et canal du Midi	42.862 15
Total	504.911 70
21e semaine 1859. Chemin de fer	432.533 07
— — Canal	69.025 47
Total	501.558 54
Chemin de fer, différence sur 1859	29.516 48
Canal, — —	26.163 32
Total	3.353 16

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	9.321.167 43
— — 1859	8.444.427 79
Différence	876.739 64

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1860. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1859. — 228 —

Du 20 au 26 mai 1860

16.601 Voyageurs	50.458 19
Bagages et Marchandises	72.915 30
Total	123.373 55
Semaine correspondante de 1859	154.144 95
Produit kilométrique annuel, en 1860	27.848 70
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en moins	20.66 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	21.01 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.150 106 84
— — 1859	2.189.866 37

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —

Du 20 au 26 mai 1860.

12.784 voyageurs	21.133 84
Bagages, Marchandises, etc.	45.215 23
Total	66.349 07
Semaine correspondante de 1859	60.256 84
Différence	6.092 23
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.315 773 32
— — 1859	1.204.701 64
Différence	111.071 68

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1859 — 134 —

Du 20 au 26 mai 1860

11.641 Voyageurs	24.984 50
Bagages, Marchandises, etc.	26.531 67
Total	51.516 17
Semaine correspondante de 1859	59 165 99
Différence	7.649 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860	972.249 39
— — 1859	993.262 90
Différence	20 013 51

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 20 au 26 mai 1860.

Voyageurs	1.694 70
Bagages, Marchandises, etc.	20 176 90
Total	21.871 60
Semaine correspondante de 1859	23.021 95
Différence	1.150 35
Recettes depuis le 1er janvier 1860	452.479 35
— — 1859	492 957 »»
Différence	40.477 65

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 13 au 19 mai 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée { 1860, 1102 kil. / 1859, 1102 kil. }

90.266 Voyageurs	232.702 02
Bagages et Marchandises	425.069 »»
Transports militaires	37.147 60
Total	694.918 62
Semaine correspondante de 1859	1.291.900 65
Différence	596.982 03

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : { 1860, 224 kil. / 1859, 214 kil. }

40.027 Voyageurs	67.223 55
Bagages et Marchandises	28.950 75
Transports militaires	5.122 »»
Total	101.296 30
Semaine correspondante de 1859	121.497 57
Différence	20.201 27

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : { 1860, 1326 kil. / 1859, 1316 kil. }

En 1860	796.214 92
En 1859	1.413.398 22
Différence	617.183 30

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : { 1860, 1324 kil. / 1859, 1316 kil. }

En 1860	15.724.397 93
En 1859	20.990.477 59
Différence	5.266.079 66

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 20 au 26 mai 1860

39.757 Voyageurs ....En florins	108.391 »»
939.876 »» quintaux Marchandises	263.624 »»
Total........	372.015 »»
Semaine correspondante de 1859....	407.561 »»
Différence.........	35.556 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	6.521.401 »»
— — 1859..	6.145.579 »»
Différence........	375.822 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 261. —

Du 20 au 26 mai 1860.

31.341 Voyageurs	36.596 07
Marchandises et Bagages............	26.981 39
Total..........	63.577 46
Période correspondante de 1859....	56.942 81
Différence........	6.634 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.051.832 88
— — 1859..	969.428 76
Différence........	82.404 12

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 236 kilomètres
1859. — 216 —

Du 20 au 26 mai 1860

30.726 Voyageurs	57.122 70
Bagages, Marchandises..............	50 479 05
Total..........	107.601 75
Semaine correspondante de 1859.....	93.464 18
Différence........	14.087 57
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.910.195 54
— — 1859..	1.651.623 26
Différence........	258.571 28

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 13 au 19 mai 1860.

Ligne d'Alicante.

1860 — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 498 —

18.909 Voyageurs..........................	130.672 07
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	17.916 08
— (petite vitesse)	223.378 89
Total de la semaine.....	383.967 04

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

10.075 voyageurs......	18.921 68	25.032 43
Bagages, March. (gr.vit.)	1.898 73	
Marchandises (petite vi.)	8.212 02	
Total des deux lignes réunies.....		409.999 47
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................		5.460.111 31
Total..........		5.870.110 78

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 14 au 20 mai 1860.

40 683 Voyageurs..................	72.294 20
Bagages, Marchandises, etc.........	34.761 35
Recettes diverses	334 50
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	31.631 06
Total..	139.021 11
Recettes correspondantes de 1859...	183.352 43
Différence.........	44 331 32
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.2?0.704 66
— — 1859..	2.100.695 61
Différence........	120.009 05

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée . 101 kilomètres.
10e semaine, du 6 au 12 mai.

6.532 Voyageurs.........................	22.151 85
Bagages et marchandises (gr. vitesse).	2.676 97
Total..........................	24.828 82
Recettes antérieures depuis le 1er mars	258.913 57
Total..........................	283.742 39

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Avril	105.159 93	93.778 10	11.381 83	12.13
à 1er mois	510.301 09	440.890 80	69.410 29	15.42

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860.	Augmentation 0/0.
Avril	1,320,696 55	1,205,261 96	115,434 59	9.58
à 1er mois.	6,573,976 58	6,082,628 75	491,347 83	8.08

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en avril 1860	61.954
Becs éclairés en avril 1859	57.276
Augmentation en avril 1860	4.678 becs
Recettes du gaz. — Avril 1860......	182.168 75
Recettes du gaz. — Avril 1859......	166.632 43
Augmentation en avril 1860.........	15.536 32
Recettes de l'exercice 1859-60 (10 mois)	2.257.753 37
— 1858-59 —	2.018.083 07
Augmentation pour l'exercice courant	239.670 40

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'avis qui en a été donné dans l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 27 avril 1860, le troisième versement de SOIXANTE-QUINZE FRANCS sur les actions nouvelles est exigible du 1er au 15 juin 1860.

La Compagnie recevra en paiement et sans escompte les coupons d'actions et d'obligations échéant le 1er juillet, savoir :

Actions nouvelles — 7 fr. 50 c.
Actions anciennes — 40 fr. 30 c.
Obligations — 7 fr. 50 c.
Actions de Charleroi — 8 fr. 43 3/4.

Les titres au porteur seront payés sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions nouvelles — 0,50 c. par coupon ;
Pour les actions anciennes — 0,60 c. par coupon ;
Pour les obligations — 0,20 c. par coupon.

Les versements effectués postérieurement au 15 juin, auront à supporter des intérêts de retard à 5 0/0, à partir du 15 juin.

Les versements seront reçus dans les bureaux de la Compagnie, 24, place Roubaix, de dix heures à une heure.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 27 avril 1860, le versement complémentaire de *deux cents francs* sur les 41,067 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, est exigible du 1er au 30 juin 1860.

Les versements effectués postérieurement au 30 juin auront à supporter des intérêts de retard à 4 0/0 à partir du 1er juillet.

Le dernier délai pour la libération complète expirera au 31 décembre 1860.

La Compagnie recevra en paiement, et sans escompte, les coupons d'actions et d'obligations échéant le 1er juillet 1860.

Les versements seront reçus dans les bureaux de la Compagnie, place Roubaix, 24, de dix heures à une heure.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Tirage d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie qu'il sera procédé, en séance publique, le vendredi, 15 juin 1860, à une heure et demie de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, rue Saint-Lazare, 124, au tirage au sort :

1° Des obligations 3 0/0 de la Compagnie ;

2° Des obligations 4 0/0 délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Dieppe ;

3° Des obligations 5 0/0 délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain ;

4° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, emprunts 1852, 1853 et 1854,

Remboursables le 1er juillet 1860 ;

5° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Rouen, emprunt 1845, remboursables le 6 juillet 1860.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende complémentaire de l'exercice 1859 a été fixé, en assemblée générale du 31 mai, à 40 fr. par action, et que cette somme sera payée à partir du 1er juin courant :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ;

A Marseille, quai de la Joliette, 2 ;
A Lyon, chez MM. P. Galline et Ce ;
A Bordeaux, quai de Bacalan, n° 35, à l'agence de la Compagnie.

L'impôt sur les titres au porteur est fixé à 0,40 centimes. Coupon 9 à détacher.

COMPAGNIE DES

HOUILLÈRES ET FONDERIES DE L'AVEYRON.

FORGES DE DECAZEVILLE.

Siége de la Société à Paris, rue de Provence, 17.

Tirages au sort, effectués le 15 mai 1860, des obligations à rembourser le 1er janvier 1861.

EMPRUNT 1845.

(1,200 titres de 1,000 fr. à 4 1/2 0/0 remboursables au pair.)

Obligations 1845 100 numéros sortis : Nos 1001 à 1100 (11e série).

EMPRUNTS 1855, 1856, 1857.

(8,000 titres de 500 fr. à 6 0/0 remboursables à 600 fr.)

Obligations :			Numéros :
1855.	22 numéros sortis		502 à 523
1856.	7	id.	4175 à 4181
1857.	15	id.	5620 à 5634

COMPAGNIE
DES
GAZ
ET
HAUTS-FOURNEAUX
DE MARSEILLE
ET DES
MINES DE PORTES

1er tirage pour l'amortissement des actions.

Assemblée générale du 26 mai 1860.

Numéros sortis au tirage et appelés à être remboursés

154	8,454	17,254
354	8,554	17,654
454	8,854	17,854
654	8,954	17,954
1,054	9,454	18,054
1,154	10,054	18,254
1,554	10,154	18,454
1,754	10,354	18,554
1,854	10,454	18,654
2,254	10,554	18,754
2,454	10,654	18,854
2,554	10,754	18,954
3,054	10,854	19,154
3,254	10,954	19,754
3,354	11,254	19,854
3,554	11,354	20,054
3,754	11,854	20,154
4,554	12,054	20,254
4,654	12,154	20,354
4,754	12,454	20,454
5,054	12,654	20,554
5,254	13,054	20,654
5,454	13,154	20,754
5,954	13,654	20,854
6,054	13,854	21,054
6,354	14,454	21,154
6,654	14,554	21,354
6,754	14,654	21,454
6,854	14,754	21,654
6,954	15,254	21,954
7,054	15,554	22,054
7,454	15,754	22,554
7,754	15,954	22,854
7,854	16,054	23,154
7,954	16,154	23,354
8,054	16,354	23,554
8,154	16,454	23,654
8,254	16,554	23,754
8,354	17,054	23,954

Les actions qui portent les numéros ci-dessus, soit dans l'ancienne Société des Mines de Portes, soit dans l'ancienne Société des Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, sont remboursées au taux de 300 francs à partir du 1er juin 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du dividende fixé par l'assemblée générale à 12 fr. et celui des 12 fr. d'intérêts dus au 1er juillet 1860 (à raison de 6 0/0 par action libérée de 400 fr.), soit ensemble 24 fr. par action, seront effectués à partir de ladite époque :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffite;

A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Marseille, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues fils;

A Londres, chez MM. de Rotschild et fils;

A Genève, chez MM. P. J. Bonna et Ce;

A Madrid, à la caisse de la Société.

Le Conseil d'administration informe en même temps les actionnaires qui ont effectué le versement anticipé de libération de 100 fr. par action, qu'en outre des 24 fr. ci-dessus énoncés, ils auront à recevoir, sur ladite somme de 100 fr., l'intérêt à 6 0/0 calculé à partir du jour où ils ont fait ce versement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt au 1er juillet 1860, soit 7 fr 50 par obligation, s'effectuera à partir de ladite époque :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffite;

A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Marseille, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Genève, chez MM. P. J. Bonna et Ce;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DE
L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

ERRATUM.

C'est par erreur que le remboursement des obligations sorties au tirage du 22 mai a été indiqué pour le 1er janvier 1861.

C'est le 1er juillet 1860 qu'il faut lire.

Voir la liste aux annonces du dernier numéro, page 460.

COMPAGNIE DES MINES
DE LA GRAND'COMBE.

MM. les actionnaires des Mines de la Grand'Combe sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Paris, le vendredi 29 juin, à 3 heures, au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

Pour faire partie de l'assemblée générale, il faut être porteur de vingt actions; ces actions devront être déposées quinze jours à l'avance dans les bureaux de la Société :

A Paris, rue de la Chaussée d'Antin, 59;

A Nîmes, rue Pradier, 2;

A Marseille, rue Haxo, 17.

COMPAGNIE
DES
CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

MM. les actionnaires sont informés que, par décision du Conseil d'administration du 21 mai, un dividende de 25 fr. par action sera distribué sur les bénéfices de l'exercice 1859, à partir du 30 juin prochain, contre les coupons nos 5 et 6 détachés des actions.

Les paiements se feront :

A Roux (Belgique), dans les bureaux de la Compagnie;

A Bruxelles, à la caisse de la Société générale;

A Paris, chez MM. Périer frères, banquiers, rue Royale Saint-Honoré, no 6.

SOCIÉTÉ
DES VERRERIES DE STOLBERG

Conseil de surveillance.

(Assemblée générale du [illegible] 1860.)

MM. Léopold Schleicher (président).
Fritz von Werner.
Wilhelm Kohsen.
Adolphe Charlier.
Gustave Defontaine (secrétaire).

De l'avis conforme du conseil de surveillance, le premier versement de 20 0/0, soit de 20 thalers par action, devra être effectué valeur 15 juillet prochain, chez les banquiers de la Société, MM. Charlier et Scheibler, à Aix-la-Chapelle.

Stolberg, le 15 mai 1860.

E. Gaabe et Ce.

COMPAGNIE DES
SERVICES MARITIMES
DES MESSAGERIES IMPÉRIALES
LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.
Loi du 17 juin 1857.

Deuxième Départ.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

La Navarre,

Capit. Vedel, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux pour Rio-Janeiro touchant à Lisbonne, St-Vincent (îles du cap Vert), Pernambuco et Bahia,

Le 25 Juin 1860.

Les départs suivants auront lieu de Bordeaux le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

Estramadure, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Béarn, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Guienne, capit. Enout, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A Paris, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale;

Bordeaux, au bureau d'Inscription 131, quai des Chartrons;

Lyon, à MM. Causse, place des Terraux;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadilly W;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 2 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 2 juin 1860.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 27 mai.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 27 mai. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 3 juin 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE {
ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le marché a été depuis huit jours continuellement ballotté par deux influences contraires, dont l'une tendait sans cesse à relever les cours de la rente, et l'autre s'efforçait de paralyser les dispositions favorables des spéculateurs.

L'approche du coupon de semestre, jointe aux achats permanents pour le compte de la caisse des dépôts et consignations, avait raréfié de plus en plus les inscriptions. Le comptant était sans cesse coté au sujet des cours de la spéculation, et les agents, ne pouvant se procurer directement des titres dont ils avaient besoin, étaient obligés d'acheter de la rente à terme et d'en exiger ensuite, par des escomptes, la livraison des vendeurs. On a même vu poursuivre ces escomptes jusqu'à la dernière limite, puisqu'on en a encore affiché à la Bourse du 30 mai, deux jours avant la liquidation.

Aussi la tenue exceptionnelle du comptant avait rendu le courage aux acheteurs, et la rente s'était relevée de 69 15 à 69 90. On s'attendait déjà à voir franchir le cours de 70 fr., et si la réponse des primes avait eu lieu au-dessus de ce prix, il se serait formé pour le moment de la liquidation un énorme découvert qui aurait pu ramener en liquidation le cours de 71 fr.; mais deux jours avant la fin du mois les nouvelles de la Sicile sont venues de nouveau jeter de l'hésitation sur le marché.

Le mouvement ascensionnel s'est encore une fois arrêté, et quelques acheteurs se sont décidés à réaliser. Les primes ont été répondues à 69 45, cours qui parait avoir beaucoup avancé la liquidation, et à la fin de la Bourse d'hier la rente est retombée à 69 25, sur le bruit d'une insurrection à Naples et dans les Calabres. Cependant les acheteurs ne paraissent pas beaucoup s'effrayer de cette réaction momentanée des cours. D'une part le report est tombé à 05, et il est probable qu'il s'effacera tout à fait pour la liquidation. C'est une preuve de l'existence d'un découvert considérable qui peut devenir d'un moment à l'autre le levier d'un nouveau mouvement rapide de hausse, et l'annulation du pair indique en même temps l'abondance des capitaux qui se trouvent dans l'impossibilité de s'employer autrement que par des levées de titres. D'ailleurs, la rente au prix actuel de 69 25, représente, en tenant compte des 1 50 de coupon, un cours de 67 75, et l'on sait que la rente descend difficilement à des prix plus bas tant qu'il ne survient pas des circonstances assez graves pour effrayer les détenteurs d'inscriptions et pour les décider à les jeter sur le marché.

Le Crédit foncier a encore eu cette semaine un nouveau mouvement de hausse rapide de 830 à 900, et il se maintient avec une grande fermeté à ce prix.

Le marché des chemins de fer a été calme. Il n'y avait pas beaucoup d'affaires engagées sur ces valeurs. Elles représentent à leur prix actuel des revenus assez élevés pour décourager les vendeurs de titres.

Les chemins de fer autrichiens ont reperdu une partie de l'amélioration qu'ils avaient obtenue à la nouvelle du dividende annoncé pour l'exercice 1859. Les Lombards sont continuellement offerts aux environs du pair. Le Saragosse se tient avec plus de fermeté.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 24 jusqu'à celle du 31 mai :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 69 40 à 69 85 ; elle est restée à 69 35. Elle a varié à terme de 69 40 à 69 90; elle est restée à 69 25.

La rente 4 1/2 0/0 a varié de 95 75 à 96 50; elle est restée à 96.

La Banque de France a monté de 2,830 à 2,875; elle est restée à 2,830.

Le Crédit foncier a monté de 830 à 900; le Comptoir d'escompte, de 632 50 à 685.

Le Crédit mobilier a fléchi de 665 à 656 25; il a repris à 675; il est resté à 661 25.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,323 75 à 1,332 50 ; elles ont fermé à 1,322 50.

Le Nord ancien a monté de 977 50 à 982 50; il est resté à 970. Le Nord nouveau a fléchi de 867 50 à 860.

L'Est a varié de 597 50 à 600, et l'Ouest, de 562 50 à 566 25.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 865 à 875 ; il est resté à 863 75.

Le Midi a monté de 516 25 à 520 ; il est resté à 512 50.

Le Genève a varié de 410 à 407 50; le Dauphiné, de 600 à 595.

Les Autrichiens ont varié de 511 25 à 505; ils sont restés à 505.

Les Lombards ont fléchi de 503 75 à 497 50.

Les Saragosse ont fait 517 50, et sont revenus à 508 75.

Les Romains ont varié de 320 à 337 50 ; ils sont restés à 325.

Les Pampelune ont repris de 475 à 486 25.

Les Xérès ont varié de 527 à 522 50 ; les Russes, de 482 50 à 485.

Samedi. — Les cours qui étaient très-faibles au début de la Bourse ont repris plus tard de la fermeté et toutes les valeurs étaient demandées à la clôture. La rente 3 0/0 a été offerte à 69 10 au comptant; — elle a repris à 69 30 ; — elle a varié à terme de 69 05 à 69 25. Le 4 1/2 0/0 a varié de 95 75 à 96. La Banque s'est tenue à 2,860. Le Crédit foncier a monté de 30 à 860. Le Mobilier a varié de 653 75 à 658 75; l'Orléans, de 1,315 à 1,317 50; le Nord ancien, de 972 50 à 980. Le Nord nouveau s'est tenu à 865; l'Est, de 595 à 596 25; le Lyon, de 863 75 à 866 25; le Midi, de 512 50 à 515; l'Ouest, à 565; le Genève, à 407 50; le Dauphiné, à 600; le Béziers, à 135; les Autrichiens, de 505 à 507 50; les Lombards, de 497 50 à 500; le Saragosse, de 508 75 à 511 25; les Romains, de 325 à 335; les Russes, de 482 50 à 483 75; les Victor-Emmanuel, de 412 50 à 410; les Xérès, de 515 à 517 50.

Lundi. — La rente a éprouvé un mouvement très-vif de reprise, et les affaires étaient animées. Les chemins de fer, quoique bien tenus, ont peu participé à cette reprise. Le 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 69 70, et à terme de 40 c. à 69 65; le 4 0/0, de 50 c. à 96 50; le Crédit foncier de 35 à 895; le Mobilier de 10 à 668 75; l'Orléans, de 12 50 à 1,330. Le Nord ancien a fléchi de 1 25 à 978 75. L'Est a monté de 3 75 à 600; le Lyon, de 6 25 à 872 50; le Midi, de 3 75 à 518 75; l'Ouest, de 2 50 à 567 50; le Genève, de 2 50 à 410. Le Dauphiné a fléchi de 5 à 595. Les Autrichiens ont monté de 5 à 512 50; les Lombards, de 3 75 à 503 75; les Saragosse, de 5 à 516 25; les Xérès, de 7 50 à 525; les Romains, de 2 50 à 337 50; les Russes, de 1 25 à 485; les Victor-Emmanuel, de 5 à 415.

Mardi. — Les premiers cours étaient encore en hausse, mais de nombreuses ventes ont arrêté ce mouvement, et il y avait des offres à la fin de la Bourse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 85 à 69 60, et à terme de 69 90 à 69 55; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 ; la Banque, de 2,850 à 2,845; le Crédit foncier, de 897 50 à 900; le Mobilier, de 675 à 667 50; l'Orléans, de 1,333 75 à 1,330; le Nord, de 982 50 à 977 50; le Nord nouveau, de 867 50 à 866 25; l'Est, de 598 75 à 600; le Lyon, de 875 à 872 50; le Midi, de 517 50 à 516 25; le Genève, de 410 à 407 50; le Dauphiné, de 600 à 596 25; le Béziers, de 130 à 135; les Autrichiens, de 515 à 512 50; les Lombards, de 505 à 502 50; les Saragosse, de 517 50 à 515; les Xérès, de 522 50 à 525.

Mercredi. — Le marché était incertain ; les prix ont éprouvé une légère réaction. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 69 50, et à terme de 5 c. à 69 50. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 96 25. La Banque a fléchi de 15 à 2,830; le Crédit foncier, de 1 25 à 898 75. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 670. L'Orléans a fléchi de 3 75 à 1,326 25; le Nord ancien, de 1 25 à 976 25; le Nord nouveau, de 1 25 à 865; l'Est, de 1 25 à 598 75 ; le Lyon-Méditerranée, de 3 75 à 868 75; le Midi, de 3 75 à 512 50. L'Ouest a monté de 2 50 à 567 50. Le Genève a fléchi de 5 à 402 50 ; les Autrichiens, de 3 75 à 508 75; les Lombards, de 2 50 à 500 ; les Saragosse, de 5 à 510; le Victor-Emmanuel, de 3 75 à 411 25. Les Xérès ont monté de 2 50 à 527 50. Le Nord de l'Espagne s'est tenu à 450; les Romains, à 335; les Russes, à 485.

Jeudi. — Le marché a été lourd, et les cours ont un peu fléchi après la réponse des primes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 55 à 69 35 et de 69 55 à 69 25 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96. La Banque s'est tenue à 2,830. Le Crédit foncier a varié de 897 50 à 900; le Crédit mobilier, de 667 50 à 661 25; l'Orléans, de 1,330 à 1,322 50; le Nord ancien, de 976 25 à 970; le Nord nouveau, de 862 50 à 860; l'Est, de 597 50 à 600; le Lyon-Méditerranée, de 870 à 863 75; le Midi, de 511 25 à 512 50; l'Ouest, de 565 à 566 25; les Autrichiens, de 510 à 505; les Lombards, de 500 à 497 50; les Saragosse, de 511 25 à 508 75 ; le Victor-Emmanuel, de 415 à 410.

Vendredi. — La liquidation de la rente se faisait remarquer par le manque absolu de titres : aussi le report est tombé au pair, et les cours tendaient à se raffermir. Les chemins, d'abord faibles, ont repris plus tard leurs cours d'hier. La rente 3 0/0 a varié de 69 40 à 69 60 au comptant, et de 69 30 à 69 55 en liquidation; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 25. La Banque a fléchi de 10 à 2,810; le Crédit foncier, de 7 50 à 892 50. L'Orléans a varié de 1,322 50 à 1,325; le Nord, de 970 à 972 50 ; l'Est, de 597 50 à 600; le Lyon, de 863 à 868 75; le Midi, de 511 25 à 513 75; l'Ouest, de 565 à 567 50; le Genève, de 405 à 407 50; le Dauphiné, de 595 à 592 50; les Autrichiens, de 505 à 512 50; les Lombards, de 498 75 à 497 50; les Saragosse, de 510 à 513 75. Les Pampelune étaient à 480 ; les Romains, à 320.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Bourse ou commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	237 50	100.000	500	»	janvier juillet	25 »
A	Banque de l'Algérie	780 »	6.000	500	»		42 80
Civ.	Omnium lyonnais	450 »	7.500	1.750	»	janvier juillet	39 »
C	Comptoir J.-C. Bezard et Cie	47 50	20.000	100	»	février	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	11.500	7500	avril	»
A	Sécurité	25 0/0 b.	300	5.000	4/5		»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	4/5	avril	67 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	4/5	février	»
A	Océan	»	200	5.000	[illegible]		»
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	4/5	février	»
A	Mélusine	10 0/0 b.	400	5.000	4/5	mars	»
A	Vigie	21 0/0 b.	200	5.000	[illegible]		»
A	Sauvegarde	»	200	5.000	[illegible]	février	»
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	février	»
A	Réunies	»	1.200	5.000	[illegible]	février	»
A	Comptoir	pair.	400	5.000	[illegible]		»
A	Sphère	»	2.500	1.000	250		»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	»
A	Phénix	230 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	»
A	Nationale	120 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	mars	650 »
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	200 »
A	Soleil	»	1.000	6.000	4/5	avril	»
A	France	66 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	»
A	Urbaine	50 0/0 b.	1.000	5.000	4/5	avril	»
A	Providence	25 0/0 b.	2.000	2.500	[illegible]	avril	»
A	Aigle	»	300	5.000	[illegible]	avril	»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	500	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	[illegible]	avril	»
A	Nord	»	2.000	1.000	800	avril	»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	tous les 2 ans	2475 »
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	4/5	tous les 5 ans	300 »
A	Union	»	2.000	5.000	4/5	tous les 5 ans	»
A	Phénix	3 0/0 p.	880	5.000	[illegible]	tous les 5 ans	150 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4500	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	900 »	31.570	500	»	janvier juillet	65 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	31.000	1/31000	»	juin	33 »
C	Omnibus de Lyon	65 »	20.000	100	40		néant.
C	Omnibus de Londres	45 »	250.000	100	»		»
C	Cie imp. des Voitures de Paris	63 »	160.000	1/160000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1230 »	69.110	1.250	»	avril octobre	52 »
A	— act. de jouissance	65 »	69.110	1/69110	»	juin	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	950 »	27.500	1.000	»	avril octobre	51 »
A	— act. de jouissance	110 »	27.500	1/27250	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	9.000	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	12.000	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	»	février août	»
A	Sambre à l'Oise	725 »	11.000	1.000	»		»
C	Scarpe inférieure	1500 »	2.500	1.000	»		»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	1.000	»		35 »
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.000	503 35	»		néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	412 50	31.000	1.500	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	1.000	»		»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»		[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	250 »	4.000	1.000	»		[illegible]
	TRANSPORTS EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie	275 »	10.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cie	[illegible]	»	»	»		»
A	Messageries imp. Serv. marit.	665 »	48.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— actions nouvelles	515 »	32.000	500	400		[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.500	1/17500	»		»
A	Compagnie de navigation mixte	[illegible]	20.000	1/20000	»		»
C	Armements Darbey et Cie	[illegible]	30.000	100	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	400 »	2.800	1.000	»	avril	»
Civ.	[illegible]-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	500	»		40 »
C	Blanzy	[illegible]	30.000	200	»	février août	»
A	Azincourt	1200 »	1.500	1.000	[illegible]		néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1.000	»		30 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.500	1.000	»		»
A	Épinac	1800 »	2.400	1.000	»	décembre	125 »
A	Loire	141 25	80.000	1/80000	»		12 »
A	Montrambert et la Béraudière	121 75	80.000	1/80000	»		9 »
A	Saint-Étienne	137 75	80.000	1/80000	»		10 50
A	Rive-de-Gier	204 75	80.000	1/80000	»		17 50
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.500	1/13500	»		»
A	Grand'Combe	740 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	»
»	[illegible] et Fraisse	60 »	»	500	»		»
A	Carmaux	65 »	110.000	150	»	mai novembre	4 »
»	Roche-Molière et Firminy	410 »	»	500	»		»
A	Houillères réun. à Quaregnon	150 »	6.750	250	»		néant.
A	Charbonnages belges	540 »	30.000	500	»		15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»		néant
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»		17 50

Bourse ou commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
	MINES.						
C	Mouzaïa (Algérie)	6 »	65.000	100	»	août	néant.
C	Tenez (cuivre)	[illegible]	25.000	100	»		néant.
A	Kef-Oum-Théboul	400 »	5.000	1/5000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	12.000	1/12000	»		»
C	Santander	[illegible]	12.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	203 75	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	625 »	3.000	1.000	»		7 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	5 »
A	— non privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	540 »	5.200	1.000	»	janvier juillet	»
A	Silésie, zinc	155 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	30.000	1/30000	»		40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	15.000	1/15000	»	juin décembre	»
C	Creusot (Saône-et-Loire)	625 »	25.000	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»		»
C	Basse-Indre	710 »	3.000	500	»	avril octobre	»
C	Châtillon et Commentry	110 »	5.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	[illegible]	200 »	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	450 »	6.000	1/6000	»		»
A	Fourchambault	300 »	50.000	1/50000	»		12 »
C	Marine et chemins de fer	440 25	56.000	1/56000	»	mai novembre	31 »
A	[illegible]	[illegible]	»	500	»		»
C	Franche-Comté	115 »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	800 »	16.000	1/16000	»		60 »
C	Firminy	110 »	»	250	»		17 50
C	Pont-Lévêque (Vienne)	185 »	»	500	»		»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	650 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1350 »	3.300	1.000	»	septembre	»
A	[illegible] (Belgique)	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	600 »	14.000	500	»	septemb. mars	37 50
C	[illegible] et Cie	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	[illegible]
C	Gandillot et Cie	[illegible]	2.100	250	»		»
C	[illegible] et Cie	[illegible]	4.000	500	»		»
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	400 »	21.500	1/21500	»		13 50
A	Compagnie immobilière (Havre)	115 »	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	105 »	200.000	250	125		néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	850 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	97 »	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille et [illegible]	175 »	45.000	1/45000	»	avril octobre	6 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.240	500	»	mars septemb.	»
C	Les Ternes, Sèvres, etc.	680 »	500	1.000	»	1er juin	50 »
C	[illegible]	500 »	1.000	1.000	»		25 »
C	[illegible]	500 »	400	500	»		45 »
A	Saint-Étienne	1600 »	1.160	1/1160	»		100 »
A	Lyon	3000 »	7.100	1/7100	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1705 »	2.400	1/2400	»		77 50
A	Metz	1350 »	1.100	1/1100	»		100 »
A	Reims	650 »	»	»	»		»
A	[illegible]	1490 »	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon, 15 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	500 »	8.000	500	»	août	43 »
C	Cohin	500 »	15.000	500	»	janvier juillet	»
C	Société Linière	[illegible]	1.400	500	»		»
A	Pont-Remy	[illegible]	5.000	1/5000	»	30 avril	»
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»		»
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	20 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»		»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	14.000 »	2.400	1/2400	»		750 »
C	Montluçon	100 »	24.000	500	»		6 »
A	Oignies (Belgique)	435 »	22.000	500	»	septembre	28 50
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie, Vidanges	250 »	21.400	500	»		20 »
C	[illegible]	[illegible]	30.500	100	»	31 mars	10 »
C	Chollet et Cie	[illegible]	40.000	100	»		néant.
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	80.000	250	»		10 »
C	[illegible] (E. Lejeune et Cie)	[illegible]	[illegible]	200	»	5 févr. juillet	»

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	500	11	avril octobre	25 »
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	37.100	125	56		5 »
500	Ports de Marseille	456 »	20.000	500	15	janvier juillet	25 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	520 »	12.400	500	1850	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1100 »	»	1.250	»		50 »
»	— nouvelles	1065 50	18.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	1250 »	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1030 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	50	janvier juillet	15 »
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	460 »	12.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	500	51	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	257 50	70.000	500	10	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	260 »	20.000	500	16	mai novembre	15 »
475	[illegible], anciennes	455 »	4.460	512 50	30	30 juin déc.	25 »
285	— nouvelles	272 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	461 25	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	536 25	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	455 75	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	[illegible]	12.727	250	15	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	304 25	3.000	300	44	15 mai nov.	15 »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 26 MAI AU 1er JUIN

Longueur Expl.	Longueur Totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 26 Compt.	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Compt.	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Compt.	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Compt.	Mercredi 30 Terme	Jeudi 31 Compt.	Jeudi 31 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
1675	[illegible]	99	[illegible]	500	•	82 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
919	1396	99	100.000	400	•	65 50 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	•	•	•	•	•	Nord sorties au 1er tirage											[illegible]	
[illegible]	1100	99	500 000	500	•	34 50 pour 1859	mai 1860	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	500	•	63 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1.114	99	300.000	500	•	47 50 pour 1859	octobre 1859	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	99	80 000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
52	52	99	28 000	500	•		octobre 18..	Graissessac à Béziers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
134	165	99	35 000	500		4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
164	426	99	42 000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	460											
•	•	•	54 000	500	250		janvier 1860	Ardennes nouveau												
1323	1318	99	400.000	500	•	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
214	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]				[illegible]	
								id. (tout payé)			[illegible]				400					
90	175	99	80.000	500	400	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	742 50		[illegible]						[illegible]		[illegible]	
[illegible]	247	99	72.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	[illegible]				420				[illegible]		417 50	
								Saragosse-Pampelune	[illegible]		[illegible]		[illegible]				[illegible]		[illegible]	
462	815	99	260 000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•							Saragosse-Barcelone	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
•	610	99	170 000	500		6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	[illegible]		[illegible]				[illegible]		[illegible]		[illegible]	
•	•	99	[illegible]	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville			[illegible]									
•	132	99	47.500	500		6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
1800	3113	99	[illegible]	500	300		oct. brevet	Lomb.-Vénit.-Sud-Autr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	123	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]			
	•	99	[illegible]	500	210	5 0/0	•	Guill.-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		370		370		[illegible]	

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Taux de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des Compagnies	26	28	29	30	31	1
1848	5 000	1930	•	•	1.250	décembre.	50	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0		1110				1110
1842 1849	12.000	1933	•	•	1.250	mars.	50	Dº.	St-Germain (nouvelles)						
1841	2.775	1891	1110	•	1.250	mars.	50	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)						
1842	[illegible]	1891	1125	•	1.250	décembre.	50	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0		1105			1042 50	
1848	13.333	1900	750	•	1.250	décembre.	50	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0			1105		1065	
1843	6.400	1941	•	•	1.250	mars.	50	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)					910	
•	3 300	1927	•	•	1.250	mai.	50	Dº.	Montereau à Troyes						
1843	941	•	•	•	1.250	avril.	50	Dº.	Bordeaux à la Teste						
1852-1854	24.536	1907	divers.	•	1.250	avril.	50	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0					1010	
1845-1847	15.000	1925	[illegible]	•	1.250	février.	50	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0					[illegible]	100
1852	[illegible]	1905	1150	•	1.250	septembre	50	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0		[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1847-1854	25.750	1909	divers.	•	1.250	novembre.	50	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.				[illegible]		[illegible]
1854	24.910	1905	500	•	625	mars	25	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)			1105	[illegible]		
1854	192.914	1952	•	•	625	décembre.	25	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.						
1852	120.000	1954	•	•	625	avril.	25	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]
1852	[illegible]	1953	divers	•	650	avril	25	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	494 75	490 75	495 75	[illegible]		[illegible]
•	5.[illegible]	1905	•	•	500	juillet.	20	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série						
1845	22.100	1945	500	•	400	•	15	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)					[illegible]	
1845	6.100	1918	•	•	1.250	juin.	40	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	910				[illegible]	
1845	17 415	1941	530	•	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)						
1851	131.497	1953	•	•	540	décembre.	15	Dº.	Grand-Central (anciennes)						
1855	235.400	1956	•	•	500	décembre.	15	Dº.	Dº (nouvelles)	299 75	300	301 25	302 50	300	302 50
1852	63 [illegible]	1953	•	•	500	décembre.	15	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.				[illegible]		[illegible]
1855	2[illegible].[illegible]	1954	divers.	•	500	avril.	15	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853-1857	1102.000	1954	divers	•	500	décembre.	15	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1851-1857	675 000	1938	divers.	•	500	mai.	15	Dº.	Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	87 719	1954	285	•	500	décembre	15	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	51 545	1954	•	•	500	décembre.	15	Dº.	Dº (nouvelles)		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	250.000	1955	•	•	500	avril.	15	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1951	divers	•	500	avril	15	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1953	[illegible]	•	500	décembre.	15	Dº.	Bourbonnais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1957	[illegible]	•	500	juin	15	Dº.	Midi .... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	22.610	1956	[illegible]	•	500	•	15	avril, octobre.	Bességes à Alais		[illegible]			[illegible]	[illegible]
1857	[illegible]	1959	275	•	500	mai.	15	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	300 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible] 277	1955	•	•	500		15	janvier, juillet.	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1957	•	•	500	juin	15	Dº.	Dauphiné .... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856	400 000	1958	•	•	500		15	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1746	275	•	500		15	mars, septembre	Chemins autrichiens .... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	200.000	1919	275	•	500	•	15	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens .... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	•	1951	230	•	500	•	15	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	240	[illegible]	242 50	242 50	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	19 3	•	•	500	avril	15	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	24.576	1957	270	•	500	•	15	Dº.	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	•	1906	•	•	500	•	15	Dº.	Séville à Xérès	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	•	•		•			Saragosse-Pampelune	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
•	109.500	1917	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	117 50	116 25	115	115	111 75	115

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination.	Samedi 26 Comptant.	Samedi 26 Terme.	Lundi 28 Comptant.	Lundi 28 Terme.	Mardi 29 Comptant.	Mardi 29 Terme.	Mercredi 30 Comptant.	Mercredi 30 Terme.	Jeudi 31 Comptant.	Jeudi 31 Terme.	Vendredi 1 Comptant.	Vendredi 1 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	69 30	69 35	69 30	69 65	69 40	69 55	69 30	69 30	69 25	69 25	69 [illegible]	69 [illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	96	96 [illegible]	96 50	96	96		96 25		96		[illegible]	
Banque de France, jouiss. janvier 1860	[illegible]				[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	[illegible] 75		640		[illegible]		640	700	[illegible]		[illegible] 50	
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	[illegible]		[illegible]	900	900	900	900	897 50	900	897 50	[illegible]	897 50
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	471 50		470		470		470		470 75		470 75	
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	447 50		447 50		447 50		447 50		447 50		447 50	
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	[illegible] 75		98 75		[illegible] 75		95 75		97 50		98 75	
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	90		90		90		90		[illegible]		[illegible] 25	
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858					1040		1040		1045		[illegible]	
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	[illegible] 25	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 50	[illegible] 50	610	[illegible] 50	680 25	[illegible]	680
Crédit industriel et commercial	540		540	540	[illegible]	540					[illegible] 50	[illegible] 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1115		1115		1115		1115		1112 50		1115	
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	496		495		496 25		497 50		497 50		[illegible]	
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	[illegible] 25		226 25		[illegible] 25		[illegible] 50		227 50		227 50	
Ville de Marseille, Obligations 1860 tout payé, jouiss. janvier 1860												
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 [illegible]		95 1/8		95 3/8		95 3/8		95 3/8		95 [illegible]	
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859											[illegible] 1/2	
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	[illegible] 75		[illegible]		[illegible]		[illegible] 25		[illegible]		[illegible] 25	
— 3 0/0, jouissance janvier 1860			53		53		53		53			
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	[illegible] 3/4		70 3/4		[illegible]				[illegible]		[illegible]	
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860												
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	[illegible]		[illegible] 1/2		82 1/2		82 [illegible]		82 [illegible]		82 [illegible]	
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance janvier 1860	[illegible] 50			470			[illegible]	466 25	[illegible]	465	465	
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	37 1/8				37 1/8		37 3/8		37		37 [illegible]	
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	47 1/4		47 1/4									
Dº Dº 1857, jouissance janvier 1860			48		47 1/2		47 3/4		47 1/2		47 3/8	
Dº intérieur, jouissance janvier 1860	48 [illegible]	46 1/4	48 1/4	46 3/8	48	46 1/4	46 1/8	46 1/8	46	46	46	46 3/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	103											

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cº, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1031 — 19e ANNÉE — N° 23 — SAMEDI 9 JUIN 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

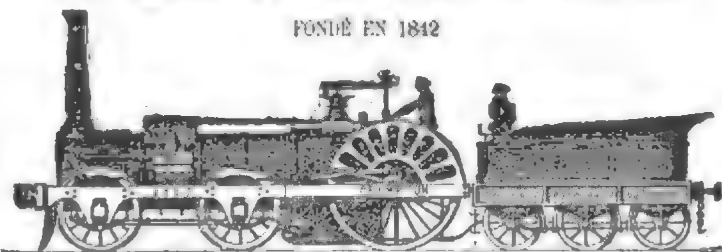
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger.............. 16 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société sont prévenus que, par suite de la décision prise en assemblée générale, le 26 du mois dernier, il leur est payé, depuis le 1er juin courant, 4 fr. 35 c. par action nominative, et 4 fr. 05 c. par action au porteur, pour solde du dividende de l'exercice 1859.

Ce dividende est payé sur la production des titres.

MM. les actionnaires sont également prévenus que les actions sorties au tirage effectué dans cette assemblée sont remboursées à raison de 300 fr. à partir de la même époque.

La liste officielle de ce tirage se trouve à la page 477 du numéro du 2 juin.

Les paiements ont lieu au siége de la Société, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

(LIGNE PIO-CENTRALE)

Une assemblée ordinaire et extraordinaire des actionnaires de la Société générale des chemins de fer Romains aura lieu le lundi 25 juin 1860, à huit heures du soir, à Paris, rue Richelieu, n° 99, pour :

Approuver, s'il y a lieu, les comptes; recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

Recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

Conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions. Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions donnant droit à assister à cette assemblée générale devra être effectué au moins dix jours avant le jour de l'assemblée, savoir :

A Paris, dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, n° 99;

A Rome, au siége social, palais Filippani, place de la Pilotta.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les cours ont peu varié cette semaine, et ils ont plutôt gagné que perdu; car la rente, que nous avions laissée samedi à 69 55, a fini hier jeudi à 68 30, coupon détaché, ce qui représente le cours de 69 80, et se maintient aujourd'hui vendredi à 68 20. Mais enfin le cours de 68 fr., en pleine prospérité, lorsque les déclarations officielles du gouvernement français ne laissent place à aucune perspective de guerre, ne représente ni la valeur intrinsèque de nos fonds publics, ni la situation réelle du pays.

Il est certain qu'au fond, la Bourse est faible; et si nous étions tenus d'expliquer la cause de cette faiblesse, nous ne la chercherions pas ailleurs que dans un ensemble de faits que nous avons cent fois exposés à

nos lecteurs. Mais, dans le monde des affaires, on a essayé cette semaine de donner une autre signification à la lourdeur des cours. On l'a attribuée à l'imminence d'une émission de 300 millions d'obligations de chemins de fer, pour les besoins des Compagnies pendant l'exercice courant.

Nous ne pouvons pas partager cette manière de voir. L'émission des obligations, loin de nous sembler une cause de baisse, nous apparaît comme une raison d'amélioration, car elle constitue en définitive un accroissement de la richesse publique, et ce qui accroît la richesse publique ne peut pas avoir une influence défavorable sur le cours des valeurs.

Etudions d'un peu près ce qui se passe ou ce qui va se passer. Personne ne doute que la souscription publique qui serait ouverte par la Banque de France pour 300 millions d'obligations des diverses Compagnies ne soit largement et rapidement couverte. Comment sera-t-elle couverte? Ce sera ou directement par l'argent disponible de l'épargne, ou par des réalisations. Mais que les souscripteurs prennent l'argent dans leur caisse particulière et dans leurs cachettes, ou bien qu'ils vendent de la rente et même des terres pour souscrire des obligations, c'est tout un ; car enfin, s'ils vendent de la rente, c'est qu'ils auront trouvé un capitaliste disposé à entrer dans les fonds publics; s'ils vendent de la terre, c'est qu'ils auront trouvé un acheteur disposé à entrer dans les valeurs immobilières ; en un mot, c'est qu'il se sera trouvé des capitaux disponibles pour acheter de la rente et des propriétés. En définitive, il sera sorti des entrailles du pays 300 millions qui étaient ou disponibles ou improductifs, et qui seront désormais employés au contraire à créer des valeurs productives.

Ainsi, d'un côté, les valeurs que les souscripteurs auraient vendues pour souscrire des obligations n'auront pas disparu ; elles subsisteront et n'auront fait que changer de mains ; et cependant il existera 300 millions de plus en obligations de chemins de fer. Or, qu'est-ce que les Compagnies vont faire de ces 300 millions? Elles vont acheter de nouveaux terrains, acheter du fer, des machines, exécuter des terrassements et des constructions. Ainsi les 300 millions prélevés par elles sur l'épargne vont se répandre de nouveau dans le pays sous toutes les formes, et principalement sous la forme de salaires qui sollicitent et entretiennent l'activité et les forces productives du corps social. Mais une fois dépensés par les Compagnies et rentrés dans le torrent de la circulation générale, ces 300 millions subsisteront encore ; ils seront représentés par 12 à 1,500 kilomètres de chemins de fer qui, non-seulement reproduiront par le revenu un capital au moins égal à celui qu'ils auront coûté, mais qui, en portant la vie et le mouvement dans les centres de production industrielle ou agricole demeurés jusqu'ici à l'écart, créeront de nouvelles sources de richesses; desorte qu'en résumé, en même temps que le capital mobilier de la France se sera accru de 300 millions de francs, sa production intérieure se sera augmentée dans une proportion correspondante, ce qui se traduira non-seulement par une diffusion plus générale de l'aisance, mais encore par l'élargissement des bases et du produit de l'impôt.

A ces considérations dont la justesse est inattaquable, on nous opposera peut-être, au point de vue spécial du marché des fonds publics, que les effets du genre de ceux que nous venons de décrire ne se manifestent que graduellement, et que tout en constituant un élément de hausse pour l'avenir, ils ne sauraient prévenir ou empêcher une baisse momentanée.

Ce n'est pas notre avis. En matière de crédit public, tout s'apprécie, tout se calcule et aussi tout s'escompte dans une certaine mesure. La baisse est bien difficile dans le présent lorsque la hausse est assurée dans l'avenir. Nous sommes de ceux qui pensent, par exemple, que si les emprunts contractés pour la guerre sont une cause réelle d'affaiblissement subit du crédit public, un emprunt contracté pour les travaux de la paix aurait précisément l'effet contraire. Car, on ne devrait pas l'oublier, l'abondance des valeurs mobilières n'a jamais aucune conséquence fâcheuse que dans un seul cas, celui où elles n'aboutissent pas à un travail utile. Toutes les fois, au contraire, qu'elles correspondent à une création de richesses, elles sont le signe représentatif d'un accroissement du capital productif de la société tout entière, et loin de compromettre le crédit, elles l'affermissent et le développent. Mais, en nous renfermant dans l'ordre particulier d'idées qui nous occupe aujourd'hui, il nous suffit, pour justifier notre conviction, de rappeler que la première souscription d'obligations ouverte par la Banque de France eut lieu dans le mois de juillet 1858, au cours de 273 fr. 75 et 275 fr.; un mois après, ces obligations étaient déjà cotées 287 50 à 290 fr., et au bout d'un trimestre elles atteignaient le cours de 300 fr. qu'elles ont conservé depuis et qu'elles dépassent aujourd hui.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 75, ferme à 68 20, coupon détaché.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 25, ferme à 96 40.

L'emprunt est coté 68 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	52.39 0/0
Dauphiné	20.26 0/0
Union Suisse	12.45 0/0
Ouest	9.75 0/0
Central Suisse	8.28 0/0
Ardennes	7.68 0/0
Nord	7.46 0/0
Bessèges a Alais	5.55 0/0
Midi	4.21 0/0
Ouest suisse	3.30 0/0
Est	1.29 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Orléans	00.06 0/0

Lyon-Genève	6.13 0/0
Autrichiens	13.06 0/0
Victor-Emmanuel	20.36 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^{e} (Paris-Marseille)	25.58 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	33.55 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	1 juin	8 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 55	68 20	» 15	ex »»
Rente 4 1/2 0/0	96 25	96 45	» 20	» »»
Banque de France	2830 »	2830 »»	» »»	»» »»
Consolidés	95 »»	95 3/8	» 3/8	» »»
Crédit foncier	897 50	880 »»	»» »»	17 50
Crédit mobilier	660 »»	658 75	»» »»	1 25
Comptoir d'Esc^{te}	672 50	675 »»	2 50	» »»
Orléans	1325 »»	1328 75	3 75	» »»
Nord	972 50	976 25	3 75	»» »»
Nord nouveau	860 »»	870 »»	10 »»	» »»
Est	597 50	598 75	1 25	» »»
Paris-Méditerran^{e}	668 75	671 25	2 50	» »»
Midi	513 75	515 »»	1 25	»» »»
Ouest	567 50	570 »»	2 50	»» »»
Genève	407 50	405 »»	» »»	2 50
Dauphiné	595 »»	590 »»	»» »»	5 »»
Graissessac-Béziers	130 »»	130 »»	»» »»	» »»
Ardennes ancien	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	512 50	513 75	1 25	»» »»
Victor-Emmanuel	410 »»	412 50	2 50	»» »»
Russes	482 50	483 »»	2 50	» »»
Romains	320 »»	330 »»	10 »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	497 50	497 50	»» »»	» »»
Saragosse	515 »»	523 75	8 75	» »»

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER PENDANT LE PREMIER TRIMESTRE DE 1859 ET 1860.

Le ministère de l'agriculture et du commerce vient de publier dans le numéro du 7 juin du *Moniteur*, le relevé officiel des recettes de l'exploitation des chemins de fer français, pendant le premier trimestre des années 1860 et 1859.

La longueur totale exploitée au 31 mars 1860 est de	9,115 kil.
Elle était au 31 mars 1859, de	8,732 kil
C'est une augmentation de	383 kil.

Qui se divisent de la manière suivante dans les diverses Compagnies :

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

RECETTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PREMIER TRIMESTRE DES ANNÉES 1860 ET 1859

NOMS DES CHEMINS.	1860 Longueur totale exploitée au 31 mars.	1860 Longueur moyenne exploitée pendant le trimestre.	1860 1er trimestre	1859 Longueur totale exploitée au 31 mars.	1859 Longueur moyenne exploitée pendant le trimestre.	1859 1er trimestre	Différence en plus 1860	Différence en plus 1859	Par kilomètre recette totale 1860.	Par kilomètre recette totale 1859.	Différence de 1860 à 1859 totale en plus.	Différence de 1860 à 1859 totale en moins	Différence de 1860 à 1859 pour cent en plus.	Différence de 1860 à 1859 pour cent en moins
	k.	k.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	966	966	14,160,026	923	923	12,713,986	1,446,050	»	14,658	13,775	883	»	6.41	»
Est	1,680	1,669	13,931,826	1,618	1,618	13,445,906	485,920	»	8,347	8,310	37	»	0.45	»
Ardennes	164	164	788,235	153	153	702,135	86,100	»	4,806	4,589	217	»	4.73	»
Ouest	1,194	1,194	10,883,116	1,187	1,177	10,146,651	734,465	»	9,115	8,659	456	»	5.27	»
Orléans (a)	1,841	1,831	15,215,569	1,753	1,753	14,960,462	255,107	»	8,310	8,583	»	273	»	3.18
Paris-Méditerr. (b)	1,877	1,877	25,309,861	1,812	1,812	23,926,322	1,383,539	»	13,484	13,203	281	»	2.13	»
Lyon à Genève	237	237	1,212,882	229	229	1,036,437	176,445	»	5,118	4,613	505	»	10.95	»
Dauphiné	129	129	572,031	129	129	465,184	106,847	»	4,047	3,606	441	»	12.23	»
Midi	893	893	5,025,038	796	795	4,295,069	729,969	»	5,627	5,409	218	»	4.03	»
Ceinture	17	17	445,649	17	17	393,212	52,437	»	26,156	23,071	3,085	»	13.37	»
Graissessac-Béziers	51	51	68,753	51	51	62,173	6,580	»	1,348	1,219	129	»	10.58	»
Bessèges à Alais	32	32	258,130	32	32	281,698	»	23,568	8,067	8,803	»	736	»	8.36
Anzin à Somain	19	19	95,399	19	19	69,949	25,450	»	5,021	3,682	1,339	»	36.37	»
Carmaux à Albi	15	15	52,395	15	15	46,639	5,756	»	3,493	3,109	384	»	12.35	»
							5,426,765	23,568						
Totaux et moyennes	9,105	9,094	87,967,910 (c)	8,722	8,707	82,564,713 (c)	5,403,197		9,673	9,483	190	»	2.00	»

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er avril 1859 au 31 mars 1860 ont une étendue de 383 kilomètres, savoir :

Nord.	Saint-Denis à Creil (10 mai 1859)		63
Est.	Thionville à la frontière (11 août 1859)	16	
	Paris à Vincennes (22 septembre 1859)	17	
	Port d'atelier à Aillevilliers-Plombières (4 février 1860)	29	62
Ardennes.	Donchery à Sedan (17 mai 1859)	4	
	Charleville à Nouzon (14 sept. 1859)	7	11
Ouest.	Coulibœuf à Falaise (1er novembre 1859)		7
Orléans.	Montluçon à Moulins (7 novembre 1859)	63	
	Embranchement sur Bézenet (7 novembre 1859)	5	68
Paris à Lyon Méditerranée.	Aubagne à Toulon (3 mai 1859)	50	
	Embranch. de la Joliette (7 mai 1859)	3	65
	Saint-Etienne (le Clapier) à Firminy (24 mai 1859)	12	
Lyon à Genève.	Saint-Clair aux Brotteaux (1er juin 1859)	3	
	La Guillotière aux Brotteaux (24 novembre 1859)	5	8
Midi.	Mont-de-Marsan à Riscle (25 août 1859)	45	
	Riscle à Tarbes (24 septembre 1859)	54	99
	Total		383 k.
	Longueur exploitée au 31 mars 1859		8,722
	Longueur exploitée au 31 mars 1860		9,105

(a) Y compris les sections de Paris à Orsay, de Coutras à Périgueux et de Montauban à Saint-Christophe.

(b) Y compris le Bourbonnais.

(c) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour le 1er trimestre de 1860, à.. 3,899,220

— — 1859, à.. 3,717,527

NOTA. Les comptes du trimestre de 1860 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

Nord	43 kil.
Est	62
Ardennes	11
Ouest	7
Orléans	88
Paris-Méditerranée	65
Lyon à Genève	8
Midi	99
Total égal	383 kil.

La longueur moyenne exploitée pendant le trimestre, s'élève pour 1860, à 9,094 kil., et 8,707 kil. pour 1859, soit une augmentation de 387 kilomètres.

En 1859, l'augmentation kilométrique, par comparaison avec 1858, était de 1,020 kil., et l'augmentation moyenne était de 1157 kil.

Les recettes brutes, déduction faite des détaxes, etc., non compris l'impôt du dixième se sont élevées :

Pour le 1er trimestre de 1860, à	87,967,910 fr.
Pour le 1er trimestre de 1859, à	82,564,713
Augmentation pour l'exercice courant	5,403,197 fr.

Ou 2 pour 0/0.

La recette par kilomètre s'est élevée pour 1860, à..	9,673 fr.
Et pour 1859, à	9,483 fr.
Augmentation...	190 fr.

Les recettes de ce premier trimestre se sont en général maintenues, comme on le voit, en légère augmentation sur celles de l'année dernière, mais il faut s'attendre à d'assez fortes diminutions pour le second trimestre, en raison des transports militaires qui ont eu lieu l'année dernière pour la guerre d'Italie ; mais au milieu de ces circonstances extraordinaires, on peut cependant constater un progrès constant et marqué dans le trafic normal des chemins de fer.

Le tableau ci-dessus constate que les recettes du trimestre comme les recettes kilométriques sont en augmentation pour la plupart des lignes.

La plus forte augmentation a été obtenue par le chemin de fer du Dauphiné. Elle est de 12.23 p. 0/0.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Ouverture de la section de Paris à Sevran.

Ainsi que nous l'avions annoncé, la Compagnie du chemin de fer du Nord a ouvert le 4 courant la première section de la ligne de Soissons, qui s'étend de Paris à Sevran, sur une longueur de 18 kilomètres, et qui comprend deux stations, l'une établie au Bourget et l'autre à Sevran.

Cette section dessert une des parties les plus intéressantes de la banlieue de Paris, et notamment le bourg de Livry, qui, par sa situation au milieu de charmantes villas, et à proximité de la forêt de Bondy et du parc de Rainey, offre aux Parisiens un but de délicieuses promenades. Le service des trains et des voitures de correspondance a d'ailleurs été organisé par la Compagnie du Nord de manière à donner aux voyageurs toutes les facilités désirables.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE.

Assemblée générale du 16 mai 1860.

La première assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne a eu lieu à Madrid le 16 mai dernier, sous la présidence de M. Calderon.

Nous publions ci-après le rapport du conseil d'administration ; ce document contient des renseignements et des appréciations du plus haut intérêt pour l'avenir des chemins de fer en Espagne.

Nous nous bornons à résumer ici ce qui a trait directement à l'entreprise des chemins de fer du Nord.

L'ensemble de la concession, comprenant 729 kilomètres, se divise en quatre groupes relativement à l'achèvement et à la mise en exploitation :

En 1860, on compte livrer à l'exploitation les sections de San Chidrian à Alar del Rey et au delà de Burgos jusqu'à Quintanapalla, soit	kil. 326
En 1861, les sections de Madrid à l'Escurial, d'Avila à San Chidrian, de Quintanapalla à Pancorbo	134
En 1862, de Pancorbo à l'origine de la traversée des Pyrénées et de Tolosa à Irun	160
En 1863 et 1864, on achèvera les traversées du Guadarrama et des Pyrénées	109
Total	kil. 729

L'ensemble des dépenses auxquelles la Compagnie doit faire face est de 206 millions ainsi représentés :

Actions	fr. 100,000,000
Obligations	50,000,000
Subvention du gouvernement	56,000,000
Total	206,000,000

Les 150 millions à fournir par la Compagnie, et divisés par 729 kilomètres, donnent une dépense moyenne de 205,761 fr. par kilomètre. On a la certitude dès aujourd'hui que cette évaluation ne sera pas dépassée, car pour les sections en voie d'achèvement la dépense ne s'élève qu'à 149,500 fr. par kilomètre, non compris les frais généraux d'administration, les intérêts payés pendant la construction et les frais de construction de l'atelier central de Valladolid.

Il est vrai que sur le parcours total du chemin du Nord, on compte 105 kilomètres d'une exécution très-difficile et auxquels la subvention doit être considérée comme particulièrement applicable. Un fait reste acquis : c'est que les chemins de fer, placés dans des conditions moyennes et n'ayant pas à surmonter des obstacles de premier ordre comme la traversée du Guadarrama et des Pyrénées, peuvent être couramment exécutés en Espagne à des prix compris entre 200,000 et 210,000 fr. par kilomètre.

Quant au produit moyen, le rapport de la Compagnie du Nord l'établit, d'après de simples indications statistiques, à 45,000 fr. par kilomètre ; et il déclare ne pas douter que le revenu brut moyen n'atteigne cette limite dans les deux premières années de l'exploitation complète. Que sera-ce donc lorsque les divers réseaux seront achevés et correspondront entre eux de manière à ne pas laisser de solution de continuité entre Paris, Madrid, Lisbonne, Cadix et tous les ports de l'Océan et de la Méditerranée ?

Conformément aux conclusions du rapport, l'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1859, et a ratifié, également à l'unanimité, l'élection de M. Emile Van Havrebeke comme administrateur de la Compagnie en remplacement de M. Ch. de Brouckere, décédé.

F. Grimaud.

LES CHEMINS DE FER DE L'ALGÉRIE ET LES CHEMINS DE FER DES INDES.

Le Corps législatif a voté, dans sa séance du 2 courant, l'exécution d'une partie du réseau des chemins de fer algériens comprenent une longueur de 186 kilomètres et devant coûter 61,000,000 de francs. Il ne sera sans doute pas sans intérêt de rapprocher du travail que nous avons publié à ce sujet dans notre dernier numéro quelques extraits d'un rapport officiel adressé à M. le président du conseil des Indes, à Londres, par M. Juland Danvers, secrétaire du bureau des chemins de fer au département des Indes, relatifs au vaste réseau qui sillonnera les colonies anglaises.

Les différentes concessions accordées jusqu'à ce jour à diverses Compagnies, au nombre de dix, par le gouvernement anglais, comprennent 7,870 kilomètres, indépendamment du service exclusif de navigation sur l'Indus de plus de 900 kilomètres. Ces concessions jouissent d'une garantie d'intérêt de 5 0/0 accordée par l'Etat, sur un capital qui, actions et emprunts, s'élève à 34,133,300 livres sterling (853,332,500 fr.).

Cette faveur accordée par l'Etat aux chemins de fer coloniaux, a été nécessaire pour obtenir le concours des capitalistes anglais qui ont à peu près souscrit la totalité des valeurs émises, puisque l'Inde n'a fourni que 625,000 liv. sterl. (15,625,000 fr.).

Des dix Compagnies existantes, trois seulement, l'*East Indian*, *Madras* et *Great Indian*, avaient des sections ouvertes aux transports pendant l'exercice 1858-1859 sur

une longueur de 690 kilomètres. La construction de ces sections avait coûté en moyenne 235,000 fr. par kilomètre. Les recettes brutes se sont élevées à 40 fr. par jour et par kilomètre; les dépenses à 19 f. par jour et par kilomètre, laissant un produit net supérieur au minimum d'intérêt garantie par l'Etat.

Le trafic des marchandises est déjà assez développé, il représente 61 0/0 des recettes totales; le mouvement des voyageurs est beaucoup moins important, il représente en moyenne, 6,533 voyageurs par an.

Enfin, le produit de l'exploitation, comparé aux dépenses de construction des premières sections du réseau, représente 5.2 0/0 ; revenu que n'atteignent pas, après plusieurs années d'exploitation, beaucoup de chemins de fer européens.

J.-G. Bordot.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 2 JUIN 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 2 juin
Paris-Méditerranée	26.934 76	873 75
Nord	24.846 »»	980 »»
Orléans	17.215 40	1331 25
Ouest	16.388 30	570 »»
Est	14.512 74	600 »»
Bességes	14.332 02	440 »»
Midi	11.095 34	513 »»
Genève	9.940 38	307 50
Ardennes	8.431 17	460 »»
Dauphiné	7.687 10	505 »»
Autrichiens	fl.5.218 50	511 25
	Au 30 mai.	
Lombards-Vénitiens-Sud	12.540 41	500 »»
Madrid à Alicante	12.270 28	511 25
Victor-Emmanuel	10.261 32	410 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Gaimard.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

23 juin. — **Compagnie du télégraphe sous-marin de la Méditerranée.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à 3 heures de relevée. Dépôt d'au moins 50 actions au siége social, rue Notre-Dame-de-Lorette, 10, avant le 18 juin ; et à Londres, chez MM. Samuel et Montagu, 21, Cornhill, City, avant le 8 juin.

25 juin. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, rue Richelieu, 99. Dépôt de 50 actions dix jours avant la réunion. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

28 juin. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Fribourg, salle de la Grenette, à 3 heures de relevée. Dépôt de 10 actions jusqu'au 20 juin, 17, rue Laffitte.

28 juin. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Paris, boulevard de Strasbourg, 64. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

29 juin. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Réunion à Lausanne de l'assemblée générale annuelle, salle du Casino, à midi et demi. Dépôt de 10 actions avant le 10 juin à Paris, à la caisse du Crédit mobilier. (Voir les détails aux annonces.)

29 juin. — **Compagnie des mines de la Grand'-Combe.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 59. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion.

2 juillet. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions avant le 25 juin au siége social, rue Taitbout, 45.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er juin. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement des intérêts sur les actions, soit 9 fr. par action. (Voir aux annonces du 26 mai.)

1er juin. — **Banque de l'Algérie.** — Paiement de 22 fr. 30 c. par action, pour les intérêts échus le 30 avril 1860, au Comptoir d'escompte, rue Bergère, 12.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 65 c. par action au porteur (impôt déduit), à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du premier semestre d'intérêts, soit 12 fr. par action, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

(DIVIDENDES.)

21 mai. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Solde du dividende de 1859, soit 1 fr. 95 c. par action au porteur. (Voir aux annonces du 26 mai.)

31 mai. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de 1859-60. (Voir l'annonce publiée dans notre numéro du 12 mai.)

31 mai. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges, aciéries de la marine et des chemins de fer.** — Paiement de 16 fr. 73 c. par action, impôt déduit pour les titres au porteur, et pour solde du dividende 1858-1859. (Voir l'annonce publiée dans notre numéro du 12 mai.)

1er juin. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

1er juin. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859, soit 40 fr. par action nominative, et 39 fr. 60 c. par action au porteur, qui, avec les 20 fr. d'à-compte déjà payés, élève le revenu annuel à 60 fr. par action : à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers.

1er juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement de 29 fr. 90 c. (impôt déduit) pour solde du dividende de 1859 sur les actions anciennes ; de 7 fr. sur les actions nouvelles et de 8 fr. 43 c. 3/4 pour les actions nouvelles de Charleroi. Ces coupons seront pris en déduction, soit pour le paiement de 75 fr. par action nouvelle, en cours d'exécution du 1er au 15 juin, soit pour le versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, et dont la libération doit être faite le 31 décembre prochain pour dernier délai.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement de 12 fr. par action formant le dividende de 1859, soit, avec les intérêts déjà payés à raison de 6 0/0 l'an, un revenu total de 30 fr. par action libérée de 400 fr., à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

Service des Obligations.

1er juin. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations 5 et 3 0/0, à la caisse de la Compagnie.

1er juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement du coupon semestriel, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations dont le détail suit :

1° Emission 1858-1859 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative ; 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

2° Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, émissions de 1852 et de 1855 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative, 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

3° Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon : emprunt de 30 millions à 5 0/0, 25 fr. par obligation nominative, 24 fr. 35 c. par obligation au porteur. Dépôt des titres ou coupons dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille. (Voir pour renseignements plus complets l'avis publié par la Compagnie à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'annonce publiée à ce sujet, page 508.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 32 c. par obligation au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 31 c. par titre au porteur, et 7 fr. 50 c. par titre nominatif, à la caisse de la Compagnie, rue de Provence, 72.

2 juillet. — **Chemin de fer de Genève.** — Intérêts sur les obligations. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du semestre d'intérêts, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

APPELS DE FONDS

1er au 15 juin. — **Chemins de fer du Nord.** — Versement de 75 fr. sur les actions nouvelles, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

1er au 30 juin. — **Chemins de fer du Nord.** — Versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860. Les versements non effectués à cette époque seront frappés des intérêts de retard à raison de 4 0/0 l'an, à compter du 1er juillet. (Voir, du reste, l'avis publié à ce sujet à nos annonces de ce jour.)

Jusqu'au 30 juin. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour la libération complète des actions, sous peine d'annulation de ces titres. (Voir l'avis officiel publié par la Compagnie à nos annonces du 12 mai.)

1ᵉʳ au 10 juillet. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Versement des 100 fr. restant dus sur les actions émises en 1857 pour l'exploitation de la ligne du Brésil et de la Plata, à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Cᵉ, banquiers.

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

1ᵉʳ juin. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Remboursement à 300 fr. de 234 actions sorties au tirage du 26 mai, et dont le résultat officiel se trouve à la page 477 de notre numéro du 2 juin.

1ᵉʳ juillet. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. de 132 obligations sorties au tirage du 24 mai 1860, et dont la liste se trouve à nos annonces de ce jour.)

ÉCHANGE DE TITRES.

A partir du 28 mai. — **Compagnie royale des chemins de fer portugais.** — Échange des récépissés provisoires contre des titres au porteur, à la caisse de la Société de crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

15 juin. — **Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.** — Tirage au sort d'obligations de diverses séries dont on trouvera le détail à l'avis publié à nos annonces de ce jour.

20 juin. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Tirage au sort en séance publique de 253 obligations des divers emprunts de la Compagnie, au siége social, square Clary, 5, à 3 heures de relevée.

22 juin. — **Crédit foncier de France.** — 30ᵉ tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0, au siége de la Société à Paris, à 3 heures.

F. G.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE.

Assemblée générale du 16 mai 1860.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Lorsque le Conseil d'administration vous a réunis une première fois pour compléter par vos votes la constitution et l'organisation définitive de la Société, il ne pouvait vous donner qu'un aperçu très-sommaire de l'entreprise à laquelle vous veniez de vous associer.

Il est de son devoir, aujourd'hui, de vous faire connaître avec détail tout ce qui se rattache à cette entreprise, les conditions dans lesquelles elle a été fondée, son degré d'avancement et l'avenir qui lui est réservé.

Ainsi que vous le savez déjà, la concession du chemin de fer du Nord a suivi de près la création de la Société générale de Crédit Mobilier espagnol. Cette Société, à peine formée, se trouvait en présence de plusieurs adjudications ouvertes pour des lignes importantes de chemins de fer; après les avoir fait examiner par plusieurs ingénieurs expérimentés, et principalement par M. Busche, inspecteur général du corps des ponts et chaussées de France, devenu depuis cette époque directeur général des chemins Lombards-Vénitiens, elle reconnut qu'aucune ligne ne pouvait égaler en importance, au point de vue du mouvement des voyageurs et du trafic des marchandises, la ligne qui réunissait Madrid aux ports du nord de l'Espagne, et, sans emprunter le parcours d'aucune ligne étrangère, Madrid et la Vieille-Castille à la frontière de France.

La Société générale s'est d'abord assuré aux enchères la section de Valladolid à Burgos, et par une concession directe, sans adjudication, l'embranchement de San Isidoro de Duenas à Alar del Rey, qui se relie au chemin d'Alar à Santander; concessionnaire de ces deux premières sections, d'une exécution très facile et formant déjà un ensemble de 210 kilomètres de développement qui dominait toutes les concessions restant à établir sur le plateau de la Castille, elle a pu, avec toute la maturité nécessaire, étudier les par-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 27 mai au 2 juin	1680	1,234,272 92	731 68	1618	1,058,740 15	654 35	1.29	».»»
ORLÉANS (1) *	27 — 2 —	1475	1,259,507 93	853 90	1473	1,260,277 68	854 43	»	».06
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)*	27 — 2 —	1406	1,925,893 66	1,369 76	1406	2 588,037 98	1,840 71	»	25.88
OUEST (1)	27 — 2 —	1213	1,053,265 90	868 30	1188	939,723 08	791 »»	9.75	»
NORD (1)	27 — 2 —	964	1,111,371 10	1,152 »»	964	1,033.876 41	1,072 »»	7.48	»
MIDI (1)	27 — 2 —	793	440,421 24	555 38	793	422,624 80	532 94	4.21	»
LYON A GENEVE (1)*	27 — 2 —	231	136,758 06	592 03	229	144,427 27	630 60	»	6.13
ARDENNES (1)	27 — 2 —	164	67,484 58	411 49	157	60,025 75	382 33	7.63	»
DAUPHINÉ*	27 — 2 —	134	58,899 37	439 54	134	45,560 57	340 04	29.26	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	27 — 2 —	33	20,503 00	621 32	33	19,423 95	588 60	5.55	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien*. Réseau Lombard	20 — 26 mai	1326	916,104 12	690 94	1316	1,368,733 62	1,040 07	»	33.55
AUTRICHIENS*	27 — 2 juin	1323	fl. 346,812 »»	261 18	1323	fl. 401,294 »»	303 42	»	13.06
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	20 — 26 mai	482	347,879 03	721 74	482	228,025 95	474 05	52.39	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	20 — 26 —	57	16,272 04	285 47	»»	»	»	»	»
CENTRAL SUISSE	27 — 2 juin	236	108,012 16	457 63	206	87,083 93	422 73	8.28	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	27 — 2 —	275	68,785 25	250 12	265	58,943 57	222 42	12.45	»
VICTOR-EMMANUEL*	21 — 27 mai	214	132,232 51	617 90	214	166,067 38	776 »»	»».»»	20.36
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX	13 — 19 —	104	23,993 »»	230 »»	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	25 — 31 —	97	41,084 98	423 55	80	32,800 37	410 »»	3.30	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	20 — 26 —	45	11,373 32	252 74	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(*) *N. B.* — La diminution, sur ces diverses lignes, de la semaine de 1860, n'a d'autre cause que les transports militaires effectués pendant la semaine correspondante de 1859.

F. GRIMAUD.

ties restant à adjuger entre Madrid et Valladolid d'une part, Burgos et Irun d'autre part ; elle a pu, en fournissant des éléments sérieux de révision pour les avant-projets des ingénieurs espagnols, exécutés avec une extrême rapidité, faire élever à un taux équitable le montant des subventions accordées pour les deux nouvelles sections, dont elle est restée adjudicataire le 18 octobre 1856.

La Société générale de Crédit Mobilier espagnol s'est ainsi trouvée finalement concessionnaire d'une ligne de 729 kilomètres, formant l'axe ou le tronc commun d'un vaste réseau de voies ferrées, qui sillonneront avant peu d'années toute la région du nord-ouest de l'Espagne, région qui offre, sous bien des rapports, une remarquable analogie avec la contrée moins étendue que dessert en France le réseau des chemins de fer du Nord.

De tous les motifs qui ont fixé sur les chemins du nord de l'Espagne les préférences des administrateurs de la Société générale de Crédit mobilier espagnol, alors qu'ils auraient pu s'engager dans des directions différentes, l'un des plus décisifs a été l'abondance du combustible minéral dans la région du nord. Partout, en effet, les gisements houillers, dès que la création de moyens de transports économiques les rend accessibles, deviennent des foyers de production industrielle autour desquels s'agglomère rapidement une nombreuse population ; c'est à la houille que l'Angleterre et la Belgique doivent leur prépondérance industrielle ; en Allemagne, les bassins de Silésie, de la Ruhr et de Sarrebrück, et en France les bassins d'Anzin, de la Loire, de la Grand'Combe, etc., ont seuls permis à ces deux grandes nations de s'affranchir du joug industriel de l'Angleterre.

Dans le nord de l'Espagne on trouve à la fois une population sobre, laborieuse, intelligente, que l'exécution de nos travaux nous a permis d'apprécier à toute sa valeur, et d'abondantes mines de houille et de fer ; — il ne manque à ces éléments que des moyens de transport à bon marché, pour devenir la base d'une industrie prospère, dont le développement n'aura d'autre limite que les besoins de l'Espagne et de ses colonies. La Vieille-Castille est déjà le grenier de l'Espagne ; en peu d'années, avec de la houille à bon marché, elle en sera l'atelier industriel. — Il a suffi que l'achèvement encore récent du canal de Castille fît baisser à Valladolid le prix de la houille à 50 fr. (elle se payait récemment encore 120 fr. la tonne à Madrid) (1), pour qu'il s'y créât déjà d'importantes manufactures. L'exploitation des premiers tronçons du chemin de fer du Nord suffira pour développer rapidement cette tendance.

Si l'on passe, en effet, en revue les richesses minérales de l'Espagne, on ne trouve de houille bien caractérisée, en dehors de la région du Nord, que dans trois bassins très-circonscrits : Villanueva del Rio, près de Séville, Espiel y Belmes dans la Sierra-Morena, près de Cordoue, San-Juan de las Abadesas au nord de la Catalogne, dans les Pyrénées ; aucun d'eux, soit par son peu d'étendue, soit par les difficultés d'accès, ne peut devenir le point de départ d'un mouvement industriel important. — Au nord, au contraire, on trouve à Barruelo, près d'Alar del Rey, à 13 kilomètres seulement de la ligne de Santander, un bassin houiller déjà aménagé pour une exploitation active, qui produirait facilement 100,000 tonnes de charbon par an ; à Valderrueda, sur la frontière du Léon et de la Castille, à 50 kilomètres du chemin de Palencia, est un autre bassin qui peut donner une production annuelle beaucoup supérieure ; quelques petits bassins encore peu connus se trouvent autour de Léon, et enfin, au delà de la chaîne cantabrique on rencontre le bassin des Asturies, dont la production n'a guère d'autres limites que la main-d'œuvre disponible.

Les deux premiers bassins sont d'un accès très-facile, par des vallées droites et assez ouvertes pour que l'établissement d'un chemin de fer n'y rencontre aucun obstacle ; ils ne sont probablement, comme le bassin de Mons par rapport aux départements français du Nord, ou comme celui de Sarrebrück par rapport au département de la Moselle, que les affleurements de gîtes plus vastes, que la sonde ira retrouver sous les terrains superficiels ; — le bassin des Asturies sera traversé par le chemin de Léon à Oviedo, qu'il contribue à rendre l'une des lignes essentielles du réseau espagnol.

La chaîne cantabrique et ses rameaux recèlent en outre des mines métalliques très-variées ; celles de zinc fournissent déjà un contingent important à la fabrication belge ; celles de plomb et de cuivre commencent à s'exploiter ; celles de fer abondent dans la Biscaye et dans la Navarre ; des hauts-fourneaux au coke et des forges à l'anglaise existent déjà dans les Asturies, et même dans la province de Léon. Si l'Espagne maintient son régime protecteur, les provinces cantabriques, au moyen du chemin de fer du Nord et de ses embranchements, l'approvisionneront de fer ; si les droits de douane venaient à être abolis, c'est encore par le chemin de fer du Nord que le centre serait approvisionné de fers anglais.

Nous avons insisté sur ces considérations pour bien vous faire comprendre le caractère et l'avenir de notre entreprise. Le chemin du Nord n'est pas seulement la route de Madrid en France, comme le chemin de Paris à Lille et à Calais, malgré son excédant de parcours sur la direction de Boulogne, a été et est resté la route de Paris en Angleterre ; ce n'est pas seulement le moyen de communication avec la capitale du royaume, de provinces peuplées de 5 millions d'habitants, la ligne principale d'importation et d'exportation, et celle de communication avec les colonies des Antilles nourries par la Vieille-Castille, c'est surtout le commencement, la ligne-mère d'un réseau industriel, ayant à remplir sans concurrence un rôle exactement semblable à celui que jouent, concurremment, pour Paris et pour les départements du nord de la France, le chemin de Paris en Belgique et le système des rivières et des canaux du Nord.

Nous n'avons pas la prétention d'amener deux millions de tonnes de houille à Madrid, comme les canaux et les chemins de fer du Nord le font à Paris ; nous nous bornerons à faire remarquer que chaque centaine de mille tonnes parcourant sur notre réseau 100 kilomètres au tarif de 10 centimes, ou 200 kilomètres au tarif réduit de 5 centimes, produira une augmentation de recette brute d'un million de francs, et ajoutera de 2 fr. 50 à 3 fr. au dividende de chaque action, sans compter le mouvement de choses et de personnes dont la consommation de combustible sera l'occasion ou le point de départ. Si l'on cherche un terme de comparaison en France, aucun exemple ne paraît mieux choisi que celui des mines du bassin d'Alais (Grand'-Combe, Bességes, etc.) ; en 1839, au moment où les chemins de fer du Gard allaient être livrés à l'exploitation, le bassin tout entier ne produisait encore que 132,000 tonnes ; en 1859, il a produit plus de 1,000,000 de tonnes, et les chemins de fer, qui ont créé cette production, ont transporté sur leur tronc commun, entre Alais et Nîmes, 490,000 tonnes de houille.

La Société générale du Crédit Mobilier espagnol, en s'engageant dans l'entreprise du chemin de fer du Nord, devait donc se préoccuper de l'état dans lequel se trouvaient les mines de houille de Castille, et après les avoir fait étudier par l'un des ingénieurs les plus compétents en pareille matière, elle a acheté un ensemble de concessions dans les bassins de Barruelo et de Valderrueda qui lui permettront de suffire à toutes les demandes au fur et à mesure des besoins, et suivant que le comportera le développement de la population ouvrière. Avec le concours de cette Société, qui nous est assuré, nous pourrons parfaitement faire face à toutes les exigences.

Si le chemin de fer du Nord est appelé, au point de vue industriel, à une prospérité tout à fait exceptionnelle, il n'en a pas moins, dans l'état présent des choses, des éléments de trafic considérables, que nous croyons de notre devoir d'énumérer rapidement.

Ainsi que nous le rappelions tout à l'heure, la région *desservie directement* par le chemin de fer du Nord et par ses affluents, compte Madrid et ses environs immédiats compris, une population de 5 millions d'habitants ; c'est le quart au moins de la population de l'Espagne.

Dans cette agglomération, se trouvent compris plusieurs groupes qui, chaque année, donnent lieu à des émigrations considérables ; la Galice, les Asturies, la province de Santander, la Biscaye fournissent au centre de l'Espagne de nombreux ouvriers qui vont, pendant une saison ou pour un temps toujours restreint, exercer des professions manuelles, qui rentrent périodiquement dans leur famille. Le recensement qui a été fait du mouvement d'émigration, dans le sens du chemin de fer du Nord, a constaté un déplacement annuel de près de 100,000 individus.

En dehors de cette circulation spéciale, le mouvement des voyageurs ordinaires est très-actif, malgré l'imperfection des moyens de transport. Des services réguliers de diligences sont établis entre Madrid d'une part et Valladolid, Santander, Burgos, la frontière de France, d'autre part. Notre chemin touche à l'Escurial, résidence royale qui sera en quelque sorte le Versailles de Madrid, et se développe sur les flancs du Guadarrama, où la population madrilègne a déjà l'habitude d'aller s'abriter contre les chaleurs pendant l'été ; il aboutit déjà, directement ou par ses affluents, à trois points différents du littoral ; dans quelques années, par la création de nouveaux embranchements, il atteindra la mer sur trois nouveaux points : il développera sur une très-grande échelle l'habitude des bains de mer, qui existe déjà parmi les classes riches, en rendant les parcours plus faciles et surtout infiniment moins dispendieux. Si nous voulions porter nos prévisions au delà des premières années de notre exploitation, nous pourrions vous montrer le réseau des chemins espagnols et le chemin du Nord en particulier, parcourus par de nombreux voyageurs allant chercher à Carthagène l'abréviation des voyages par mer pour l'Algérie, — à Lisbonne, à Cadix ou à la Corogne, les escales de tous les services dirigés sur l'Amérique du Sud, la Havane et le golfe du Mexique.

Les évaluations relatives à la circulation totale des voyageurs, malgré les chances d'accroissement considérables sur lesquelles il est permis de compter, n'ont été portées qu'à 11,000 fr. par kilomètre.

Les transports à grande vitesse trouveront, dans les articles dits de Paris, dans le poisson frais qui donne lieu à une pêche très-active sur le littoral cantabrique, et dans les denrées fraîches pour l'approvisionnement de Madrid, des éléments précieux ; la statistique des produits probables n'a cependant admis que la moyenne des résultats constatés en France, 5 0/0 du trafic total ; la proportion est déjà plus forte sur le chemin de fer de Madrid à Alicante. Le transport des bestiaux, bien que la Galice et en général le nord-ouest soient en Espagne le principal siége de la production pour les animaux de boucherie, n'a été compté que pour le mouvement actuel.

L'augmentation du bien-être et de la richesse publique, que les chemins de fer produiront en Espagne, plus rapidement peut-être qu'ailleurs, par cela même que la difficulté des transports a rendu jusqu'ici certaines consommations impossibles, doit évidemment donner une grande importance à ces derniers éléments de notre trafic. L'altitude du plateau de la Castille et de la région montagneuse de la Galice et des Asturies, et l'abondance des eaux permettent d'y entretenir naturellement des prairies, rares ou impossibles au contraire dans beaucoup d'autres parties du royaume. Notre chemin de fer sera donc appelé à jouer vis à vis de la capitale de l'Espagne, toute proportion gardée, le même rôle que les chemins de fer du Centre et de la Normandie pour l'approvisionnement de Paris.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que les chemins de fer, qui mettront dans quelques années Madrid en communication non interrompue avec toutes les parties du territoire, donneront à cette ville, d'origine factice, une raison d'être qu'elle n'avait eue jusqu'ici qu'au point de vue politique. Madrid deviendra naturellement un centre d'échanges et de transactions de toute nature, un marché central pour toutes les parties de l'Espagne, un lieu de séjour pour les gens riches que la difficulté des communications confinait dans les provinces ; l'industrie des objets de luxe pourra s'y développer, lorsque la houille sera à des prix possibles, et lorsqu'une population ouvrière pourra s'y implanter sans modifier considérablement les conditions de subsistance du reste de la population ; Madrid est donc destiné à voir s'accroître rapidement le nombre de ses habitants, en même temps que les besoins propres aux populations aisées s'y développeront. C'est surtout par notre ligne que cette agglomération, qui compte déjà plus de 300,000 âmes, recevra la farine, le poisson et la viande nécessaires à sa consommation croissante.

(1) Les houilles de France, de Belgique et d'Angleterre ne se paient à Paris, tous frais de transport compris, que de 25 à 26 fr. la tonne.

Mais c'est surtout au point de vue des transports à petite vitesse que le chemin de fer du Nord de l'Espagne est appelé à faire de brillantes recettes. — La statistique, qui a été dressée avec beaucoup de soins a constaté un mouvement annuel de 100,000 tonnes rapportées au parcours total ; en d'autres termes, l'activité actuelle du roulage, avec des intensités diverses sur les différentes parties de la ligne, est l'équivalent d'un mouvement de 100,000 tonnes qui feraient un parcours de 720 kilomètres, longueur totale de notre réseau. Ces transports s'effectuent à des prix excessifs qui varient, suivant l'accélération, de 40 à 60 centimes par tonne et par kilomètre.

En France, les chemins de fer se sont substitués partout à des routes de terre en très-bon état, qui faisaient le transport à 20 ou 25 centimes ; à des rivières navigables ou à des canaux artificiels, qui faisaient le transport à 5 centimes et au-dessous. Le mouvement des marchandises ne s'est donc développé sur leurs rails que d'une manière relativement lente, et au prix de réductions de tarifs qui vont, pour certaines marchandises, jusqu'aux 4/5 du tarif légal.

En Espagne, les routes sont rares, leur profil est généralement accidenté ; le roulage n'est pas organisé et coûte deux fois plus cher qu'en France ; à part le canal de Castille, qui est à l'état d'impasse sur les trois branches, et qui ne donne qu'une navigation précaire et coûteuse, à part l'Èbre qu'on a réussi, par de grands et louables efforts, à canaliser sur une partie de son cours, l'Espagne n'a pas de voies de navigation intérieures ; les échanges de province à province, l'exportation et l'importation des produits ne se font souvent encore qu'à dos de mulet. L'établissement des chemins de fer, surtout celui des chemins de fer aboutissant à la mer sans solution de continuité, doit nécessairement imprimer au trafic une impulsion inconnue ailleurs.

L'avenir commercial de notre entreprise ne repose pas seulement sur ce fait qu'en Espagne, un chemin de fer transporte tout ce qui est susceptible d'être transporté dans sa direction, et le transporte à des tarifs très-rémunérateurs ; il est fondé encore sur l'abondance des produits naturels dans les contrées que notre ligne traverse, et sur l'importance de communications dont elle sera l'artère principale, qui en feront incontestablement la direction la plus productive d'Espagne.

Nous ne reviendrons pas sur la question de la houille ; il suffit d'avoir constaté que la région desservie par notre réseau est privilégiée sous ce rapport, en Espagne, pour donner à toutes les personnes qui ont suivi la création et le développement de l'industrie moderne le moyen d'apprécier ce que deviendra notre exploitation dans un temps plus ou moins limité.

En partant de Madrid, on rencontre les pierres de taille granitiques, qui s'exploitent déjà sur une échelle importante pour les constructions de cette ville, bien qu'elles se transportent à des prix excessifs ; le parcours sera d'environ 50 kilomètres, mais les quantités sont considérables. Le Guadarrama fournit aussi des bois de construction, des bois de chauffage et surtout du charbon de bois.

L'élévation excessive du prix de vente de ces combustibles, conséquences de la rareté des forêts dans le centre, et surtout de la difficulté des transports, explique à elle seule l'usage générale des *braseros* ; depuis que le coke de gaz ne se vend plus que 100 à 120 fr. les 1,000 kilogr., on commence à faire des cheminées à Madrid ; la houille, le coke et le bois de chauffage à bon marché transformeront, en peu de temps, ces habitudes.

En pénétrant sur le plateau de la Vieille-Castille, le chemin du Nord entre dans une magnifique contrée agricole, qui fournit aux autres provinces le solde de leur consommation en céréales, qui nourrit les colonies de Cuba et Porto-Rico, auxquelles elle livre habituellement 80 à 100,000 tonnes de farines, et qui vient en aide à la France et à l'Angleterre dans les années de disette. En 1855, le plateau de la Vieille-Castille a exporté, sans entamer la récolte de l'année, 2,000,000 d'hectolitres ou 160,000 tonnes de farine et de céréales.

La production s'est développée sous l'empire des premières facilités données au transport par l'ouverture du canal de Castille, terminé seulement depuis 1830. La Castille renferme encore d'immenses terrains non ensemencés, dont la mise en culture suivra de près l'établissement des chemins de fer. Le prix du transport de l'hectolitre de blé de Valladolid à Londres ne dépassera pas de 5 à 6 fr. ; tous les excédants possibles de production de la Castille se placeront, sans difficulté, en tout temps et avec bénéfice, sur ce dernier marché.

Les populations du nord de l'Espagne sont laborieuses, et si elles travaillent peu, c'est que le travail leur manque ; le travail leur manque parce que le transport des matières premières ou des produits agricoles ou industriels l'aurait rendu jusqu'ici improductif.

La partie de la Vieille-Castille qui avoisine la frontière du Portugal produit des vins et des huiles qui cherchent une issue par la navigation, aussi précaire que dangereuse, du Douero ; à la suite de la Vieille-Castille, la vallée de l'Èbre est également, pour les vins et les huiles, un grand centre de production.

Les laines d'Estramadure appartiennent en partie au Léon et à la Vieille-Castille ; c'est en effet dans les montagnes qui bordent ces provinces et dans les pâturages naturels des terrains incultes, que les troupeaux vont en été chercher leur nourriture. Burgos, Ségovie et Valladolid sont les grands marchés pour cet article, qui constitue un élément d'exportation fort important.

Certaines parties de la chaîne cantabrique renferment encore de grandes forêts que le chemin de fer du Nord et ses embranchements rendront accessibles, en apportant des réductions considérables à une partie des frais du transport.

Le Guipuzcoa exploite, à proximité du chemin de fer, des marbres abondants et variés, qui iront chercher leur emploi à Valladolid et à Madrid, susceptibles probablement de fournir un article nouveau à l'exportation, et produit des chaux hydrauliques renommées qui sont déjà l'objet d'un grand commerce.

Outre la houille et le bois, la ceinture de montagnes qui sépare le plateau de la mer, et que le chemin de fer du Nord et ses affluents actuels et prochains traverseront sur six points différents, pour atteindre la mer à Saint-Sébastien et au passage, à Bilbao, à Santander, à Oviedo, à la Corogne et au Vigo, renferme des richesses minérales de toute nature : des bitumes, des minerais de fer et de zinc, des minerais de cuivre et de plomb, et surtout des minerais d'étain qui existent sur un très-grand nombre de points. La province de Salamanque offre aussi des minerais de plomb importants, le Guadarrama des gisements de baryte sulfatée. Dans d'autres parties, l'Espagne renferme en abondance des minérais riches par leur teneur en argent ; dans le Nord les minerais sont d'une nature moins précieuse, mais le voisinage et l'abondance de la houille leur donnent une grande importance industrielle.

Outre les produits du sol occupé par son propre tracé et par ses affluents, par sa position tout à fait favorable, le chemin de fer du Nord est appelé à mettre en mouvement beaucoup de marchandises qui lui assurent dès à présent un trafic fort important.

La situation de ce chemin est, en effet, fort remarquable au point de vue commercial. Soudé à Irun avec le chemin de fer du Midi, avec lequel il aura naturellement l'affinité la plus complète, il forme une ligne continue de Paris, de Bordeaux, de Bayonne à Madrid ; toutes les importations ou exportations par la frontière de terre, à l'extrémité occidentale de la chaîne des Pyrénées, lui appartiennent exclusivement ; il jouera, pour les relations de l'Espagne avec le reste du continent, le même rôle que le chemin de fer du Nord en France pour Paris et le Centre, vis-à-vis de la Belgique, de la Hollande et de l'Allemagne du Nord.

Les relations par mer avec l'ouest et le nord de la France, le nord de l'Europe continentale, l'Angleterre, les Etats-Unis, les Antilles, lui appartiennent, pour la plupart, d'une manière encore plus décisive. Pour les relations avec le nord de l'Europe, en effet, le parcours maritime est singulièrement abrégé comparativement à Alicante, Valence et Carthagène, et même Malaga et Cadix.

Dans quelques années, la Corogne viendra ajouter un nouvel élément aux relations maritimes du chemin de fer du Nord ; ce port sera un point de relâche très-favorable pour les bateaux à vapeur allant de France, d'Angleterre, de Hambourg, de Rotterdam, d'Anvers, à Lisbonne, à Cadix, dans la Méditerranée, au Brésil, aux Antilles, et même aux Etats-Unis.

Cette situation permettra au chemin de fer du Nord, soit sur la totalité soit sur une partie de son parcours, de recueillir divers courants d'exportation prenant naissance au delà de son propre périmètre, notamment les vins des environs de Madrid, les produits de la Navarre, de l'Aragon ; mais notre Compagnie en profitera surtout pour l'importation des produits coloniaux, pour le sucre, le tabac, le café, le coton ; pour l'importation des machines, qui ne paient que des droits extrêmement réduits, et des autres produits manufacturés qui sont fournis par l'Angleterre, la Belgique, la France et la Prusse rhénane.

Cuba et Porto-Rico n'importent guère en Espagne que 60 à 80,000 tonnes de leurs produits ; ce mouvement est acquis à la côte nord, surtout pour les sucres, qui viendront y trouver le combustible pour le raffinage. Mais ces colonies produisent plus de 400,000 tonnes de sucre, et il est impossible que l'Espagne, au fur et à mesure que la richesse publique augmentera, n'en absorbe pas des quantités croissantes.

Les provinces basques et Valladolid comptent déjà quelques filatures, de nombreuses manufactures d'espèces très-variées qui importent des matières premières de l'extérieur, et écoulent leurs produits vers l'intérieur.

Les salaisons, et notamment la morue, sont des objets de grande consommation ; des transports se font déjà vers l'intérieur. Tous ces éléments de trafic doivent nécessairement prendre un développement des plus rapides.

Dans l'exposé qui précède nous avons mis en relief trois éléments de prospérité pour notre entreprise : 1° la circulation actuelle et son développement immédiat par suite de la rapidité des transports et des abaissements énormes de prix qui seront pour les voyageurs et les marchandises des 2/3 aux 3/4 ; 2° le développement agricole et industriel de la région occupée par notre Compagnie ; 3° les relations maritimes dont elle est l'agent le plus actif pour l'Espagne.

C'est surtout au premier et au dernier de ces éléments qu'appartient l'évaluation du revenu probable que la statistique a porté à près de 45,000 francs par kilomètre. Nous ne doutons pas que dans les deux ou trois premières années qui suivront l'achèvement complet de nos 720 kilomètres, le revenu brut moyen n'atteigne cette limite.

Le second élément rentre dans les prévisions d'avenir. Faudra-t-il cinq ans, dix ans ou plus, pour que les bassins houillers de la Castille versent sur le plateau toute la houille qu'ils peuvent produire dans leur état normal, pour que de nombreuses et vastes manufactures se soient établies à Valladolid, que l'on s'accorde à regarder comme appelée à un grand avenir industriel, pour que des minerais de fer de Santander, de la Biscaie, etc., aient donné naissance à des usines à fer plus considérables et mieux outillées que celles qui existent maintenant, pour que la production agricole de la Castille ait doublé ou triplé, etc. ? Nous ne saurions le dire, et chacun de vous pourra l'apprécier aussi bien que nous. Mais nos regards ne peuvent pas se diriger vers l'avenir, sans que nous soyons encouragés dans nos efforts de chaque jour, par la certitude d'avoir créé une des plus belles entreprises de l'Espagne.

Le seul objet de nos préoccupations doit donc être désormais l'achèvement aussi rapide que possible de nos travaux et la mise en exploitation successive des parties terminées. — Il nous reste à vous mettre au courant de la situation des choses.

Nous commencerons par vous exposer avec quelques détails l'état actuel des travaux exécutés ; nous vous ferons connaître ensuite le plan de campagne adopté pour faire le meilleur emploi de vos capitaux, et leur faire produire dans le plus bref délai possible le maximum d'effet utile.

Depuis le commencement des travaux, qui a eu lieu le 25 mars 1856, les 720 kilomètres ont été partagés en deux sections, dirigées chacune par un ingénieur en chef ; la première section s'étend de Madrid à Torquemada, dans la direction de Burgos, et de San-Isidoro de Duenas à Alar-del-Rey, point où nous venons de rejoindre le chemin de fer d'Isabelle II,

qui aboutit au port Santander et a une longueur de 394 kilomètres; elle est la plus longue, mais en même temps la plus facile, et celle sur laquelle les travaux sont le plus avancés; elle est dirigée par M. Fournier, ingénieur des ponts et chaussées, qui a eu pour collaborateurs MM. Lesguillier et Boutillier, également ingénieurs des ponts et chaussées. La seconde section, longue de 335 kilomètres, se rattache à la première à Torquemada et comprend le reste de la ligne jusqu'à la Bidassoa; elle renferme la majeure partie des travaux difficiles; elle est confiée à M. Letourneur, et, sous ses ordres, à MM. Désorgeries, Lanteirès et Durand, tous quatre ingénieurs des ponts et chaussées.

La direction générale de la construction est confiée à M. Léon Lalanne, ingénieur en chef des ponts et chaussées, précédemment chargé de la direction du chemin de fer de l'Ouest-Suisse, dont la résidence est provisoirement fixée à Paris. Chacun des ingénieurs en chef réside au centre de sa section, l'un à Valladolid, l'autre à Victoria.

Nous pensons que le meilleur système à suivre pour vous faire connaître la marche des travaux, consistera à les énumérer à partir de Madrid; la carte qui vous à été distribuée à votre entrée en séance vous permettra de suivre cette énumération.

De Madrid à l'Escurial, sur 50 kilomètres, tous les travaux importants ont été entamés; lorsque leur achèvement approchera de son terme, les travaux faciles pourront être enlevés en peu de temps; on peut estimer à une durée de 12 à 15 mois, suivant que la saison sera plus ou moins favorable, que les transports et les mains-d'œuvre seront plus ou moins faciles, le temps nécessaire pour préparer ce parcours à l'exploitation. L'ouverture du service pourra être faite avec profit sur cette section; quoiqu'elle soit isolée, elle aura une circulation de banlieue importante; elle concourra d'une manière active à l'approvisionnement de Madrid en denrées, matériaux de chauffage et de construction; jusqu'à l'achèvement de la section suivante, elle pourra être reliée utilement au reste du chemin en exploitation, par un service de voitures de correspondance, omnibus et diligences, et par des services de roulage.

Le second tronçon de l'Escurial à Avila, sur une longueur de 70 kilom., a exigé des études très-longues et très-difficiles, dont le résultat a été favorable quant à l'amélioration du tracé. En effet la ligne traverse entre ces deux points la chaîne du Guadarrama qui sépare le bassin du Tage de celui du Douero et qui atteint en général une grande élévation; mais un col très-déprimé permet de passer bien au-dessous du faîte général de la chaîne, de telle sorte que les pentes exceptionnelles de 15 millimètres par mètre, qu'il a fallu adopter, n'excèdent pas 15 kilomètres de développement total à la montée et 9 kilomètres à la descente. Le terrain a été sondé partout; les travaux préparatoires des trois souterrains principaux, dont le plus long n'excède pas 900 mètres, sont commencés, le tronçon tout entier pourra être mis prochainement en adjudication.

D'Alvila à San-Chidrian, les travaux n'offrent pas de difficultés; ils n'ont pas été commencés jusqu'ici, parce que les moyens d'exécution de la Compagnie ont trouvé un emploi plus urgent sur d'autres parties. Pour satisfaire au désir de la province, qui a offert de souscrire une somme importante d'obligations, nous avons adopté les mesures nécessaires pour terminer promptement cette section.

De San-Chidrian à Alar del Rey, les travaux sont complétement finis; la voie est posée sur plus de 80 kilomètres à partir d'Alar del Rey; sur le reste le ballast est répandu, ou approvisionné là où ce travail devra être fait avec des wagons et des machines locomotives. Il ne reste sur cette étendue, qui forme déjà une grande ligne de chemin de fer, qu'une partie de la voie à poser et le matériel à mettre sur les rails; l'ouverture de l'exploitation aura lieu successivement et au fur et à mesure que les traverses, les rails et le matériel parviendront à Alar. Nous reviendrons sur ce point en vous entretenant de la question des transports.

La première section se complète par une petite ramification de 17 kilomètres, de San-Isidoro de Duenas à Torquemada, qui amorce la branche dirigée par Burgos et Victoria sur Irun. Ce tronçon est également achevé et n'attend plus que les rails et les traverses.

En résumé, la première section comprend :

Achevés avec la voie posée........	80	Kilomètres.
Achevés et prêts à revevoir la voie........................	163	—
En construction	81	—
Etudiés, approuvés et en préparation pour les travaux de longue haleine	70	—
	394	kilomètres.

Les ouvrages principaux exécutés sur cette section sont : le pont de Mançanarès, à la porte de Madrid; le viaduc d'Arevala de quatre arches et d'une hauteur de 24 mètres, les ponts de Valdestillas, sur l'Adga; de Kana, sur le Cega; du Douero, près de Valladolid, et ceux de Cabeson, de Torquemada et d'Herrera, sur le Pisuerga.

Tous ces ouvrages sont en maçonnerie, exécutés avec autant de simplicité que de solidité, mais se recommandant en même temps par la forme et par le dessin; plusieurs d'entre eux ont fixé l'attention de Leurs Majestés dans l'excursion qu'elles ont faite en Vieille-Castille, il y a deux ans, et ont attiré de leur part aux ingénieurs de la Compagnie des compliments et des distinctions mérités.

Au point où les travaux en sont arrivés sur les 243 kilomètres achevés entre San-Chidrian, Alar et Torquemada, il est possible d'établir avec exactitude quel en sera le coût total.

L'achat des terrains, l'exécution des ouvrages d'art et des terrassements coûteront environ,	12,000,000 fr.
L'exécution des stations, l'achat des matériaux de la voie, leur transport et la pose, le matériel roulant rendu à pied d'œuvre, coûteront, à 100,000 fr. par kilomètre,	24,300,000
Total,	36,300,000 fr.

Soit par kilomètre 149,500 fr.

Cette somme ne comprend ni les frais généraux d'administration, ni les intérêts payés pendant la construction, ni la totalité des frais de construction de l'atelier de réparation central et unique de Valladolid; mais la subvention afférente à la plus grande partie de sa longueur n'en a pas été déduite. Elle montre à la fois que nos ingénieurs ont apporté à l'exécution des travaux un esprit de sévère économie, et que l'Espagne est un pays où la construction des chemins de fer peut être entreprise dans des conditions très-favorables.

Les dépenses effectuées dans la première section, sur les parties déjà achevées, sont restées au-dessous des prévisions qui ont servi à calculer le capital nécessaire à l'entreprise.

Le premier tronçon de la seconde section s'étend de Torquemada à Burgos; sa longueur est de 66 kilomètres; il fait partie de la ligne de Valladolid à Burgos, première concession obtenue par la Société générale du Crédit mobilier espagnol. Ce tronçon est achevé, sauf quelques travaux de parachèvement et de ballastage; la voie pourra y être posée, dès que les traverses et les rails nécessaires, approvisionnés à Santander, pourront être amenés à pied d'œuvre.

Ce tronçon complète les 310 premiers kilomètres achevés, qui seront livrés à l'exploitation dans le cours de la présente année, dont une partie serait déjà en exercice, si des circonstances indépendantes de notre volonté n'avaient pas jusqu'ici paralysé les transports.

Cette partie n'a pas été d'une construction moins économique que le reste; le coût des terrains, des terrassements et des ouvrages d'art n'excède pas par kilomètre 40,000 francs qui, ajoutés à la somme de 100,000 fr. nécessaire pour la pose de la voie et l'établissement des stations, représentent un prix de revient de 140,000 fr. par kilomètre.

Les seuls ouvrages importants entre Torquemada et Burgos sont les deux ponts du Moral et de Buniel.

Ces travaux ne le cèdent en rien, comme simplicité et en même temps comme perfection d'exécution, à ceux de la première section.

Au delà de Burgos, il y a des tronçons d'une exécution difficile; sur 20 kilomètres, de Burgos à Monasterio, les travaux sont très-avancés, et la voie pourra être posée dès le moment où les matériaux commenceront à arriver.

A partir de ce point, le tracé du chemin de fer offre une alternative de parties faciles et de parties difficiles; celles-ci ont été l'objet d'études très-complètes au moyen desquelles les ingénieurs sont arrivés aux solutions les plus favorables; la traversée des Pyrénées a été en particulier soumise aux recherches les plus soutenues; le passage est tellement accusé par la nature que nos ingénieurs ont toujours été ramenés au point choisi par les ingénieurs du gouvernement, où ils franchissent le faîte à une hauteur de 645 mètres seulement au-dessus de la mer. La configuration du sol est telle que le tracé descend presque constamment à partir de Burgos, et que la traversée des Pyrénées n'offre qu'un versant, du côté de la France; la dépression est assez prononcée au point où s'opère le passage, pour que la descente s'effectue avec des pentes de 15 millimètres seulement.

Nos ingénieurs, en étudiant avec autant de soin qu'ils l'ont fait la traversée des Pyrénées, ont acquis la certitude qu'aucun autre passage à l'est n'était raisonnablement admissible, de telle sorte que les lignes établies dans le bassin de l'Ebre resteront nos tributaires pour les communications avec Saint-Sébastien et Irun, de même que tout le système de voies ferrées établies sur le plateau de la Vieille-Castille le sera, par la traversée du Guadarrama, pour les communications avec Madrid.

De l'état du sol au delà de Burgos résulte une grande inégalité dans l'état des travaux. Nous nous sommes appliqués à commencer tous les ouvrages de longue haleine, dont l'inachèvement aurait laissé inutiles les tronçons intermédiaires; c'est ainsi que nous sommes arrivés aujourd'hui à pouvoir arrêter un plan de campagne qui nous portera en peu de temps à la crête des Pyrénées, et à prévoir avec précision le moment où la jonction avec la France pourra être établie.

Ces explications fournies, nous reprenons, tronçon par tronçon, l'examen de la situation des travaux.

Au delà de la Brujula, une ligne de faîte élevée séparant l'Èbre du Douero, et présentant une assez grande largeur, exige le percement de quatre souterrains, d'une longueur totale de 1,600 mètres, variant de 180 à 900 mètres; tous ces travaux sont préparés, les galeries préliminaires sont percées de part en part, et dans quelques jours les travaux de déblai et de muraillement vont être adjugés. Ce tronçon s'étend de la Brujula à Monastério, sur une longueur de 10 kilomètres.

De Monastério à Pancorbo, on trouve, sur un total de 39 kilomètres, de très-grandes facilités d'exécution, et le coût des achats de terrains, des terrassements et ouvrages d'art n'excédera pas 37,000 fr. par kilomètre.

Les travaux sont commencés sur quelques points, mais il n'y avait aucune utilité à les pousser activement tant que le percement de la Brujula n'était pas assuré.

A Pancorbo se rencontre un passage difficile, mais sur une étendue de 12 kilomètres seulement; des déblais de rocher à ciel ouvert, assez considérables, mais sans aucune difficulté; un viaduc et deux petits souterrains doivent y être exécutés. Le travail est commencé depuis longtemps, et son achèvement ne retardera en rien la mise en exploitation de cette partie de la ligne. Au delà, jusqu'à Miranda, on ne rencontre aucune difficulté sérieuse, à l'exception de quelques tranchées. A Miranda, la traversée de l'Èbre exige un pont d'une assez grande longueur, mais d'une exécution très-facile, les piles devant être assises sur le rocher apparent qui forme le lit du fleuve. Le tronçon de Pancorbo à Miranda offre une longueur totale de 18 kilomètres, et les travaux proprement dits (y compris l'achat des terrains) sont estimés à la somme kilométrique de 200,000 fr.

De Miranda à Vitoria, on compte	33 kilom.
De Vitoria à l'origine de la traversée des Pyrénées, près d'Asasua,	43
Total,	76 kilom.

Cette longue section n'offre comme travaux importants qu'un petit souterrain près de Chinchetru et quatre ponts de [illegible] mètres d'ouverture ; elle est établie dans des vallées ouvertes où le cube des terrassements et le nombre des ouvrages courants sont en général peu considérables ; la dépense d'acquisition de terrains et de travaux est évaluée pour cette section à 150,000 fr. par kilomètre.

La traversée des Pyrénées, depuis son origine à Olazagoita, près Alsasua, jusqu'à Béasain, ne présente qu'une longueur de 66 kilomètres ; sur cette faible longueur se trouvent accumulés les travaux les plus importants, en premier lieu le souterrain d'Oazurza, d'une longueur de 2,915 mètres ; c'est le plus considérable que nous ayons à faire. D'une manière absolue, en considérant les travaux du même genre exécutés dans le reste de l'Europe, ce travail n'aurait rien que d'ordinaire, d'autant plus que le terrain, formé de calcaire et de schistes compacts, est d'une très-bonne nature. Mais les circonstances locales ont créé des difficultés que les ingénieurs n'ont pas généralement rencontrées ailleurs.

Le point où est situé le souterrain d'Oazurza est isolé des routes et complétement désert ; il a fallu créer des routes d'un assez long développement pour rendre accessible l'orifice des puits projetés ; il a fallu créer tout un système d'établissements pour les employés et les ouvriers : casernes, cantines, hôpital, chapelle, boulangerie, etc. Tous ces préparatifs, qui ont exigé un temps considérable, sont aujourd'hui terminés ; les tranchées de tête sont exécutées, ainsi que la galerie centrale sur 300 mètres ; des puits ont été commencés et sont rendus à des profondeurs variant de 86 à 135 mètres, présentant ensemble un développement total de 958 mètres ; les cinq machines à vapeur à poser sur les puits les plus profonds sont sur place.

Le moment était donc venu où cet important travail, exécuté jusqu'ici au moyen de petites entreprises partielles, pouvait être confié, en parfaite et réciproque connaissance de cause, à un entrepreneur général. L'adjudication aura lieu dans quelques jours à Paris. Le même jour il sera adjugé des ouvrages de même nature, préparés par les travaux préliminaires des ingénieurs de la Compagnie, pour une somme totale de plus de 14 millions de francs.

Au delà de Beasain jusqu'à Irun, le parcours est de 60 kilomètres, sur lesquels on trouve le seul tronçon, celui de Passage à Irun (10 kilomètres), dont le tracé n'ait pas encore été approuvé. Le projet définitif a été présenté il y a quelques jours à l'ingénieur du contrôle pour cette section de la ligne, par le gouvernement espagnol.

Par suite d'un traité intervenu entre la province de Guipuzcoa et la Société générale du Crédit mobilier espagnol, au lieu et place de laquelle nous nous trouvons maintenant, les travaux ont dû être commencés entre Zumarraga et Irun dès le milieu de l'année 1858. Ces travaux, auxquels les circonstances de force majeure qui ont pesé depuis plusieurs années sur notre entreprise, comme sur les autres, ne nous avaient pas permis de donner autant d'activité que nous l'aurions voulu, ont néanmoins absorbé jusqu'à ce jour une somme importante ; il est, d'ailleurs, incontestable que l'achèvement complet de la traversée des Pyrénées ne pouvait pas être prévu à époque fixe ; c'est la partie la plus difficile de notre ligne, celle qui présentait le plus d'imprévu ; les études seules ont pris beaucoup de temps avant qu'on ait pu se mettre d'accord avec le gouvernement ; nous avons pris depuis quelque temps déjà des mesures énergiques pour en hâter l'achèvement.

Un traité semblable, mais d'une moindre importance, existe entre la Compagnie et la province d'Alava ; les travaux exécutés par la Compagnie sur le territoire de la province se poursuivent activement.

En résumé, prenant les deux sections ensemble,

nous constatons que les travaux sont achevés sur	310 kil.
Ils seront achevés avant la fin de la campagne sur	120 »
Il restera à la fin de l'année, en cours d'exécution,	209 »
Et en cours de préparation par l'exécution déjà avancée des ouvrages de longue haleine,	90 »
Total	720 »

Le matériel est commandé et en partie livré.

La subvention qui nous est attribuée d'une manière très-inégale sur les diverses parties de la ligne, et suivant une proportion assez bien gardée avec les difficultés d'exécution, s'élève à 56,000,000 fr. (1).

Il nous reste donc à fournir 150 millions de francs pour une longueur de 729 kil.

Cette longueur se partage de la manière suivante :

Parties très-faciles	350 kil.
Parties dans des conditions d'exécution moyennes,	274 —
Parties difficiles,	105 —

Si l'on veut considérer la subvention comme applicable seulement aux parties difficiles pour les ramener à des conditions comparables à celles du reste, on voit qu'en résumé la Compagnie se trouve en possession d'un chemin de fer très-peu coûteux, qui exigera moins de 210,000 francs par kilomètre, et assuré d'un trafic considérable destiné, pendant de longues années, à subir une augmentation progressive.

Les obstacles naturels que nous avons à surmonter s'atténuent, comme dépense, en présence du résultat final que nous espérons obtenir, et ces mêmes obstacles, par cela même que leur traversée n'offre pas de solution multiple, nous assurent le monopole des communications, d'une part, avec Madrid, et de l'autre, avec la frontière de France.

Dans l'exposé qui précède, nous avons établi, pas à pas, la situation de nos travaux ; il était nécessaire pour faire apprécier l'importance de ce qui a été fait depuis l'origine de l'entreprise ; nous ajouterons, pour le résumer, que les dépenses de toute nature, faites à ce jour, s'élèvent, tant en travaux qu'en commandes de matériel et frais généraux, à la somme de 60,000,000 »

Sur lesquels nous n'avons eu encore à toucher, pour la subvention de l'État qui s'applique surtout à la traversée du Guadarrama et des Pyrénées, qu'une somme de 3,739,800 »

Si cet exposé détaillé a l'avantage de bien montrer ce qui a été fait sur chaque partie de la ligne, il est nécessaire, pour bien fixer les idées sur tout ce qui touche à l'utilisation des travaux par l'exploitation, de grouper sous une autre forme les faits qui vous ont été soumis.

Au point de vue de l'achèvement et de la mise en exploitation, on peut établir quatre périodes.

		Longueur totale exploitée.
Première période : 1860.		
De San-Chidrian à Alar del Rey, et au delà de Burgos jusqu'à Quintanapalla		326 kil.
Deuxième période : 1861.		
De Madrid à l'Escurial,	50 kil.	
D'Avila à San-Chidrian,	31	
De Quintanapalla à Pancorbo	53	134 kil.
Troisième période : 1862,		
De Pancorbo à l'origine de la traversée des Pyrénées,	100 kil.	
De Tolosa à Irun,	60	160 kil.
Les années 1863 et 1864, formant une quatrième période, verront achever les deux traversées de Guadarrama et des Pyrénées, sur une longueur totale de		109 kil.
Et compléteront ainsi nos		729 kil.

Si la crise financière qui s'est déclarée à la fin de l'année 1856, et qui, en se prolongeant pendant deux années, a empêché la constitution de notre Société et imposé à la Société générale de Crédit mobilier l'obligation de suffire avec ses seules ressources aux premiers travaux, si la guerre d'Italie, pour la France où sont puisés la masse principale des capitaux nécessaires à notre entreprise, et la guerre du Maroc pour l'Espagne, en raréfiant la main-d'œuvre et les moyens de transport, n'avaient pas constitué des obstacles de force majeure à une plus prompte exécution des travaux, nous aurions pu gagner quelque temps peut-être, sur le terme qu'il nous est maintenant possible d'assigner à l'achèvement de notre œuvre. Mais c'eût été surtout en brusquant les études et les préparatifs nécessaires pour les parties les plus difficiles du réseau, en provoquant, sur le salaire et le prix des matériaux, une hausse exagérée qui eût réagi d'une manière défavorable sur les entreprises de même nature, et notamment dans notre rayon d'action immédiat ; c'eût été peut-être également aux dépens de la bonne et solide exécution de nos travaux, pour lesquels il a fallu former toute une classe d'entrepreneurs, de tâcherons, d'ouvriers spéciaux.

Quant au morcellement qu'éprouvera votre exploitation, vous remarquerez que dès le premier jour nous aurons sur le plateau de la Castille un ensemble compact de 310 kilomètres, sans solution de continuité, qui se développera consécutivement par voie d'extension vers Irun, il n'y aura d'isolement que pour le tronçon de Madrid à l'Escurial qui constituera une ligne de banlieue très-importante, et pour celui de Tolosa à Irun, qui se reliera d'ailleurs avec le chemin de fer du midi de la France, dont les rails, à la même époque, viendront atteindre la frontière.

Cette exploitation morcelée ne sera pas aussi productive que celle de la ligne entière, mais, eu égard au capital dépensé, elle ne peut manquer d'être très-rémunératrice. Il ne faut jamais perdre de vue, en effet, quand on veut se rendre compte des résultats probables de notre exploitation, qu'en Espagne les transports se font à des prix excessifs qui cependant ont permis à un mouvement très-important de s'établir dans la direction de notre ligne, que les chemins de fer ne seront pas par suite obligés à faire des réductions dans les tarifs, et qu'avec des services de correspondance bien établis sur les routes existantes, qui sont en bon état, il sera possible d'imprimer au trafic général, au transit sur la voie ferrée, une grande activité.

La loi de concession nous autorisait à porter la déclivité des pentes et rampes jusqu'à 15 millimètres ; nous n'avons profité de cette facilité, compatible d'ailleurs avec les progrès actuels de la locomotion, que pour la traversée des Pyrénées et du Guadarrama, sur des étendues relativement faibles.

Partout ailleurs nous avons adopté 10 millimètres par mètre pour la limite supérieure des inclinaisons, et 500 pour le rayon minimum des courbes.

Les détails que nous avons présentés jusqu'ici, s'appliquent exclusivement aux travaux ; il nous reste à vous entretenir des constructions accessoires, de la voie et du matériel.

Les actes de concession nous autorisent à ne poser qu'une voie ; nous profiterons de cette faculté, tant que le trafic nous permettra de le faire ; la limite à laquelle la pose d'une seconde voie devient nécessaire est plus reculée en Espagne qu'ailleurs, parce que le tarif moyen appliqué aux marchandises y est plus élevé, en raison même de l'absence de voies navigables concurrentes. Néanmoins tous nos ouvrages d'art, les terrassements peu importants et la presque totalité des grands terrassements pour lesquels nous avions des déblais à utiliser, sont à deux voies ; de telle sorte que l'achat et la pose de la seconde voie seraient à peu près les seules dépenses à faire, lorsque nous serons conduits à entreprendre ce travail supplémentaire.

La longueur des voies commandées nous permettra néanmoins de simplifier notre service par la pose d'une double voie dans les deux passages difficiles de la traversée des Pyrénées et du Guadarrama. La longueur totale du chemin est de 729 kilomètres, et la quantité de rails commandés est de 70,000 tonnes, qui représentent 950 kilomètres, soit 3 p. 0/0 en sus.

La Compagnie a adopté la forme du rail Vignoles dont l'emploi est maintenant le plus général sur le continent ; les accessoires de la voie, tels que chan-

(1) La subvention est proportionnelle dans chaque section au nombre de kilomètres ; les études définitives ayant porté la longueur de chacune à 729 kilomètres au lieu de 723, la subvention ressort à un chiffre plus élevé que dans nos prévisions antérieures.

gements et croisements de voie, plaques tournantes, ont été établis sur les meilleurs modèles et dans des conditions de solidité exceptionnelles qui en simplifient l'entretien.

Les machines locomotives, au nombre de 180, sont construites sur les types les plus simples et les plus généralement adoptés en France; elles sont de deux espèces : machines mixtes à quatre roues accouplées, de 1m,68 de diamètre; machines à marchandises, à 6 roues accouplées, de 1m, 30 de diamètre; les unes et les autres à cylindres extérieurs.

L'exécution des machines a été confiée à un seul et habile constructeur français, M. Schneider, qui a été chargé d'étudier, avec le concours de nos ingénieurs, les détails d'exécution, et d'établir la similitude la plus complète possible entre les deux types de machines.

La faculté d'importation temporaire de métaux, à charge de réexportation, que le gouvernement français accorde aux constructeurs, nous a permis d'obtenir en France des prix plus avantageux qu'en Angleterre et en Belgique.

Les voitures et les wagons, comme les rails, ont été commandés en Belgique.

Le système des véhicules n'offre rien de particulier; il dérive du type adopté sur le chemin de fer du Midi, en France, type que l'expérience a consacré, et qui d'ailleurs ne diffère pas essentiellement de ce qui se fait partout ailleurs.

Nous avons tenu, et en cela nous sommes heureux d'avoir trouvé nos ingénieurs placés au même point de vue, à ce qu'aucune innovation ne fût introduite dans le matériel à commander; après en avoir choisi les types parmi ceux qu'une expérience prolongée recommande, nous avons chargé les constructeurs d'arrêter, sous le contrôle de nos ingénieurs, tous les détails d'exécution.

Pour la commande de notre matériel, nous avons choisi les meilleurs constructeurs et fabricants, et obtenu d'eux des conditions d'exécution et de prix qui ne laissent rien à désirer.

Les commandes faites s'élèvent à un total de 43,410,000 francs, soit par kilomètre 59,400 francs environ; bien qu'elles soient très-largement suffisantes à nos besoins, ce total reste au-dessous des prévisions que nous avions établies en constituant la Société; elles comprennent :

Rails de 36 kilog. 1/2, compris 29 éclisses, boulons, etc., 70,000 tonnes.
180 machines locomotives.
399 voitures à voyageurs.
175 wagons à bagages et de service.
2,500 wagons à marchandises.

Tout le matériel, ainsi que les matériaux de construction du chemin qu'il est nécessaire de tirer de l'étranger, est introduit en Espagne *en franchise de droits*; il en sera de même pour les pièces de rechange et les matières premières pour l'exploitation pendant dix années.

Le poids de ce matériel, auquel s'ajoutent les traverses qui ont dû, tant les moyens de communication en Espagne sont imparfaits, être exploitées et préparées, pour la plus grande partie, dans les Landes en France, excédera 180,000 tonnes. Les machines locomotives, les voitures et les wagons, bien que démontés, sont d'un poids et d'un volume fort incommodes pour le transport par mer et sur les routes de terre.

Le transport était donc une opération d'une grande importance, fort difficile par la multiplicité de ses détails. Nous avons avant tout cherché à éviter le système de la régie, chaque fois que cela a été possible, pour ne pas augmenter les détails dont notre affaire était surchargée. Nous avons confié à la Compagnie Maritime, tous les transports par mer pour les rails, pour les traverses, les machines locomotives et les voitures, nécessaires aux 310 premiers kilomètres que nous allons exploiter cette année. Les prix ont été fixés à un taux avantageux pour notre Compagnie.

La Compagnie Maritime, en combinant ces transports de rails avec des exportations de minerai de zinc, a pu nous les faire à un prix très-favorable.

Les transports par mer se sont effectués au départ d'Anvers, du Havre, de Bordeaux et de Bayonne, avec un ordre parfait.

Les difficultés les plus sérieuses ont, au contraire, entravé cette opération en Espagne, et nous ont fait subir des retards considérables.

L'insuffisance des installations du port de Santander pour le déchargement des navires; l'insuffisance du matériel de la Compagnie d'Isabelle II; le défaut d'organisation du camionnage sur la lacune qu'offre le chemin de fer, entre Los Corales et Reinosa, pour l'ascension à faire sur le plateau de la Castille; le peu d'appropriation à nos besoins du matériel employé par les voituriers du pays, qui transportent surtout des farines; l'état de la route de terre sur la lacune, et par-dessus tout, l'intempérie d'un hiver tout à fait exceptionnel, ont opposé à nos transports de grandes difficultés.

La fin de la mauvaise saison nous a permis d'imprimer aux charrois par terre une activité convenable et qui va s'accroître progressivement.

Valladolid est, pour ce qui concerne l'exploitation, le point le plus important de notre réseau; sa situation est on ne peut plus propice pour la centralisation de nos services. — Nous n'avons pas hésité à y établir l'atelier central de réparation du matériel, en même temps que le siége actuel de la direction de l'exploitation. — A part un atelier de réparation très-secondaire qu'il pourra être utile d'établir à Saint-Sébastien, à Tolosa ou sur tout autre point du Guipuzcoa, nous n'aurons partout ailleurs que de simples remises de machines.

Pour simplifier les constructions et les rendre plus économiques, nous établissons dès à présent un peu plus de la moitié des bâtiments de l'atelier; mais nous pourrons utiliser immédiatement la totalité des surfaces couvertes, en y établissant le dépôt des machines en service, les bureaux, les magasins, etc.

Bien que les stations aient été l'objet d'études attentives de la part de nos ingénieurs, nous n'exécutons que ce qui est nécessaire pour commencer le service; il nous a paru avantageux d'attendre les enseignements de l'expérience, pour juger de l'importance et de la nature des installations définitives à établir.

A Madrid, un vaste terrain, très-favorablement placé par son rapprochement du centre de la ville, a été mis généreusement à la disposition de notre Compagnie, par ordre de LL. MM., pour y établir nos gares; les travaux de déblais et de nivellement s'y exécutent.

Nos ingénieurs sont entrés en conférence avec ceux de la Compagnie des chemins de fer du Midi pour fixer, d'un commun accord, le raccordement des deux lignes à la frontière; entre deux Compagnies aussi étroitement liées par la communauté d'origine, l'entente sera facile.

Ainsi que nous venons de le dire, le siége de la direction spéciale de l'exploitation sera à Valladolid. Nous avons confié cet important service à M. Fournier, ingénieur en chef de la première section; nous attendons de son intelligence et de son activité, de son expérience et de celles des collaborateurs qui lui seront adjoints, un ensemble d'efforts qui rendent notre exploitation à la fois économique et productive.

Le moment n'est pas encore venu pour nous d'entreprendre, en dehors de nos concessions actuelles, les embranchements qui devront augmenter les produits de notre chemin de fer; les entreprises isolées qui pourraient se former pour donner aux besoins locaux une satisfaction, en quelque sorte anticipée, trouveront auprès de nous des encouragements et un concours assuré, en tant que nous ne devrions pas nous détourner de notre but principal; pour les entreprises existantes, l'accord entre elles et nous sera d'autant plus facile, qu'aboutissant nous-mêmes à Saint-Sébastien et au Passage, où il nous serait facile, à peu de frais, d'amener des bateaux à vapeur et des navires du tonnage le plus fort, nous ne sommes dans la dépendance d'aucune d'elles.

Nous ne sommes pas exactement fixés sur l'état d'avancement du chemin de fer d'embranchement de Bilbao à Miranda, construit par une autre Compagnie; nous espérons que l'achèvement de ses travaux coïncidera avec notre arrivée à Miranda, et qu'à la fin de 1861, ou au commencement de 1862, nous aurons déjà une première communication complétement établie depuis le pied du Guadarrama jusqu'au littoral.

Le chemin de fer de Santander à Alar-del-Rey, ou d'Isabelle II, prolongement de notre ligne d'Alar à Santander, a déterminé deux sections : la première et la troisième; au mois de juin prochain, il ouvrira à l'exploitation la moitié de la seconde, de Los Corrales à Barcena, et il ne restera pour faire la partie de Barcena à Reinosa que le tronçon le plus difficile à exécuter.

L'exposé que nous venons de vous soumettre, et qui se résume dans une dépense de 60,000,000 de francs effectuée et soldée, dans la mise en exploitation, en 1860, de 310 kilomètres, et en 1861 de 150 nouveaux kilomètres, en totalité 460, montre avec quelle persévérance la Société générale de Crédit mobilier d'abord, notre Compagnie ensuite, ont poursuivi l'exécution de cette œuvre capitale. Il a fallu une grande foi dans l'avenir de l'entreprise pour ne pas se décourager, lorsqu'au moment même de la concession éclatait une crise financière des plus intense, qui s'est perpétuée pendant plus de deux années, et lorsqu'à l'instant où la confiance renaissait et où notre Compagnie venait de se constituer, la France s'engageait dans une nouvelle guerre d'Italie, dont il était *à priori* difficile de prévoir la fin.

Les épreuves par lesquelles nous avons passé, et dont le terme est arrivé, nous l'espérons, ont eu ce résultat favorable, que la stricte économie a présidé à toutes nos dépenses; nos ingénieurs ont eu sans cesse présente à l'esprit l'obligation qui pesait sur eux dans des circonstances aussi critiques.

L'Espagne, bien qu'elle ait été affectée moins qu'aucun autre pays par la crise financière et par les événements politiques, ne nous a prêté jusqu'ici qu'un concours très-limité. Deux provinces seules, le Guipuzcoa et l'Alava, avant la formation de la Compagnie actuelle, s'étaient entendues avec la Société générale de Crédit mobilier pour une souscription d'actions.

Nous ne sommes pas surpris de cette circonstance, bien que nous eussions compté immédiatement sur un concours sérieux et efficace des capitaux espagnols, pour l'exécution du chemin de fer qui importe le plus à la prospérité nationale.

Une des premières lignes de chemins de fer en France, celle de Paris à Rouen et au Havre, n'a pu être exécutée qu'à l'aide des capitaux anglais; la Compagnie d'Orléans, la plus prospère en France, dont les actions sont aujourd'hui au cours de 1,350 francs, a suspendu ses travaux peu de temps après les avoir commencés, et n'a pu les reprendre qu'avec le concours du gouvernement. Nous pensions que ces exemples étaient acquis, et que les avantages attachés à la construction d'une ligne aussi importante seraient mieux appréciés en Espagne, où les capitaux sont loin de faire défaut.

Nous ne faisons pas de cette observation l'objet d'une récrimination, mais nous constatons un fait. Le gouvernement a bien compris cette situation, et, en toutes circonstances, nous avons trouvé auprès de lui une assistance et une protection qui n'ont pas été l'un des moindres encouragements pour notre persévérance.

Comme vous le savez, Messieurs, l'ensemble des dépenses auxquelles nous avons à faire face est de 206 millions de francs, qui sont représentés par :

Subvention du gouvernement,	56,000,000 fr.
Actions,	100,000,000
Obligations,	50,000,000
Total égal,	206,000,000 fr.

Les statuts vous ont fait connaître comment le capital social avait été souscrit à l'origine; rarement un patronage plus fortement constitué a été acquis à une Compagnie de chemin de fer.

Les versements s'élevaient au 31 décembre 1859 à 200 fr. par action, soit 40 millions.

Le versement de 50 fr. par action qui s'effectue en ce moment, porte à 50 millions le capital réalisé sur les actions.

Sur le capital en obligations que nous avions à placer, il avait été réalisé au 31 décembre 1859, 9,582,752 fr. 91 c. A ce jour, le nombre d'obligations émises a produit une somme de 23,919,000 fr. 23 cent.

Il nous reste maintenant à vous présenter le ré-

sumé du bilan de la Compagnie au 31 décembre dernier :

Versements appelés sur 200,000 actions, 200 fr., soit,	40,000,000 »
A déduire :	
Versements non encore effectués,	307,799 99
Reste,	39,692,200 01
Obligations placées,	9,582,752 91
Subventions reçues,	3,739,800 »
Versements anticipés sur actions,	1,480,800 »
Cautionnements des fournisseurs et entrepreneurs,	180,449 09
Créanciers divers,	2,730,304 78
Total,	57,424,307 69
Sur lesquels il a été dépensé, pour frais d'administration, construction de la voie et du matériel, avances aux entrepreneurs, intérêts sur actions et obligations, etc.,	49,547,761 [illegible]
Différence,	7,876,545 83

Représentés comme suit :

Soldes débiteurs des comptes des banquiers en Espagne,	418,030 46
Solde du compte de la Banque de Belgique,	136,456 89
Solde du compte de la Société générale de Belgique,	216,802 21
Solde du compte du Crédit mobilier français,	8,114,415 60
Débiteur divers,	108,026 96
Total,	8,993,732 14
A déduire :	
Intérêts non encore payés sur actions et obligations,	1,117,186 29
Reste égal,	7,876,545 83

Une négociation engagée avec le gouvernement, et qui vient d'aboutir à une solution, aura pour résultat de nous faire toucher la subvention par avances successives et de ne pas immobiliser dans une partie des dépenses, qui finalement ne doivent pas rester à notre charge, des sommes que nous pourrions utiliser pour hâter l'exécution des travaux.

Nous sommes donc en mesure de poursuivre désormais avec vigueur nos travaux, et nous comptons qu'à l'époque où de nouveaux appels de fonds seront nécessaires, vous aurez une exploitation déjà productive en activité.

Nous devons espérer, d'ailleurs, que la consolidation de la paix pour l'Espagne et pour le reste de l'Europe, va faire entrer les grandes entreprises financières et industrielles dans une ère de prospérité durable.

Grâce aux efforts faits par nos devanciers et par nous-mêmes, nous y entrons, parvenus déjà au milieu de notre tâche, si nous avons égard seulement aux longueurs de chemins achevés, et parvenus à un degré d'avancement beaucoup plus important, si l'on a égard aux difficultés de la mise en train d'une entreprise aussi vaste que la nôtre, dans un pays qui n'était pas préparé à de pareils travaux.

Depuis que notre Compagnie est constituée, nous avons eu la douleur de perdre un de nos collègues les plus actifs et les plus zélés, M. Charles de Brouckère, représentant du Conseil de la Banque de Belgique, qui, comme vous le savez, est un des établissements de crédit qui ont le plus contribué à la fondation de notre entreprise.

Pour remplir la place dadministrateur que cette perte douloureuse laisse vacante, nous avons choisi, sur l'indication de cette Société, M. Emile Van Hoorebeke, ex-ministre des travaux publics de Belgique, et nous vous prions de vouloir bien ratifier sa nomination.

Extrait du procès-verbal de la séance tenue par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, le 16 mai 1860.

Présidence de M. CALDERON, président du Conseil d'administration.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes de l'exercice 1859, tels qu'ils ont été présentés par le Conseil d'administration ;

II.

A l'unanimité, l'assemblée ratifie l'élection de M. Emile Van Hoorebeke comme administrateur de la Compagnie.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P. DES DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Cinquième assemblée générale du 23 mai 1860.

PRÉSIDENCE DE M. LE BARON DE DOBLHOFF-DIER,
Président du Conseil d'administration.

RAPPORT.

Messieurs,

Nous nous sommes trouvés pendant l'exercice de 1859 en présence de telles difficultés, que nous avons cru de notre devoir de nous imposer la plus extrême réserve dans les dépenses ; nous aurons donc peu de travaux neufs à vous signaler dans la première partie de notre compte-rendu. Dans la seconde, relative à l'exploitation, nous vous exposerons les résultats de nos efforts pour réaliser des économies dont l'effet, nous l'espérons, sera durable.

TRAVAUX DE PREMIER ETABLISSEMENT.

§ 1er. CHEMINS DE FER.

Toutes les lignes concédées à la Société ayant été mises en exploitation pendant les campagnes précédentes, la Compagnie, en 1859, a concentré ses efforts sur l'achèvement de la réfection des anciennes voies, le remplacement des grands ponts en bois par des constructions définitives, le complément et le développement des stations ; enfin, l'organisation définitive des ateliers et des moyens d'exploitation, ne s'occupant ainsi que des travaux de première utilité qu'on n'aurait pu ajourner qu'en ajournant en même temps l'amélioration du service et du trafic.

Ligne du Nord.

Sur la ligne du Nord on a terminé, en 1859, la réfection des voies. En dehors des stations, ce travail s'est étendu sur une longueur totale de 57 kil. 843 m.
dont pour la voie principale......... 40 775
pour la seconde voie.................. 17 068

On a de plus pourvu d'éclisses les principales voies de garage des stations, présentant ensemble une longueur de 34 kil. 137.

Nous n'avons plus, sous le rapport des voies, à nous occuper à l'avenir que de l'établissement de la deuxième voie, là où cela sera jugé nécessaire.

Une nouvelle station a été livrée à l'exploitation à Melnick, entre Prague et Bodenbach, en raison de l'importance de la localité et de l'intervalle de 18 kil. 965 qui existait entre les deux stations voisines, Weltrus et Berkowitz.

On a développé les installations pour le service militaire dans les stations principales et terminé les arrangements des stations de Pudubitz et d'Aseig, en raison du service des lignes étrangères qui viennent s'embrancher dans ces stations.

Nous aurions voulu aussi, en 1859, améliorer les stations de Prague et de Bodenbach, l'une tout à fait insuffisante, l'autre dans un état misérable qui, précisément à la frontière de l'empire, produit le plus fâcheux effet. Nous avons été obligés d'ajourner ces travaux.

La gare de Prague, coupée en deux par un rempart percé de six portes, est d'un service très-difficile, et l'espace consacré aux marchandises, en raison de son exiguité, ne répond plus aux besoins du trafic ; il n'y a là d'amélioration possible que par la démolition du rempart, et quoique cet obstacle n'ait plus aujourd'hui aucune importance militaire, il ne nous appartenait pas d'en demander la suppression. Les circonstances sont maintenant plus favorables pour l'examen d'une telle question ; et si, en présence des besoins impérieux du trafic qui se lient au développement de la prospérité du pays, le gouvernement juge convenable d'autoriser la seule mesure qui puisse résoudre la difficulté, la Compagnie s'empressera de faire à la gare de Prague les additions et modifications nécessaires pour satisfaire aux exigences du commerce.

Pour Bodenbach, l'empêchement était d'une autre nature ; jusqu'à présent la propriété de la dernière section du chemin de fer du Nord, entre Bodenbach et la frontière de la Saxe, avait été contestée à la Compagnie. Nous ne pouvions donc pas prendre à notre compte l'établissement définitif de la station de douane. D'après la transaction préparée sur les litiges avec l'Etat cette difficulté est sur le point d'être levée, et nous avons déjà présenté au gouvernement les avants projets des constructions définitives que nous nous empresserons d'entreprendre dès que nous aurons reçu l'approbation.

Ligne du Sud-Est.

Sur la ligne du Sud-Est aussi la réfection des voies a été terminée en 1859. Ces travaux se sont étendus sur une longueur de voie principale de 24 kil. 275 m.
et de voies de garage de.............. 28 827

On a appliqué les éclisses à toute la section du chemin de fer d'Orawitza à Basiasch, et on a remplacé les vieilles traverses par des bois de hêtre provenant des forêts de la Compagnie, et préparées au sulfate de cuivre par le procédé du docteur Boucherie, que notre Compagnie a introduit en Autriche.

Les ponts en fer sur les deux rivières Gran et Eipel, du système à grands treillis et à fers spéciaux de notre directeur, M. de Ruppert, ont été terminés et, après les épreuves les plus satisfaisantes, livrés à l'exploitation, le premier, le 7 avril, le second, le 11 septembre 1859.

Les travaux des stations ont pour objet des compléments pour le service des voyageurs et des marchandises et de grands quais pour les chargements militaires à Pesth.

Le service des marchandises n'a pas non plus été négligé. Dans le but de développer les transports de porcs, dont l'élève représente une immense industrie sur la ligne du Sud-Est et dans les provinces de la Servie qui nous avoisinent, nous avons établi une station spéciale à côté de la Néra, à portée des principaux ports d'arrivage de la rive autrichienne du Danube. Par contre, la nécessité s'est montrée de développer un des points d'arrivée les plus importants, la station de Steinbruch, contiguë aux faubourgs de Pesth.

On a établi des chantiers de dépôt et de vente de charbons de la Compagnie dans les stations d'Orawitza, Basiasch, Werschets, Témeswar, Szégédin et Pesth.

La gare de Basiasch, à l'extrémité de la ligne du Sud-Est, sur le Danube, a été complétée dans ses installations pour les voyageurs ; on y a établi les premiers quais d'abordage pour la correspondance avec le Danube ; les projets sont étudiés pour donner à nos constructions, sous ce rapport, tout le développement que pourront exiger les relations avec la navigation.

Les grands ateliers de Neuhæusel, de Pesth et de Téméswar ont été terminés et outillés en 1859 ; maintenant ils fonctionnent seuls. On a pu supprimer ceux de Presbourg, Czegled, Szégédin et Orawitza, et concentrer ainsi, au grand avantage du service, toutes les réparations dans un petit nombre d'ateliers parfaitement outillés.

Dans le même ordre de préoccupations, on a continué les travaux si importants sur la ligne du Sud-Est de la réduction du nombre de prises d'eau et de l'amélioration de celles maintenues pour l'alimentation des machines ; nous espérons venir bientôt à bout des dernières difficultés qui entravent encore l'exécution de nos projets.

Ligne de Vienne à Neu-Szœny.

Il ne restait à consolider sur la ligne de Vienne à

Neu-Szœny que 3 kil. 793 m. de longueur de voie ; ce travail a été fait en 1859 ; maintenant la voie a des éclisses sur tout son développement.

La Compagnie a commencé, en 1859, la construction d'un nouveau pont sur un redressement de la Leitha, près de Bruck, en conséquence d'un engagement contracté par l'ancienne Compagnie. La construction se fait sous les voies en exploitation ; le pont se compose de trois ouvertures de 15 mètres 168 chacune, et la voie y sera portée par des poutres en fer reposant sur deux culées et deux piles en maçonnerie. La première voie a été livrée à l'exploitation le 11 novembre 1859 ; on continue les maçonneries pour la deuxième voie.

Les constructions de magasins faites dans les campagnes antérieures ont suffi, et on n'a eu à établir, en 1859, qu'une grande rampe à Vienne pour le service militaire.

L'atelier de la ligne qui se trouve à la station de Bruck a reçu un complément de machines et outils ; le dépôt des machines de Vienne a été agrandi, et on a établi des magasins couverts pour le charbon des locomotives dans trois stations, Vienne, Wieselbourg et Raab.

Finalement les dépenses de premier établissement qui avaient été dans les exercices précédents en moyenne de dix millions de florins environ par an, n'ont pas atteint, en 1859, 3,700,000 florins, comme le montre le tableau qui suit :

Lignes :	Dépenses faites en 1859.	des exercices antérieurs.	totales.
du Nord,	615,393.62	7,070,378.15	7,685,971.77
du Sud-Est jusqu'à Basiasch et Orawitza,	2,910,103.87	22,827,065.38	25,737,169.25
de Vienne à Neu Szœny,	162,712.87	8,132,292.82	8,295,005.69
Totaux.	3,688,210.36	38,029,936.35	41,518,146.71
Frais généraux.	72,117.86	1,631,700.40	1,703,818.26
Totaux généraux.	3,560,328.22	39,661,636.75	43,221,964.07
Soit, en francs, environ,	7,405,482. »	91,197,322.07	98,602,804.07

Nota. — Le change moyen de 1859 est de 48 fl. 02 pour 100 fr.

Pour les exercices antérieurs, il est en moyenne de 43 fl. 52.

Matériel d'exploitation.

Nous avons mis en service en 1859, huit nouvelles machines-tenders pour trains à marchandises.

Deux de ces machines avaient déjà été commandées en 1858 pour la ligne du Nord à une fabrique étrangère, en remplacement de petites machines vendues ; les six autres ont été construites par notre fabrique de Vienne, pour la ligne Sud-Est.

On a complété les achats de machines-outils pour les ateliers de réparation. Cet outillage et les huit locomotives ont entraîné une dépense de 407,954 fl. 07.

Sur la demande de la Compagnie de la ligne d'Aussig à Tœplitz, qui s'embranche sur la ligne du Nord à la station d'Aussig, nous avons acheté 133 wagons qui formaient son matériel pour le transport des marchandises qui vont sur nos lignes ou en viennent. La ligne d'Aussig à Tœplitz a une longueur de 18 kil. 965, et expédie des marchandises et notamment des lignites qui font d'assez grands parcours sur notre ligne du Nord. Il résultait de là des difficultés pour arriver à une balance des locations de matériel entre les deux Compagnies ; ces difficultés ont été écartées par l'achat dont nous rendons compte, parce que tous les transports de marchandises, pour les relations sur la ligne du Nord, se font maintenant sur la ligne de Tœplitz avec notre propre matériel, moyennant loyer. Ce loyer et la simplification de service justifiaient pleinement l'acquisition. Elle a occasionné une dépense de 183,000 fl. environ qui sera décomptée sur l'exercice 1860. Déjà en 1856, nous avions fait, pour des motifs analogues, une dépense montant à environ 208,0000 fl. pour acquérir les 140 wagons à marchandises du chemin de fer à charbon de Kralup à Kladno, où les transports se font aussi maintenant avec notre matériel.

Les dépenses, y compris l'outillage et ce matériel acquis, qui correspond à un trafic sur lignes étrangères, se sont élevées jusqu'au 1er janvier 1859 à 13,686,190 fl. 33 kr.
en 1859 à 417,954 07

et en total à 14,104,144 fl. 40 kr.
ou en francs, environ à 32,418,787 00

Matériel de navigation.

Le chemin de fer du Sud-Est aboutit au Danube à Basiasch. Pour assurer à cette ligne son développement naturel, il fallait établir de bonnes correspondances. Entre Basiasch et la partie du Danube qui s'étend de Turn-Severin (Valachie), à Semlin et Belgrade (confluent de la Save), sur 227 kil. 580 de longueur, dont 125 kil. 169 à l'aval de Basiasch, et 102 kil. 411 à l'amont, nous avons dû assurer le service par nos propres moyens.

Le matériel acquis dans ce but, dans le courant de 1859, comprend :

Quatre bateaux à vapeur d'une force nominale de soixante chevaux, aménagés pour le service des voyageurs et des marchandises. Ces bateaux ont de 0,527 à 0,579 seulement de tirant d'eau pour pouvoir passer dans les rapides des Portes de fer et autres qui se trouvent précisément dans cette partie du fleuve.

Neuf chalands, dont six en fer et trois en bois, aménagés pour le transport des porcs et des marchandises.

Deux gabarres et sept pontons avec ponts d'abordage, batelets et autres accessoires pour le service de dix stations sur les rives du fleuve.

Ces installations, encore incomplètes, qui n'ont permis, en 1859, qu'un service d'essai, ont occasionné une dépense de 327,708 fl. 74 kr.
ou en francs environ 681,634 » c.

§ 2. — Mines, usines et domaines.

Les travaux de premier établissement du service des mines, usines et domaines n'ont eu d'importance, en 1859, que quant aux travaux des forges et au développement des exploitations houillères et des routes dans les domaines.

Dans les mines de Brandeisel et Kladno, on a continué les puits et les galeries en cours d'exécution.

Le tableau qui suit donne le détail des travaux exécutés :

Indication des travaux.	Travail en mètres. Fait et à faire.	Fait en 1859.	Total.	A faire.
Galerie à travers bancs des puits Michel, au massif du sondage de Rappitz (1),	418.00	103.00	205.000	213.00
Puits Holec (2),	118.00	»	»	»
Galerie de recherche de ce puits,	262.00	171.00	171.00	91.00
Puits de Prubon (3)	293.00	40.00	103.00	190.00
Sondage entre Kolec et Brandeisel (4),	333.00	49.00	308.00	25.00
Sondage de Leschau (5),	304.00	60.00	236.00	68.00

(1) Ce travail pourra être terminé en 1861.

(2) On a atteint le charbon ; il se présente jusqu'ici en une couche à ressauts brusques et très-schisteux, d'une puissance qui va jusqu'à l'ancien sondage et complétera la reconnaissance de la fondation.

(3) On va adjoindre à la machine d'épuisement de 20 chevaux une deuxième machine de 30 chevaux, disponible au puits Thinfeld.

(4) Les grès houillers et les poudingues que l'on trouve présentent à l'action de la sonde les plus sérieuses difficultés.

(5) La rupture d'un outil nous a obligés à renoncer, en septembre dernier, à poursuivre le forage. Nous attendons, pour reprendre les recherches en dehors de nos concessions actuelles, que les travaux que nous y faisons aient mieux défini l'allure de la formation.

La fabrication d'agglomérés avec les houilles menues de Brandeisel emploie du brai que l'on obtient par la distillation des goudrons. L'usine de distillation a été complétée en 1859, et on y a annexé une usine de raffinage qui comprend deux cornues, une chambre à noir de fumée et un magasin. On y produit de la benzine, des huiles de graissage, du noir de fumée et des huiles siccatives qui commencent à avoir des débouchés.

Dans nos concessions de Sobochleben, le puits entrepris près le village de Moldau a atteint, à 65 mètres de profondeur, une couche de lignite de 13 mètres de puissance, qui plonge de 4 à 5 degrés vers le nord. Le combustible est compacte et d'excellente qualité.

La situation générale de l'exploitation dans le bassin à lignite d'Aussig ne nous a pas paru devoir pour le moment comporter d'autres travaux.

Nous avons terminé en 1859 les recherches qui devaient nous assurer la propriété des gisements de houille de notre domaine.

Nos droits sont garantis par des demandes en règle comprenant :

727 concessions de mines de houille d'une superficie ensemble de 3,280 h. 28 a.

30 concessions de mines de lignite d'une superficie ensemble de 135 36

Tous ces gisements sont exploitables et fourniront à nos besoins présents et à venir.

Dans les centres principaux, l'administration a déjà fait droit à nos demandes, et l'instruction pour le reste sera certainement terminée en 1860.

Sur les 783,65 parts de mines de Steyerdorf appartenant encore à des tiers à la fin de 1858, nous en avons racheté 377 en 1859, de sorte que la Compagnie possède aujourd'hui 6,457,34 parts sur 6,864, soit 94 0/0 que comprenaient les 52 concessions de Steyerdorf, et il ne reste que 406,66 parts entre les mains d'un tiers avec lequel il n'a pas été jusqu'ici possible de s'entendre.

Les travaux proprement dits, dans le bassin houiller du Banat, se sont réduits en 1859, en dehors de l'exploitation :

1° A l'ouverture de 146 mètres de la galerie François-Joseph entre Reschitza et le charbonnage de Doman ; la longueur ouverte est de 1,480 mètres ; il reste à ouvrir 842 mètres ;

2° Au creusement de 13 mètres du puits d'aérage à la mine de Szekul; il reste à faire 97 mètres ;

3° A la mise en activité d'une partie de l'usine à distiller les schistes de Steyerdorf ;

4° A l'achèvement, sauf les installations de détail, à Orawitza, de l'atelier de raffinage des huiles de schiste construit en compte à demi avec la société Pernolet et Ce de Paris. Cette usine, qui a pour moteur une machine de seize chevaux de force, est à côté de la gare d'Orawitza, dont les voies pénètrent dans l'établissement.

Dans les mines métalliques, nous nous sommes bornés, comme dans les exercices précédents, à poursuivre les travaux d'avenir en cours d'exécution.

Nous résumons ce qui a été fait dans le tableau qui suit :

Indic. des travaux.	Travail en mètres. Fait ou à faire.	Fait en 1859.	Total.	Reste à faire.
Galerie de l'empereur Ferdinand, pour exploitation d'un nouvel étage de la région sud de Dognacska (1),	1,731.00	33.00	1,087.00	644.00
Galerie d'écoulement de Mariahilf, pour assécher les travaux du				

(1) On a retrouvé plusieurs gisements de plomb argentifère qui promettent d'améliorer sensiblement cette production.

nord de Dognacska (1)	2,360.00	»	412.00	194.80
Puits d'aréage entre cette galerie et les anciens travaux,	38.00	38.00	38.00	»
Galerie du prince Lobkowitz, à Orawitza pour ouvrir de nouveaux chantiers,	1,311.00	11.00	1,111.00	200.00
Régularisation de la galerie de Joseph II, servant à assécher le groupe nord d'Orawitza et à exploiter les mines d'or d'Elisabeth (2).	1,672.00	950.00	950.00	722.00
Galerie de Mühltal, pour assécher les principaux gîte de cuivre de Szaska,	1,045.00	33.00	349.00	696.00
Puits auxiliaires d'exploitation à Szaska (3),	57.00	14.00	45.00	12.00

Les anciens bocards d'Orawitza, que nous avons repris avec la mine d'or d'Elisabeth, ne suffisant pas aux besoins de l'extraction, nous avons monté une nouvelle batterie de vingt-quatre pilons dans l'usine abandonnée de Samuel Mercy qui se trouve à proximité de la mine, et où nous disposons d'une chute motrice de quinze chevaux qui demeurait sans emploi. Cet atelier, commencé en septembre, sera prochainement terminé.

Nous avons racheté en 1859 les treize parts qui nous manquaient de la mine Elisabeth.

Les rachats de parts de mines des associations d'Orawitza et de Moldowa ont porté en 1859 :

A Orawitza, sur 5,13 parts.

A Moldowa, sur 14 parts.

De sorte que la propriété des mines de ces deux districts se répartit aujourd'hui comme il suit :

	Orawitza.	Moldowa.
Parts à la Compagnie,	0,888	0,790
— aux tiers,	0,040	0,054
— au fonds commun,	0,072	0,156
	1,000	1,000

Nous nous sommes mis en mesure d'assurer à la Compagnie diverses mines de fer qui avaient été reconnues dans nos recherches. Ces mines sont représentées :

par 127 concessions ordinaires d'une superficie ensemble de 573 hectares.
et par 10 concessions ordinaires (minières) d'une superficie ensemble de 108 »

Ces mines concourent à l'alimentation de nos usines de Reschitza et de Steyerdorf.

Usines à fer.

La reconstruction de l'usine à fer de Bogschan, commencée en 1858, a été fort avancée en 1859; il ne reste à établir en 1860 que la machine soufflante, le moteur hydraulique et les bâtiments du monte-charge.

Dans l'usine à fer que nous construisons à l'Anina près de Steyerdorf, le gros œuvre est terminé; le massif des hauts-fourneaux, les routes, les plateaux à mines, l'emplacement des fours à coke sont achevés; 30 fours à coke sont construits. Les bâtiments de la direction, bureaux, magasins, la halle de coulée, la forge anglaise, sont sous toit, et l'atelier de réparation, complétement terminé et muni de ses machines-outils, nous rend déjà de bons services.

(1) Le puits d'aérage, maintenant terminé, permettra de reprendre les travaux de la galerie.

(2) La mine d'Elisabeth promet de fournir les sables aurifères en abondance.

(3) Ce travail a présenté, en raison de l'affluence des eaux, de grandes difficultés qui en ont retardé l'achèvement.

60 maisons d'ouvriers sont finies et occupées en partie par les personnes attachées à la construction.

Outre l'achèvement de ces constructions, il reste à construire la soufflerie, 20 fours à coke et les fours à griller et à monter les machines, laminoirs et fours, ainsi que les conduits de vent, d'eau et de gaz. Ces travaux absorberont toute la campagne de 1860.

Ateliers de construction.

Dans les ateliers de Reschitza, nous avons établi une turbine pour mettre en mouvement notre chantier mécanique et nos machines à travailler le bois. Nous avons de plus commencé la forge mécanique qui doit terminer l'ensemble de ces ateliers. Cette forge, qui nous permettra de fabriquer des roues, des essieux et tous les articles courants des chemins de fer, comprendra vingt-cinq foyers, huit fours à chauffer et trois marteaux à vapeur; elle sera montée pour une fabrication annuelle de mille tonnes. Le bâtiment est sous toit, et nous allons commencer les constructions intérieures.

Domaines.

Nous avons continué les études du réseau des routes du Banat pour préparer l'exécution à mesure des besoins.

Les parties de routes construites en 1859 sont :

1° La route de Reschitza aux mines de Szekul, d'une longueur de 13,196 mètres, faisant partie de la route de Reschitza à Franzdorf;

2° La route de Steyerdorf à l'Anina, d'une longueur de 4,836 mètres, faisant partie de la route de Steyerdorf à Reschitza;

3° La route entre Steyerdorf et les limites des confins militaires dans la direction de Bosowitz, d'une longueur de 11,628 mètres.

En outre, le chemin de Krasowa à Reschitza, d'une longueur de 9,994 mètres, a été rendu praticable par les communes intéressées avec le concours de la Compagnie, et a déjà servi au transport de 8,520 mètres cubes de charbon provenant des forêts de Krasowa jusqu'alors inabordables.

Nous continuons à négocier avec les autorités pour arriver à obtenir dans l'entretien et l'établissement de ces routes un concours d'autant plus justifié qu'elles sont très-utiles au pays, et que les populations ne vivent guère que du travail des transports.

Nous avons terminé en 1859 la statistique provisoire de notre domaine, et les bons effets de ce travail qui permet de soustraire les nombreux détails de l'administration des domaines à un contrôle plus rigoureux ne tarderont pas à se faire sentir.

La triangulation de nos forêts a été assez avancée pour permettre d'attaquer les opérations de détail, qui, commencées à la fin de la dernière campagne, vont pouvoir être continuées avec activité.

Nous avons construit ou racheté les établissements nécessaires pour l'exercice de notre droit de propination.

Nous avons achevé le hameau de quarante feux construit pour le service forestier auprès de Franzdorf. Il est déjà occupé en partie par des bûcherons et des charbonniers du Frioul et de la Carinthie qui s'acclimatent très-bien dans nos vallées.

Les dépenses de premier établissement des mines, usines et domaines se sont élevées pendant l'année 1859 à 1,861,934 fl. 73 kr.
On avait dépensé antérieurement, 4,349,447 20
La dépense totale s'élève donc à 6,211,381 fl. 93 kr.
comme le montre le tableau qui suit :

BRANCHES D'EXPLOITATION.	DÉPENSES En 1859.	Antérieures.	Totales.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Mines de houille,	364,242 35	1,966,491 59	2,330,733 94
Usine à distiller les schistes,	104,300 17	»	104,300 17
Fabrique de parafine	67,800 62	»	67,800 62
Mines et usines métalliques,	70,426 37	288,122 78	358,549 15
Usines à fer,	1,023,644 46	1,142,404 60	2,166,049 06
Ateliers de construction,	48,609 77	445,651 27	494,301 04
Domaines	93,087 37	147,716 96	240,804 33
Dépenses à répartir,	99,014 62	350,060 »	449,074 62
Totaux,	1,861,934 73	4,349,447 20	6,211,381 93
Soit en francs, environ,	3,872,824 »	10,114,800 86	13,987,624 86

Deuxième partie.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION POUR 1859.

§ 1er. — CHEMINS DE FER.

Les dernières sections de chemin de fer concédées à la Société avaient été mises en exploitation en 1858.

L'étendue des chemins de fer en exploitation est par suite restée en 1859 ce qu'elle était à la fin de 1858, savoir :

Pour la ligne du Nord,	470 kil. 332
id. du Sud-Est,	694 119
id. de Szöny,	159 306
Ensemble,	1,323 kil. 757

Mais pendant l'année 1858 la ligne de Témesvar à Jassenova n'a été en exploitation que pendant vingt-trois semaines, et la ligne d'Orawitza à Basiasch, quoique en exploitation pendant toute l'année, n'a été portée au compte de dépenses que pendant le deuxième semestre; il en résulte que la longueur moyenne pour laquelle les dépenses ont été portées en compte en 1858, n'a été sur la ligne du Sud-Est que de 605 kil. 350
et sur l'ensemble que de 1,237 010

La longueur en exploitation a donc présenté, en 1859, par rapport à 1858, une augmentation absolue de 88 kil. 70 pour le Sud-Est, et une augmentation relative de 14,66 0/0 sur le Sud-Est et de 7,27 0/0 sur l'ensemble.

La différence en parcours de trains est plus grande.

Il y a en 1859, par rapport à 1858, un surplus absolu :

Pour la ligne du Nord de	172,784 kil.
id. du Sud-Est de	301,308
id. de Szöny de	25,155
Et pour l'ensemble de	499,247 kil.

Ce qui donne pour cent une augmentation :

Pour la ligne du Nord de	9,71 kil.
id. du Sud-Est de	18,54
id. de Szöny de	6,60
Et pour l'ensemble de	10,10 kil.

Les trains ont eu en moyenne 16,5 tonnes de charge de plus qu'en 1858 (1), et le nombre total de kilomètres d'essieux en plus a été de 47,218,433 kil.

En outre, en raison des conditions exceptionnelles de certains transports qu'il était difficile de proportionner à la force des machines, les parcours de machines de renfort, qui en 1858, n'avaient été que 10 0/0 des parcours des trains, se sont élevés pour l'ensemble en 1859 à 26 0/0, ce qui donne pour 1859 un excédant de parcours de machines de 1,206,819 kil.

(1) La composition moyenne des trains a été en 1859 de :

26 essieux pour les trains à voyageurs.
47 id. mixtes.
91 id. de marchandises.
63 essieux pour un train moyen.

La charge brute moyenne par essieu peut être supposée de 3,650 kilog.

Finalement les recettes, qui avaient été en 1858 de 15,325,310 fl. 71 kr.
se sont élevées en 1859 à 18,603,506 74

d'où une augmentation de 3,278,187 03

Or l'ensemble des dépenses d'exploitation, qui avait été en 1858 de 7,303,145 fl. 15 kr.
ne s'est élevé en 1859 qu'à 7,110,641 03
soit 192,504 fl. 12 kr. au-dessous de 1859. Ainsi pendant que les recettes augmentaient de 21,4 0/0, les dépenses diminuaient de 2,63 0/0.

Si faisant abstraction d'abord des recettes, on considère les dépenses comparativement aux différences de longueur et de parcours qui ont été signalées plus haut, on arrive aux résultats remarquables qui suivent :

La dépense totale a été :

	En 1858	En 1859.
Par kilom. de ligne,	5,017 fl. 22 kr.	5,370 fl. 67 kr.
id. de train,	1 93	1 66
id. de parcours de machine,	1 74	1 32

Entrons dans le détail pour faire ressortir la part de chaque service dans ces améliorations importantes.

Nous avons d'abord à signaler un changement qui a été opéré dans la tenue des comptes. Jusqu'à présent, les aiguilleurs avaient été inscrits au compte de l'entretien et de la surveillance; en 1859, pour nous conformer à un usage assez général, ce personnel a été reporté au service des stations, et par suite ce dernier service se trouve grevé d'une nouvelle dépense de 110,609 fl. 47 kr. pendant que le service d'entretien et de surveillance est dégrevé d'autant.

Or, comme le service des stations ne présente en 1859, par rapport à 1858, qu'un excédant de 29,474 fl. 04 kr., ce service a été en réalité réduit de 18,134 fl. 62 kr., soit de 1,50 0/0 par rapport à 1858.

La dépense des stations, ramenée au kilomètre de train, monte au minimum à fl. 28 (sur la ligne du Nord), et au maximum à 0 fl. 46 (sur la ligne de Vienne-New-Szony), en moyenne elle est de 0 fl. 30. Si, au lieu de calculer par kilomètre de train, on calcule par station, on trouve des résultats inverses, c'est-à-dire que la dépense sur la ligne du Nord est la plus forte, et s'élève à 10,506 fl., et que sur la ligne de Vienne-New-Szony elle est la plus faible, soit de 9,328 fl.; pour l'ensemble, ce chiffre est de 10,098 fl.

Ces différences ne tiennent pas à la perfection plus ou moins grande du service d'une ligne, par rapport à l'autre; elles proviennent des conditions mêmes du trafic. Sur la ligne du Nord on compte 37,558 kilomètres de train pour une station; sur la ligne de Szony seulement 20,308 kilomètres, ou à peu près moitié; en outre, sur la ligne du Nord le parcours moyen d'une tonne est beaucoup plus élevé (274 kilomètres) que sur la ligne de Szony.

Le service des trains, sans y comprendre la traction ni l'entretien du matériel, a coûté en 1859 2,828 fl. 43 kr. de plus qu'en 1858, mais en comptant par kilomètre de train, la dépense, qui avait été de 0,098 fl. en 1858, n'est plus en 1859 que de 0,086 fl.

C'est la ligne de Vienne-New-Szony qui a réalisé la plus forte économie de 0,103 fl. à 0,083 fl.; ces économies sont dues à ce qu'on a exigé de chaque agent un plus grand parcours que par le passé.

Le service de traction présente, par rapport à 1858, de notables améliorations, par suite d'une meilleure utilisation du personnel et d'une réduction de la consommation de combustible.

Si on calcule cette consommation en kilogrammes de houille de Steyerdorf par 100 tonnes de charge brute transportées à un myriamètre, on trouve, de 1856 à 1859, les changements indiqués ci-après :

Indication des lignes.	Nombre de kilogrammes de houille, par 100 tonnes de charge brute. En 1856.	En 1857.	En 1858.	En 1859.
Ligne du Nord,	114,67	81,72	68,54	60,63
Ligne du Sud-Est,	97,33	76,46	68,55	60,63
Ligne de Szony,	113,35	83,03	76,44	65,90 (1)
Moyenne,	108,08	79,74	69,85	61,16

L'amélioration est donc générale, et elle a été en moyenne, en quatre ans, de 43,42 0/0.

Par suite de ces améliorations, la dépense de traction a été, en 1859, inférieure de 4,200,54 fl. à ce qu'elle avait été en 1858. La diminution est autrement importante, si on calcule par kilomètre de train.

La dépense pour la ligne du Nord était, en 1858, de 0,291 fl.; elle est, en 1859, de 0,266 fl.

La dépense pour la ligne du Sud-Est était, en 1858, de 0,521 fl.; elle est, en 1859, de 0,440 fl.

La dépense pour la ligne de Szony était, en 1858, de 0,549 fl.; elle est, en 1859, de 0,500 fl.

La dépense pour l'ensemble était, en 1858, de 0,415 fl.; elle est, en 1859, de 0,376 fl.

La diminution d'une année à l'autre a été de 9 à 19 0/0, et en moyenne de 13 0/0; en calculant les frais de traction par kilomètre de locomotive, on trouve sur l'ensemble une réduction de 22,52 0/0; il y a donc à attendre encore de nouvelles économies par des réductions dans l'emploi des machines de renfort.

Les différences de prix de la traction d'une ligne à l'autre s'expliquent surtout par les différences de prix de combustible, le prix pour la ligne du Nord étant 100, il est sur la ligne du Sud-Est 177, et sur la ligne Szony 244.

Les dépenses de 1859 pour l'entretien du matériel présentent sur 1858 une augmentation absolue de 27,409,29 fl., mais en réalité une forte réduction relative.

Les dépenses pour locomotives ont varié comme suit :

Dépenses pour une machine et son tender, en 1858, 2,357 fl.; en 1859, 2,339 fl.

Dépenses pour un kilomètre de train, en 1858, 0,216 fl.; en 1859, 0,185 fl.

Dépenses pour un kilomètre de machine, en 1858, 0,194 fl.; en 1859, 0,147 fl.

Pour les wagons à marchandises et à voyageurs, les variations ont été moins importantes. Les dépenses des wagons à marchandises, par wagon, étaient, en 1858, de 82 fl.; en 1859, de 88 fl. 45 kr.

Les dépenses des wagons de marchandises, par kilomètre de trains, étaient, en 1858, de 0,1480 fl.; en 1859, de 0,1400 fl.

Les dépenses des wagons à marchandises, par kilomètre d'essieu, étaient, en 1858, de 0,0030 fl.; en 1859, de 0,0028 fl.

Les dépenses des wagons à voyageurs, par wagon, étaient, en 1858, de 177 fl. 16 kr.; en 1859, de 208 fl. 11 kr.

Les dépenses des wagons à voyageurs, par kilomètre de train, étaient, en 1858, de 0,0250 fl.; en 1859, de 0,0250 fl.

Les dépenses des wagons à voyageurs, par kilomètre d'essieu, étaient, en 1858, de 0,0026 fl.; en 1859, de 0,0026 fl.

Pour l'ensemble du service du matériel, la dépense par kilomètre de train a baissé de 0 fl. 390 à 0,351 fl. (soit 10 0/0), et on peut espérer d'atteindre bientôt le chiffre de 0,303 fl. qui a été réalisé dès cette année sur la ligne du Nord.

Les dépenses de l'entretien et de la surveillance présentent de notables économies dans toutes les branches de ce service.

Elles s'étaient élevées, en 1858, à 1,865,326 fl. 33 kr.
elles sont, en 1859, de 1,431,734 56

Différence, 433,591 77

Cette différence doit être diminuée des salaires des aiguilleurs, d'après ce que nous avons dit plus haut à propos des stations; mais elle reste extrêmement importante, surtout en raison de l'excédant de longueur exploité et du trafic de 1859. Si on rapporte les dépenses aux éléments de la situation, on trouve, après déduction des salaires des aiguilleurs des comptes de 1858, que le service de surveillance et d'entretien a coûté par kilomètre de ligne en exploitation:

Sur la ligne du :

Nord,	en 1858, 1,604 fl.;	en 1859, 1,214 fl.
Sud-Est,	» 1,346	» 996
Szony,	» 1,157	» 1,063
Et pour l'ensemble,	» 1,420	» 1,081 fl.

ce qui représente une réduction de 23,85 0/0.

Ces résultats sont d'autant plus satisfaisants qu'ils s'ajoutent à ceux déjà réalisés avant 1859, de telle sorte que si on veut comparer 1859 à la première année de la Compagnie (1), on trouve pour ce chapitre des dépenses qu'il a coûté par kilomètre de chemin de fer, en 1855, 2,311 fl.; en 1859, 1,081 fl.

Si maintenant on compare les dépenses aux recettes pour l'ensemble du service on trouve :

Nature des indications	Sommes pour les lignes du Nord.	du Sud-Est.	de Vienne-Neu-Szöny.	Ensemble.
	1° Pour la longueur totale exploitée.			
	fl. k.	fl. k.	fl. k.	fl. k.
Recettes en florins et kr.	8,236,385 95	8,371,665 64	1,995,455 15	18,603,506 74
Dépenses en florins et k.	2,748,123 50	3,506,813 17	855,704 36	7,110,641 00
Restant	5,488,262 45	4,864,852 47	1,139,750 79	11,492,865 71
	2° par kilomètre de chemin.			
Recettes en florins et kr.	17,510 82	12,060 14	12,525 19	14,052 74
Depenses en florins et kr.	5,842 60	5,051 88	5,371 13	5,372 03
Produit net.	11,668 22	7,008 26	7,154 06	8,680 71
Proportion des dépenses aux recettes	0,3336	0,4202	0,4288	0,3822

(1) Le combustible de la ligne de Szony est du bois de qualité mauvaise et très-variable, de sorte que le résultat final est plus favorable que ne semble l'indiquer le chiffre du tableau. On substitue en ce moment la houille et le lignite au bois.

(1) Il est intéressant de constater les progrès de tous les services d'année en année; nous les résumons dans un tableau joint aux documents statistiques.

Les rapports des dépenses aux recettes présentent, par rapport à 1858,

Pour la ligne du Nord, une amélioration de	17,84 p. 0/0
Pour la ligne du Sud-Est,	23,14 »
Pour la ligne de Szöny,	16,77 »
Et pour l'ensemble de	19,91 »

Ces résultats dépassent notablement les espérances que nous avons exprimées dans nos précédents rapports et qui alors avaient pu paraître ambitieuses.

Nous devons, pour apprécier les recettes, donner quelques explications sur les changements que les tarifs ont subi en 1859.

Notre acte de concession accorde à la Compagnie des tarifs fixés en numéraire, à percevoir en monnaie ordinaire d'après le cours du change. Or, les bank-notes qui forment la monnaie courante, et qui était à peu près au pair au commencement de 1859, n'ont pas tardé à perdre par l'effet des circonstances de guerre, et la perte s'est élevée jusqu'à 46,5 0/0; elle a été en moyenne, pour l'année entière, de 20 0/0 environ. En raison de nos charges en numéraire, nous étions naturellement conduits à recourir à la stipulation que nous rappellions plus haut, et nous avons relevé les taxes perçues en bank-notes. Nous n'avons d'ailleurs fait usage de notre droit qu'avec la plus grande réserve.

Les tarifs n'ont été surélevés au plus que de 25 0/0, et cela pendant deux mois et demi seulement; ensuite nous les avons réduits à 15 0/0, de sorte que la surélévation moyenne de l'année n'a guère été que de 10 0/0.

Cette surélévation n'a d'ailleurs été générale que sur les tarifs de voyageurs ordinaires; nous en avons dispensé les transports militaires proprement dits et les transports pour l'armée; nous ne l'avons pas appliquée non plus aux denrées alimentaires, aux combustibles, et à quelques matériaux de construction. Nous avons même, notamment pour les denrées alimentaires et les combustibles, établi des tarifs réduits qui, pour les distances les plus favorisées présentent, par rapport au tarif ordinaire non surélevé, une diminution qui est allée jusqu'à 39,5 0/0.

Nous nous sommes inspirés dans ces déterminations, des besoins publics et des intérêts bien entendus des actionnaires.

Ces indications données, nous pouvons nous expliquer sur les recettes de 1859. Ces recettes présentent, comme nous l'avons déjà dit, par rapport à 1858, une augmentation absolue de 3,279,187 fl. 03 qui correspond à un surplus de 21,40 0/0, alors que les longueurs en exploitation n'ont été en 1859 que de 7,27 0/0 au-dessus de celles de 1858.

L'excédant des recettes de 1859 est dû aux transports militaires pour 2,109,832 fl. 18, le reste de l'augmentation est de 1,169,354 85 fl, et ne représente que 7,62 0/0 par rapport aux recettes de 1858, alors que la surélévation des tarifs rapportée à l'année entière est de 10 0/0. La différence entre ces deux rapports montre, d'une part, l'influence des abaissements de tarifs sur les denrées alimentaires, les combustibles, etc., et d'autre part, elle résulte de ce que les circonstances, qui ont amené des transports militaires considérables, ont nui au mouvement ordinaire, notamment pour les voyageurs, de telle sorte qu'on peut espérer pour l'avenir que la réduction dans l'importance des transports militaires sera en grande partie compensée par le développement naturel du trafic ordinaire un moment déprimé.

Les premiers résultats de l'exercice courant justifient pleinement cette espérance; les 20 premières semaines de 1860 présentent un total

de	6,149,386 fl. 00
Tandis que les semaines correspondantes de 1859 ne s'élevaient qu'à	5,738,018 00
La différence de	411,368 09

représente une augmentation de 7,17 0/0 environ, sans que la longueur des lignes en exploitation ait changé.

Les indications que nous venons de donner sur les résultats de l'exercice 1859 se traduisent finalement dans le montant du produit net qui reste fixé à 11,692,865 fl. 71 kr.

§ 2. — MINES, USINES, DOMAINES.

Le service des mines, usines et domaines se ressent d'une manière grave des péripéties de l'année, et les résultats de l'exploitation de 1859 n'en sont pas satisfaisants, surtout pour les forges et les ateliers de construction.

Les exploitations de mines de houille ont donné un bénéfice net de 119,248 fl. 13 kr.;

Indication des mines.		Nombre de tonnes extraites. tonnes.	Produit net. fl. k.
Mines de Bohême .	Brandeisel	50.944	73.315.00
— —	Kladno. .	72.524	73.315.60
Mines de Reschitza.	Doman. .	11.816	7.302.67
— —	Szekul . .	9.003	7.302.67
— de Steyerdorf	. . . . .	47.093	38.628.86
Totaux. . .		191.380	119.247.13

La fabrication d'agglomérés avec les menus de Brandeisel a donné 6,574 tonnes de produits, qui ont été livrés à l'exploitation de la ligne du Nord. Le pouvoir calorifique de ces agglomérés s'est élevé à 81 p. 0/0 de l'effet utile produit par la houille en roche de première qualité. Il était de 70 p. 0/0 à l'origine.

A Reschitza nous avons eu à lutter, pendant l'été, contre de forts dégagements de grisou, et malgré l'augmentation de dépense qui en est résultée nous avons réduit le prix de vente de 14 p. 0/0.

A Steyerdorf, une de nos principales fosses, le puits Brenner, a été en chômage partiel pendant près de 8 mois, en raison de l'inondation que nous avons eu à vaincre en 1858. Malgré ces circonstances défavorables, les résultats de l'exercice sont en progrès sur les exercices précédents, et ils l'auraient été plus encore, si nous n'avions pas réduit les prix de vente et déchargé les inventaires de 36,106,49 florins pour réduction du prix du stock.

Les mines de la Compagnie sont susceptibles d'un grand développement de production qui ne peut être réalisé que par une augmentation de débouchés. Pour l'obtenir nous avons formé en Bohême avec les autres Compagnies exploitantes du bassin de Brandeisel une Société pour la vente des charbons, et dans le Banat nous avons intéressé à la vente un commissionnaire, qui s'est consacré depuis longtemps avec succès au débit des combustibles. Ces mesures ont déjà donné de bons résultats et en promettent de meilleurs pour l'avenir.

Les mines métalliques avaient jusqu'à présent présenté un déficit qui avait dépassé 90,000 fl. en 1857 et s'était élevé à 32,402 fl. en 1858. Elles donnent cette année, pour la première fois, un excédant des recettes sur les dépenses de (1,017 fl. 12 kr.) comme l'indique le tableau suivant :

Indication des Mines.	Minerais. tonnes.	Pyrite. tonnes.	Cuivre. tonnes.	Plomb. tonnes.	Argent. kilog.	Or. kilog.	Bénéfice. fl. kr.	Perte. fl. kr.
			Équivalents métalliques des extractions en					
Reschitza	513	»	»	»	»	»	»	3.019.09
Steyerdorf.	13.017	»	»	»	»	»	»	»
Dognacska et Morawitza . .	30.146	51	10	59	159.71	»	34.518.33	»
Orawitza	2.338	»	54	»	56.83	8.03	»	1.083.47
Szaska	5.769	221	42	»	»	»	»	19.359.52
Moldowa	»	736	50	»	14.33	»	»	10.039.13
Totaux. . . .	51.783	1.008	156	59	230.87	8.03	34.518.33	33.501.21
Excédant des bénéfices sur les pertes. . . .							flor.	1.017.12

Le résultat eût été plus favorable si on n'avait pas réduit de 13 p. 0/0 (soit de 27,335 fl. 10 kr.) la valeur du stock en minerai de fer.

Les usines métalliques qui traitent ces matières provenant des mines métalliques donnent en 1859 un bénéfice de 27,730 fl. 46 kr.

Le tableau suivant indique les divers éléments de la production :

Indication des usines.	Cuivre. tonn.	Cuivre noir. tonn.	Litharge. tonn.	Plomb. tonn.	Argent. kilog.	Or. kilog.	Acide sulfurique à 50°. kilog.	Acide sulfurique à 66°. kilog.	Couperose. kilog.	Sulfate de soude. kilog.	Ciment hydraulique. tonn.	Bénéfices. fl. kr.	Pertes. fl. kr.
Usines de :													
Dognacska.	»	18.98	20.66	0.36	127.31	0.644	»	»	»	»	»	5.394.84	»
Csiklowa.	»	113.96	»	»	154.72	»	»	»	»	»	750.00	6.016.97	»
Szaska	137.55	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13.984.44	»
Moldowa.	38.03	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.200.61
Fabrique d'acide sulfurique à Moldowa.	»	»	»	»	12.60	»	380.032	164.416	10.584	14.280	»	»	4.130.94
Martinet de Csiklowa.	53.50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3.183.60	»
Id. de Bogschan	31.70	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3.270.86	»
Totaux.	244.78	131.94	20.66	0.36	294.63	0.644	380.032	164.416	10.584	14.280	750.00	33.100.66	5.310.55
Excédant des bénéfices sur les pertes . . . . fl.												27.730 43	

Ces résultats ne peuvent d'ailleurs que s'améliorer. La perte occasionnée par le traitement des minerais de cuivre à Moldowa provenaient des frais de régie élevés qui grevaient une production restreinte. Nous nous sommes décidés à arrêter le roulement de cette usine, et à transporter à Szaska les minerais qu'elle devait élaborer. A la fabrique d'acide sulfurique et de couperose, le déficit est entièrement imputable aux faux frais inhérents à toute fabrication nouvelle; les difficultés des débuts sont heureusement levées aujourd'hui, et nos produits, qui s'obtiennent par une manipulation simple et facile, sont de première qualité.

Mines à fer.

Les mines à fer n'ont donné qu'un bénéfice net de 118,660 fl. 38 kr.; en concordance avec les chiffres du tableau qui suit :

Voir le tableau ci-contre.

Nous avons installé dans l'usine de Reschitza de nouvelles fabrications, et nous livrons maintenant, au commerce, à nos fabriques et à nos ateliers de réparation, des tôles de première qualité; mais les tâtonnements d'une mise en train difficile ont considérablement augmenté nos prix de revient, et en même temps la crise qui affecte encore l'industrie du fer a fait tomber à 194 florins par tonne le prix moyen qui naguère encore était à 206 florins pour des fers moins fins.

Les prix se relèveront sans doute; mais nous pouvons admettre dors et déjà une réduction sensible de

	Productions en fonte de 1re fusion. tonnes.	Productions en fonte de 2e fusion. tonnes.	Productions en fers marchands. tonnes.	Bénéfices. fl. kr.	Pertes. fl. kr.
Usine de Reschitza . . .	6.096	583	4.381	80.803.05	»
— de Bogschan. . . .	2.350	»	4	16.355.90	»
— de Dognacska. . .	3.114	»	»	29.706.83	»
— de Gladna	»	»	12	»	3.799.80
— de Szaska. . . .	352	»	»	»	4.436.69
Totaux. . .	11.912	583	4.397	126.905.87	8.236.49
Excédant des bénéfices sur les pertes.				118.669.38	

nos prix de revient ultérieurs, aussitôt que nos nouvelles fabrications seront plus familières à nos ouvriers.

Les bénéfices de Bogschan eussent été plus considérables; mais l'état de vétusté des hauts-fourneaux, qui a motivé la reconstruction dont on s'occupe en ce moment, a occasionné dans la consommation de combustible un excédant de 13,427 fl. 52 kr. sur la marche ordinaire.

A Gladna nous n'avons marché que trois mois, après la réparation du barrage que les eaux avaient enlevé en 1858, et nous avons porté en déduction de l'inventaire 3,371 fl. 74 kr. pour ne plus considérer l'ancien outillage que comme vieux fers.

A Szaska le vieux fourneau n'a produit dans une campagne de six mois que 352 tonnes avec 4,436 fl. 74 kr. de perte. Cette perte doit être attribuée à un excédant de consommation de combustible dû au mauvais état du haut-fourneau qui vient d'être éteint, à une réduction de 1,163 fl. 48 qu'on a fait subir à la valeur du stock, et à des essais faits sur les minerais de Steyerdorf.

Fabriques de machines.

Les événements qui se sont produits en 1859 ont gravement affecté nos ateliers de construction. Nous avons dû renvoyer, faute de commandes, une partie de nos ouvriers, de telle sorte que les bénéfices de 1859 se réduisent à 49,918 fl. 47 kr.

La fabrique de Vienne n'a livré en 1859, que :
27 Locomotives ;
50 Voitures à voyageurs ;
394 Wagons à marchandises.

Ces quantités représentent seulement la moitié de notre puissance de production.

Les commandes pour 1860 sont beaucoup plus considérables, et on a lieu d'espérer que le résultat que nous venons d'indiquer sera une exception.

A Reschitza, nous avons construit 2 machines soufflantes, 2 machines à cingler, 1 marteau-pilon, 1 turbine, une machine à vapeur de 24 chevaux, ainsi que le matériel de nos ateliers de distillation des schistes, 15 chaudières à vapeur, etc. Nous avons de plus livré au chemin de fer de François-Joseph 796,500 clous et 309,300 boulons.

La fabrique de Vienne a donné un bénéfice de	52,330 fl. 95 kr.
l'atelier de Reschitza un déficit de	2,412 48
d'où le résultat indiqué plus haut de	49,918 47
Les forêts et domaines ont produit en 1859,	219,430 fl. 77 kr.

Forêts et domaines.

Ce résultat a été obtenu quoique nous ayons fait subir à l'inventaire pour bois à carboniser une dépréciation de 10 p. 0/0 s'élevant au total à plus de 40,000 florins, ce qui rapproche les inventaires du prix de revient, et profitera aux exercices ultérieurs.

Nous avons ouvert à nos bois de nouveaux débouchés en établissant à Verschetz un dépôt où nous vendons les produits des forêts de Moldowa et de Szaska.

Nous avons d'un autre côté forcé nos coupes de bois, de manière à ne plus passer à la carbonisation que du bois d'un an de coupe, ce qui nous assure une augmentation de rendement de 20 p. 0/0 pour le charbon.

La campagne de 1859 ne donne donc pour les mines, usines et domaines, après déduction des dépenses à répartir, qu'un bénéfice de 441,128 fl. 71 kr.

Nous avons déjà indiqué plus haut les causes de ce faible produit et nous nous contentons de rappeler ici qu'il est dû en partie à une réduction de prix de plus de 100,000 fl. que nous avons faite sur les matières en inventaire.

Troisième partie.

RÉSUMÉ DES ACTES D'ADMINISTRATION.

Caisse de secours.

Dès notre première assemblée générale, nous avions rendu compte de l'établissement d'une Caisse de pensions pour les employés de la Compagnie, et nous annoncions qu'il restait à établir une institution analogue pour les agents et ouvriers. Cette dernière organisation était à la fois moins urgente et plus difficile; moins urgente, parce qu'il existait déjà dans presque tous les services de la Compagnie des institutions analogues quoique incomplètes ; plus difficile, parce que ces diverses institutions avaient de nombreux points de dissemblance et qu'il fallait tenir compte dans une juste mesure des avantages acquis. La nouvelle organisation devait d'ailleurs être réglée sur la nature souvent provisoire des fonctions des membres de l'association.

Les statuts de ce service ont été arrêtés en 1859 pour être mis en vigueur le 1er janvier 1860, après avoir reçu les approbations requises. Ces statuts divisent le personnel des agents et ouvriers en deux catégories, ceux employés à titre définitif, ceux au contraire en service temporaire. Tous les agents et ouvriers, qu'ils soient temporaires ou permanents ont droit aux secours médicaux et à des subsides en cas de maladie, et tous doivent contribuer en conséquence à raison de 1,50 p. 0/0 du salaire.

Les agents et ouvriers, s'ils sont permanents, peuvent en outre s'assurer une pension pour leurs vieux jours; mais pour cela ils doivent verser un supplément de contribution de 4,50 p. 0/0. C'est une faculté qui est accordée à cette catégorie d'agents et d'ouvriers, et ils sont libres d'en profiter ou non, à leur gré.

Pour assurer l'avenir de l'institution, la Compagnie alloue une contribution généreuse de 0,40 p. 0/0 sur les salaires pour les secours, et de 1,20 p. 0/0 en sus sur les salaires des participants qui contribuent pour les pensions.

Nous avons la confiance que les institutions paternelles organisées par la Compagnie et dotées par elle, pour l'ensemble des pensions et secours des employés, agents et ouvriers, d'une subvention annuelle de près de 80,000 florins, contribueront à l'amélioration du service en moralisant et attachant davantage à la Compagnie le personnel de tous rangs de nos entreprises.

Litige.

Nous avons annoncé l'année dernière que nos litiges avec l'État étaient réglés pour la plupart. Les questions en petit nombre qui restaient à décider étaient du reste les plus importantes.

De nouvelles conférences ont eu lieu à cet égard en 1860, et les délégués des deux parts se sont mis d'accord sur un projet de transaction. Les arrangements ainsi préparés et dont nous attendons d'un moment à l'autre l'approbation, ont tous les caractères d'une transaction ; chacun y a fait l'abandon d'une partie de ses prétentions.

Ce projet de transaction liquide le passé, met un terme à nos contestations avec l'État, et nous permettra d'établir définitivement la station de Bodenbach, d'après les besoins du service et les convenances d'une station frontière, et d'achever le règlement des relations domaniales dans nos possessions du Banat.

Renouvellement des actions.

Nous vous proposons de renouveler nos titres d'actions pour y mentionner la nouvelle valeur autrichienne. Suivant l'usage qui a prévalu, le titre portera en tête le taux de 200 florins valeur autrichienne et de 500 francs, quoique l'équivalent exact de 500 francs soit 202 fl. 50. Les chiffres arrondis présentent des termes plus nets, et sont d'ailleurs sans inconvénient, parce que les paiements relatifs aux actions, qu'ils soient faits ou encaissés par la Compagnie, sont tous réglés en francs, et que le paiement en florins se calcule d'après le cours du change. Le renouvellement des titres ne change rien à leur valeur fondamentale, qui reste exprimée en numéraire et continue à représenter la quatre cent millième partie du fonds social. Le renouvellement des titres donnera à la Compagnie un moyen tout naturel d'obtenir les versements en retard, qui, du reste, ne dépassent pas en totalité 253,700 fr.

Les nouveaux titres ne porteront plus la trace des versements successifs dont la mention est inutile maintenant qu'ils sont entièrement libérés. Nous vous demandons du reste tous pouvoirs pour fixer définitivement la forme des nouveaux titres.

Ces titres n'étant que l'appropriation des anciens à la nouvelle monnaie autrichienne, leur émission a été dispensée du timbre que la Compagnie a déjà payé pour les premiers titres. Un nouveau timbre ne sera exigible qu'à mesure de l'amortissement et en raison du nombre d'actions de jouissance mises en circulation.

Droits des fondateurs.

Nous vous proposons en même temps de remettre aux fondateurs de la Compagnie des titres représentatifs de leurs droits.

L'article 45 des statuts porte :

« L'*excédant des produits nets annuels*, déduc- » tion faite de la somme à retenir pour la réserve, » d'après l'art. 46, ainsi que pour l'allocation attri- » buée aux administrateurs par l'assemblée générale » aux termes de l'article 19, sera réparti de la ma- » nière suivante :

» 90 0/0 en faveur des actions amorties ou non » amorties.

» 10 0/0 en faveur des fondateurs nommés à l'art. 8, » pour être partagés entre eux proportionnellement à » la part souscrite par chacun. »

Dans la situation actuelle, la Compagnie est obligée de tenir un registre de propriété des parts des fondateurs qui, par suite de décès ou de transactions, donnent lieu à des transferts avec des partages qui ne sont soumis à aucune règle.

Pour supprimer ces écritures, qui deviennent d'année en année plus compliquées, et pour faire cesser la responsabilité qui en découle, il est de l'intérêt de la Compagnie de remettre aux fondateurs des titres au porteur d'*une valeur indivisible*, et nous proposons pour cela la création de 44,444 titres égaux donnant droit annuellement chacun au dividende d'une action ordinaire.

Déjà la première assemblée générale avait arrêté une formule de liquidation des droits ainsi attribués aux fondateurs : on devait remettre à ceux-ci 44,444 actions de la Société, moyennant versement de 500 fr. pour chacune de ces actions.

Cette combinaison n'a pas obtenu l'assentiment du gouvernement, et la délibération précitée est devenue par là caduque.

Nous devons le regretter, car cette liquidation aurait fait entrer dans la caisse de la Compagnie une somme de 22,222,000 fr. que nous avons été obligés

de nous procurer par des émissions d'obligations, d'où résulte pour la Compagnie, en raison du taux supérieur d'intérêts et d'amortissement que nous payons pour les obligations, un excédant de charges de près de 200,000 fr. par an.

Il ne peut être question aujourd'hui de reprendre cette combinaison ; nous venons vous proposer simplement de remettre, aux fondateurs, des titres qui soient l'équivalent de leurs droits. Une telle opération ne peut, en principe, soulever de difficultés ; elle donne un signe représentatif transmissible à une valeur existante, sans exiger aucun versement, et les fondateurs auraient en tous cas, le droit de la faire eux-mêmes.

Nous nous sommes demandé s'il convenait de libeller ces titres de manière à rappeler purement et simplement leur origine, ou s'il ne vaudrait pas mieux les remplacer par des actions de jouissance. Les deux combinaisons donnent la même charge annuelle, mais la première laisse subsister dans notre constitution un élément spécial (le droit des fondateurs) qui pourrait être gênant en cas de développement de nos entreprises ou donner lieu à des difficultés.

On se débarrasse de ces difficultés en donnant aux fondateurs des actions de jouissance en tout semblables aux actions remboursées ou amorties. Il est vrai que ces actions de jouissance décident en faveur des fondateurs la question, que l'on pourrait poser, de savoir, s'ils ont droit au partage de l'avoir de la Compagnie au moment de sa dissolution, c'est-à-dire à la fin de 1947.

Mais cela serait difficilement contestable, car les statuts ne semblent donner aux actionnaires sur l'actif social que les droits qu'ils ont sur les bénéfices nets, c'est-à-dire les 9/10, l'autre dixième revenant aux fondateurs ; et d'autre part le mode d'amortissement adopté par la Compagnie, qui fait rembourser pendant la durée de la concession tout le capital sans tenir compte de la valeur qu'aurait la propriété au moment de la liquidation, soulèverait à bon droit l'opposition des fondateurs aux dépenses que l'on fait pour les domaines, si on ne voulait pas reconnaître leur droit au partage à l'expiration de la concession.

Enfin il est à remarquer, que si la Compagnie se décidait à vendre ses domaines pendant la durée de sa constitution actuelle, le bénéfice de cette vente profiterait directement et inévitablement aux fondateurs.

Il nous paraîtrait donc difficile en tout cas de leur contester le droit dont il s'agit, et comme, en raison de l'échéance presque séculaire de ce droit, la part, valeur d'à présent, que l'on attribue aux fondateurs, est tout à fait insignifiante, il nous a semblé qu'il valait mieux le reconnaître pour dégager complétement notre gestion de tout embarras ultérieur.

En agissant ainsi, nous identifions les intérêts des fondateurs avec ceux des actionnaires, nous concentrons tous les éléments influents dans nos assemblées générales, nous dégageons notre gestion de toutes difficultés en cas de fusion et d'extension, et nous nous assurons le concours matériel de tous les intéressés en cas d'accroissement de nos entreprises.

Il nous a semblé, d'après cela, qu'il n'y avait pas à hésiter, et nous vous demanderons de vouloir bien donner votre approbation à cette combinaison.

Modifications aux statuts.

Le renouvellement des titres actuels d'actions pour y introduire la nouvelle monnaie autrichienne, la remise aux fondateurs de 44,444 actions de jouissance pour représenter leurs droits, rendent nécessaires quelques modifications dans le texte des statuts de la Compagnie ; nous vous demandons, dans le sens de l'art. 34, § a des statuts, les pouvoirs nécessaires pour faire ces modifications qui, conformément à l'art. 50, devront être soumises à l'approbation du gouvernement.

Emprunts.

Nous avons rendu compte à la dernière assemblée générale de la situation de l'émission des obligations d'emprunts. Le nombre de titres alors émis ou préparés pour l'émission s'élevait à 603,636, et la partie disponible fut affectée jusqu'à due concurrence au paiement du semestre d'intérêts et des dividendes en juillet 1859. L'ensemble de ces titres avait été l'objet de cinq émissions successives.

Nous pouvions, en raison du ralentissement des travaux, suspendre momentanément les émissions ; mais la situation du change nous a déterminés à confectionner et à émettre, à mesure, les derniers titres d'obligations complétant les emprunts autorisés par l'assemblée générale du 27 mai 1857, jusqu'à concurrence de 180 millions de francs.

Outre que nous avions intérêt à ne pas abandonner le marché, notre détermination a été motivée par la convenance de ne pas agir d'une manière fâcheuse sur le change, en faisant des remises sur Paris pour les paiements de nos coupons d'actions et d'obligations.

Du reste, l'amélioration du cours de nos obligations qui, du taux de 210 fr., en mai 1859, avaient remonté en août à 262 fr. 50 c., combiné avec le taux du change, a porté le cours en florins à 138, ce qui constituait un taux exceptionnel dont il y avait lieu de profiter.

A la fin de 1859, nous avions vendu 14,739 titres de la sixième et dernière émission décidée par ces motifs.

Le produit des actions et obligations émises représentait à cette époque	363,410,183 59
Les dépenses de premier établissement montaient à	346,331,701 49
Excédant.	17,078,482 10
Et il restait à réaliser 60,261 obligations d'une valeur approximative de	15,246,033 »
Il faut ajouter que l'inventaire des approvisionnements de la Compagnie s'élevait à environ 19,000,000 fr., et que sur cette somme il y a des matériaux disponibles pour les travaux d'une valeur montant à environ	5,500,000 »
de sorte que, compensation faite des comptes créanciers, les ressources totales encore disponibles pour le compte de premier établissement s'élevaient, le 1er janvier 1860, à environ	38,000,000 »

somme suffisante pour faire face aux travaux prévus.

Les conditions de change qui ont pesé sur nos déterminations à l'égard des émissions d'obligations, comme à l'égard des tarifs, devaient se faire sentir d'une manière fâcheuse dans les charges de notre compte d'intérêts.

Le solde de ce compte, compensation faite du compte de profits et pertes, présente une dépense totale, en 1859, de	fl. 9,622,571 63 kr.
ce solde n'aurait été que de	7,495,181 98
si la monnaie autrichienne s'était maintenue au pair. L'excédant est considérable et s'élève à	fl. 2,127,389 65 kr.

Quoique les opérations de caisse, en raison des ventes d'obligations, nous aient donné un bénéfice en sens contraire, nous n'avons fait aucune compensation, et la somme de 2,127,309 fl. 65 kr. a été laissée entièrement à la charge du compte d'exploitation de 1859, dont nous venons maintenant vous donner le résultat.

Le produit de l'exploitation des chemins de fer s'élève, d'après ce que nous avons déjà exposé, à	fl. 11,492,865 71 kr.
Les mines, usines et domaines de la Société, ont donné un bénéfice de	441,128 71
Le total du produit a donc été de	11,933,994 42
Si nous en déduisons le solde du compte d'intérêts que nous venons d'indiquer, ci.	9,622,571 63
Il reste	2,311,422 79
somme qui, après déduction de 5 0/0 pour la réserve statutaire, ci.	115,571 14
se réduit à	2,195,851 65
La réserve supplémentaire disponible des années précédentes s'élève à fl. 587,809 20 kr. Nous proposons de la réduire à 492,710 11 en prélevant, pour l'ajouter aux revenus de 1859, seulement	95,099 09
Le total à répartir serait ainsi fixé à	2,290,950 74
d'où, déduisant 3 0/0 pour les administrateurs et le directeur général,	68,728 52
Il reste	2,222,222 22
moins 10 0/0 pour les fondateurs,	222,222 22
Il reste comme dividende	fl. 2,000,000 » kr.

soit 5 florins par action, que nous proposons de régler à 10 fr., sauf à faire porter la différence du change, s'il y a lieu, en juillet prochain, sur le compte de l'excédant de réserve. Si vous adoptez cette proposition, le revenu total par action pour l'année 1859 se sera élevé à 35 fr., et il aurait été de près de 50 fr., si avec les recettes obtenues le florin avait été au pair.

Les variations de change tiennent à des circonstances politiques qui ne peuvent pas persister indéfiniment sans que le règlement des rapports monétaires ait lieu d'une façon ou d'une autre, et la dépréciation de la valeur du florin ne peut pas être considérée comme un élément normal. On aurait donc tort de capitaliser les actions sur le dividende actuel qui n'est atténué que par suite d'une dépréciation passagère sur le change. Notre Société est pour plus d'un siècle en possession des chemins de fer ; la propriété des domaines est perpétuelle, et une dépréciation accidentelle du revenu pendant un petit nombre d'années consécutives ne peut pas servir de base à une appréciation raisonnée de la valeur de nos titres.

La première assemblée générale a fixé à 2 1/2 0/0 la quote-part des produits nets annuels qui, d'après l'art. 19 des statuts, peut être allouée aux administrateurs. Ce vote s'appliquait à la première période de cinq ans qui vient d'expirer. Vous aurez à statuer pour une nouvelle période quinquennale.

Chaque année l'assemblée générale délègue ses pouvoirs à une commission pour contrôler les comptes. Nous vous demandons de vouloir bien désigner vos délégués pour les comptes de 1859. La commission nommée par la dernière assemblée générale et composée de MM. J. G. Schwarz, Gust. Fidger et H. Zinnburg, a vérifié les comptes de 1858 et les a approuvés, le 11 août dernier, suivant les pouvoirs qu'elle tenait de l'assemblée générale.

La Compagnie, libre de tous ses engagements envers l'Etat, était naturellement appelée à s'occuper du complément de son réseau. Nous avons demandé au gouvernement de vouloir bien autoriser les études entre Brunn ou Olmutz, Marchegg et Vienne ; notre demande a été présentée le 11 octobre dernier, et par décision du 18 novembre, nous avons été autorisés à faire, dans le délai d'un an, les études préparatoires :

1° D'une entrée directe du chemin de fer du Sud-Est dans une gare spéciale à Vienne ;

2° D'une jonction de cette même ligne au moyen d'un chemin de fer dont le point de départ sera fixé par le gouvernement, avec l'une ou l'autre des branches de notre ligne du Nord.

Cette autorisation d'études ne constitue pas une concession, et le gouvernement s'est naturellement réservé de statuer sous ce rapport ultérieurement sur la demande de la Compagnie et sur les tracés présentés en sauvegardant ces droits.

Par suite de cette autorisation nous avons immédiatement commencé les études, et quoique le travail ait été entravé par la rigueur de l'hiver dernier, les opérations de Marchegg sur Vienne sont maintenant terminées et montrent que le raccordement de la ligne

du Sud-Est avec notre ligne de Vienne à Neu-Szony peut être exécuté sans autre travail important que la traversée du Danube. Par ce raccordement, la ligne du Sud-Est aboutirait à notre gare de Vienne, suivant un tracé plus court que la ligne actuelle de Marchegg à Vienne.

Les opérations sont entreprises entre la ligne du Sud-Est et la ligne du Nord, et seront certainement terminées dans le délai posé par le gouvernement.

Nous sommes plus avancés pour le complément de notre réseau du côté du Danube à Basiasch. Nous faisons avec nos propres bateaux, nous l'avons déjà dit, le service de correspondance de Basiasch à Belgrade et Semlin, vers l'amont, et en partie jusqu'à Turno-Séverino vers l'aval. Mais les relations avec les principautés au delà sont encore desservies d'une manière qui ne répond pas à nos justes prétentions.

La convention en vertu de laquelle ce service a lieu expire à la fin de l'année courante. Des conférences sont ouvertes pour arriver à un nouvel arrangement; nous ferons notre possible pour qu'il sorte de ces conférences un bon service de correspondance et un accord amical qui concilie tous les intérêts. En tout cas, il faut une prompte solution, parce que, si l'arrangement ne peut aboutir, nous devons faire des commandes sans plus de retard pour être en mesure d'étendre notre service de bateaux jusqu'à Galatz dès la campagne prochaine. Si nous en venons là, les dépenses pour la batellerie et les installations locales s'élèveront à 2 millions de florins, y compris ce qui a été déjà dépensé pour le service actuel, et les produits du service de navigation, ajoutés à ceux que ce service procurera au chemin de fer, donneront une large rémunération pour cette dépense.

Les nouvelles lignes qui avaient été indiquées comme devant nous faire concurrence nous donnent plus qu'elles ne nous prennent, comme nous l'avions prévu. Le développement général du trafic ne peut que nous profiter, et nous l'encourageons de notre mieux par des combinaisons de tarifs communs et les nous occupant d'établir le trafic direct dans toutes en directions au grand avantage du commerce.

Sur la demande de la Compagnie des chemins de fer du sud de l'Etat Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale, nous avons consenti à nous charger à prix fait jusqu'à nouvel ordre de la traction sur la section de Neu-Szony à Stuhlweissenburg, qui sera ouverte dans quelques jours et ajoutera un nouveau trafic à celui de la ligne de Vienne à Neu-Szony.

Espérons que l'amélioration de la situation financière viendra en aide à nos efforts pour donner toute leur valeur à nos entreprises.

Nominations d'administrateurs.

Le Conseil d'administration a nommé administrateur, en remplacement de M. le baron Eskeles, démissionnaire, M. Benoît Homberg, qui avait concouru à la fondation de notre Société. Nous demanderons à l'assemblée générale de vouloir bien confirmer ce choix.

L'art. 20 des statuts porte que, à l'expiration des cinq premières années d'existence de la Société, le Conseil sera renouvelé chaque année par cinquième par l'assemblée générale. Il doit donc y avoir, dès cette année, quatre administrateurs sortants; le sort a désigné parmi les membres autrichiens :

MM. Charles Klein,
Maurice de Wodianer.

Parmi les membres étrangers :

MM. Francis Baring,
Adolphe d'Eichthal.

L'assemblée n'ignore pas qu'aux termes de l'art. 20 des statuts précité, tout membre sortant peut être réélu.

Extrait du procès-verbal de la séance de la cinquième assemblée générale de la Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat, tenue à Vienne le 23 mai 1860.

Présidence de M. le baron de Doblhoff-Dier.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport du Conseil d'administration, les propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale ainsi qu'il suit :

1° L'assemblée générale donne tous pouvoirs au Conseil pour refaire les actions de la Société, en y introduisant la nouvelle valeur autrichienne et pour en arrêter la forme.

Voté à l'unanimité.

2° L'assemblée approuve la liquidation des droits des fondateurs, moyennant 44,444 actions de jouissance entièrement semblables aux actions amorties.

Cette délibération a été votée avec une majorité de 537 voix contre 13.

3° L'assemblée donne tous pouvoirs au Conseil pour préparer dans le sens de l'article 34, § a des statuts, les modifications aux statuts qui sont la conséquence des deux précédentes décisions, et pour poursuivre leur approbation auprès du gouvernement de S. M. I. R., conformément à l'article 50.

Cette autorisation est donnée à l'unanimité pour ce qui concerne la proposition n° 1, et pour la proposition n° 2, à la majorité de 537 voix contre 13.

4° L'assemblée renouvelle pour cinq ans la décision prise dans la première assemblée générale relativement à la quote-part des bénéfices attribués aux administrateurs dans les termes ci-après :

« Les jetons de présence alloués aux administrateurs, en vertu de l'article 19 des statuts seront confondus sur la quote-part à leur allouer avec les bénéfices nets de l'entreprise. Cette quote-part mentionnée à l'article 19 et 40 des statuts sera fixée à 2 1/2 0/0 des bénéfices nets. »

Approuvé à l'unanimité.

5° L'assemblée confirme la nomination comme administrateur de M. Benoît Homberg, en remplacement de M. le baron d'Eskeles.

Approuvé à l'unanimité.

6° L'assemblée réélit, pour la durée de cinq ans, les administrateurs MM. Charles Klein et Maurice, chevalier de Wodianer; — MM. François Baring et Adolphe d'Eichthal, dont les pouvoirs expiraient cette année.

Approuvé à l'unanimité.

7° L'assemblée fixe à 10 fr. par action le dividende pour 1859, de sorte que le revenu total de l'exercice pour intérêts et dividende s'élève à 35 fr., et que le coupon de juillet, en ajoutant au dividende les intérêts échus, sera de 22 fr. 50 c. par action.

Le dividende fixé laisse disponible une réserve supplémentaire de 492,710 fl. 11 kr. qui pourra être ajoutée, s'il y a lieu, au bénéfice de l'année suivante.

Approuvé à l'unanimité.

8° Pour la vérification des comptes de 1859 présentés par le Conseil d'administration, il est nommé une commission composée de MM. J.-G. Schwarz, F. Figdor et J. chevalier de Konigswarter, auxquels l'assemblée générale donne pouvoir d'approuver les comptes.

Approuvé à l'unanimité.

Le secrétaire,
Felder.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie a eu lieu à la salle Herz le 31 mai dernier.

M. Armand Béhic, président du Conseil d'administration, préside l'assemblée. Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs et complètent le bureau.

L'assemblée étant reconnue valablement constituée, M. Armand Béhic donne lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration sur les résultats de l'exercice 1859.

Nous reproduisons le texte de ce rapport, sauf quelques coupures qu'exigent l'étendue et la nature même de ce travail.

RAPPORT

A l'assemblée générale des actionnaires de la Société des services maritimes des Messageries impériales, sur les résultats de l'exercice 1859.

RÉUNION DU 31 MAI 1860.

Messieurs,

Le compte que nous avons à vous soumettre en exécution de l'article 35 de nos statuts présente, cette année, des résultats plus favorables que ceux des deux exercices précédents. Si l'affluence des transports effectués en 1859 pour le compte du gouvernement, à l'occasion de la guerre d'Italie, réclame une assez forte part de cette amélioration, vous verrez cependant, par les détails dans lesquels nous entrerons au sujet de notre trafic, que le mouvement commercial en a le principal mérite.

Les espérances que nous vous avions laissé concevoir, dans notre dernière réunion, se trouvent ainsi justifiées, et il devient de plus en plus manifeste que si notre entreprise est appelée à subir plus vivement qu'aucune autre, soit en bien, soit en mal, l'influence des événements extérieurs, elle renferme en elle-même des conditions de vitalité, elle obéit à une loi de progrès, que les chances adverses n'arrêtent qu'un moment et dans une mesure limitée, et qui se manifestent avec une nouvelle force aussitôt que l'équilibre est rétabli dans les circonstances générales.

Du reste, Messieurs, l'exercice qui vient de s'écouler n'ayant été marqué par aucun incident digne d'être signalé, aucune question spéciale n'appelant votre examen, le rapport que nous allons avoir l'honneur de vous soumettre sera principalement financier.

Pour nous aider à le rendre clair, nous observerons les mêmes divisions que dans les travaux analogues antérieurement soumis à vos délibérations.

Chapitre Ier.

BILAN.

Le rapprochement entre le bilan de notre Société établi à la date du 31 décembre 1859, et la situation dressée à la même époque de 1858 constate que, pendant l'exercice dont nous avons l'honneur de vous rendre compte, nous avons eu à notre disposition les ressources suivantes :

Réalisations de capitaux.

(A) Versements sur actions,		5,167,350 »
(B) Vente d'obligations,		1,398,000 »
(C) Aliénation d'immeubles,		215,316 38
Total des réalisations de capitaux,		6,780,666 38
Réserves à titres divers.		
(D) Amortissements,	1,971,228 75	
(E) Assurances,	391,785 96	
(F) Réserves statutaires sur l'exercice 1858,	103,235 16	2,466,249 87
Total général des ressources réalisées en 1859,		9,246,916 25

En compensation de ces sommes, le bilan, au 31 décembre 1859, présente, par comparaison avec celui de 1858, les augmentations d'actif et les réductions de passif suivantes :

Augmentation d'actif :

(G) Matériel naval,		6,483,557 95
(H) Approvisionnements,		687.440 74
(I) Mobilier et outillage,		6,776 45
Total des augmentations d'actif,		7,177,775 14
Réduction du passif :		
(J) Sur la balance des débiteurs et des créanciers divers de la Société,	822,855 53	
(K) Sur la balance des comptes avec le Trésor,	307,548 95	
Total des réductions du passif,		1,130,404 48
Total général,		8,308,179 62
Les ressources réalisées étaient de		9,246,916 25
L'excédant s'élève à		938,736 63

Nous allons reprendre successivement les divers chapitres de cette nomenclature, et nous trouverons ainsi l'occasion de préciser à vos yeux les faits qui, dans le cours de l'exercice qui nous occupe, ont affecté votre capital social.

(A) *Versements sur actions*, fr. 5,167,350

Les 32,000 actions créées en vertu de votre délibération du 5 novembre 1857 à titre de voies et moyens pour l'organisation des nouvelles lignes du Brésil et de la Plata, avaient donné lieu, dès 1858, à deux versements successifs, l'un de 125 fr., et l'autre de 75 fr. par action. Un troisième versement de 100 fr. a été appelé le 1er mars 1859. Nous avons fait, le 1er février 1860, un quatrième appel de 100 francs par action.

La somme ci-contre de 5,167,350 fr. représente les versements et les anticipations obtenus dans le cours de l'année 1859.

Pour compléter la réalisation du nouveau capital, il nous reste à appeler 100 fr. par action.

Nous avons fait en sorte de retarder cet appel le plus possible. Toutefois le progrès de nos constructions et l'échéance désormais assez prochaine du traité passé avec l'Etat pour l'ouverture du service complet du Brésil et de la Plata ne nous permettront probablement pas de différer cet appel au delà du mois de juillet prochain.

(B) *Vente d'obligations*, fr. 1,398,000.

Vous n'avez pas perdu de vue, Messieurs, que sur les 16.000 obligations créées en vertu de votre délibération du 31 mai 1856, 4,000 avaient été mises en réserve pour faire face aux besoins éventuels et ultérieurs. Vous avez décidé plus tard que ces obligations seraient successivement émises, et que leur produit viendraient en complément du capital nécessaire pour l'organisation de la ligne du Brésil.

De ces 4,000 obligations 2,796 ont été placées dans le courant de 1859, et c'est le produit de ces titres que vous voyez figurer ci-contre. Les primes, peu importantes d'ailleurs, qui ont été réalisées dans ces négociations, ont été portées au crédit du compte courant ouvert aux dépenses de premier établissement des lignes du Brésil et de la Plata.

Ce qui reste disponible sur les 4,000 obligations sera réalisé au fur et à mesure que se manifesteront les besoins auxquels ces valeurs se trouvent affectées par vos délibérations.

Vous vous rappelerez, Messieurs, que nos obligations sont remboursables le 1er octobre 1870, et qu'il doit être pourvu à ce remboursement au moyen d'un système continu d'annuités. Ce système fonctionne régulièrement. Au 31 décembre 1859, notre portefeuille renfermait déjà pour 1,243,481 fr. 04 c. d'obligations de la Compagnie rachetées ou d'autres valeurs appartenant au fonds d'amortissement des obligations.

(C) *Aliénation d'immeubles*, fr. 215,260 84 c.

Le mouvement du compte de vos immeubles, qui se traduit par une réduction finale d'inventaire de 215,260 fr. 84 c., appelle quelques explications.

A Marseille, l'achèvement de travaux d'extension pour notre établissement de buanderie

A la Ciotat, la construction d'un ventilateur et d'une galerie destinée à augmenter la quantité d'eau disponible pour le service de l'usine

A Alexandrie, les sommes affectées à l'exécutions des magasins entrepris en commun avec les Compagnies de navigation autrichienne, russe et anglaise.

A Mers-el-Kébir, l'acquisition d'un hangar destiné à entreposer les marchandises avant leur livraison au commerce.

A Alexandrette, les frais de construction d'un débarcadère ;

A Stora, à Tunis et à Ibraïla, quelques travaux sans importance avaient chargé le compte immeubles pendant l'exercice 1859, d'une somme de 74,046 06

Ce compte a été déchargé par contre d'une somme de par les motifs que nous allons avoir l'honneur de vous exposer.	289,406 90
La différence de	215,360 84

est égale au montant du présent article.

Vous n'avez pas perdu de vue, Messieurs, que les hangars et les magasins que nous avions élevés en 1851, à l'instigation de l'autorité publique, sur la traverse nord du port de la Joliette étaient assis sur un terrain domanial. La jouissance de cet emplacement ne nous avait été concédée qu'à titre révocable, et à charge de débarrasser les lieux sans indemnité trois mois après l'injonction qui nous en serait faite. Nous n'avons pas négligé de vous faire connaître, à cette époque, les motifs impérieux qui nous avaient déterminés à engager dans des conditions aussi dures et aussi périlleuses un capital considérable.

Nous étions cependant autorisés à espérer que notre jouissance serait prolongée assez longtemps, tout au moins pour nous permettre de rentrer dans nos débours au moyen d'un amortissement régulier. Cet espoir n'a pas pu se réaliser. La traverse nord de la Joliette se trouvant comprise dans les terrains concédés par l'Etat à la Compagnie des docks et entrepôts de Marseille, cette Compagnie, à peine substituée aux droits de l'Etat, nous mit en demeure de lui livrer les terrains dont la possession lui était acquise. Mais la Société des docks et entrepôts de Marseille, avec laquelle nous étions appelés à entretenir des rapports nombreux et d'une importance réciproque et considérable, a été facilement amenée à reconnaître qu'il était plus conforme à l'intérêt commun qu'elle se rendit acquéreur des constructions élevées par nous sur la traverse nord de la Joliette, et qui se trouvaient tout installées pour le service de la manutention des marchandises dont les docks allaient se trouver chargés, que de démolir purement et simplement ces bâtiments et de détruire ainsi une valeur considérable. En conséquence, nous avons vendu le 14 décembre 1858 à la Compagnie des docks et entrepôts de Marseille, en même temps que nous passions un traité avec elle pour la manutention de nos marchandises à l'embarquement et au débarquement, tous les établissements que nous possédions sur la jetée du nord du port de la Joliette, qui avaient servi jusqu'alors à la gestion en régie de cette partie de nos opérations.

Voici quel a été le résultat final de cette vente :

Les constructions élevées par nos soins sur la traverse nord du port de la Joliette nous avaient coûté	289,406 90
Nous en avons joui quatre ans et, à ce titre, nous avions fait figurer dans nos comptes antérieurs un amortissement de	100,000 »
Restait à amortir,	189,406 90
Ces immeubles ont été cédés à la Compagnie des docks-entrepôts de Marseille pour	180,000 »
La différence de	9,406 90

sera promptement amortie par des annuités dont le montant s'ajoutera aux frais de manutention de la marchandise dans le port de Marseille.

Les conditions du forfait que nous avons passé avec la Société des Docks pour l'exécution de cette manutention, nous présentent en effet une certaine économie et nous laisseront une marge plus que suffisante pour amener à très-bref délai l'amortissement du faible découvert résultant de la vente, sans aggraver d'une manière sensible nos conditions antérieures et habituelles d'exploitation.

(D) *Amortissement*, fr. 1,971,228 75 c.

La somme ci-contre de 1,971,228 fr. 75 c. comprend l'ensemble des prélèvements et réserves opérés pendant l'exercice 1859, à titre d'amortissement, et suivant les bases adoptées

sur le matériel naval, l'outillage et les immeubles, déduction faite de l'amortissement afférent aux constructions de la Joliette dont il est question dans le paragraphe précédent, et de celui qui avait été accumulé en contre-valeur du navire *l'Hellespont* perdu en décembre 1859.

Une partie de la somme qui figure à cet article fait retour au fonds d'amortissement des obligations, et se trouve représentée jusqu'à due concurrence par une augmentation correspondante des valeurs en portefeuille.

(E) *Assurances*, fr. 394,785 96 c.

La somme de 394,785 fr. 96 c., produit des comptes d'assurance, constitue la balance nette restée disponible sur les prélèvements opérés à titre d'assurances pendant l'exercice 1859, sous déduction des primes payées aux Compagnies qui couvrent une portion de nos risques et de la partie des pertes et des avaries survenues en 1859 qui incombent à notre propre fonds d'assurance.

(F) *Réserve statutaire sur* 1858, fr. 103,235 16.

La réserve statutaire de 103,235 fr. 16 c., réalisée en 1859, représente les 5 0/0 à prélever annuellement sur le montant des bénéfices nets de chaque exercice, en vertu de l'article 39 des statuts.

Elle a été consacrée par votre vote du 31 mai 1859.

(G) *Augmentation du matériel naval*,
Fr. 6,483,557 95.

§ 1er. MATÉRIEL A FLOT.

L'augmentation survenue en 1859, dans la valeur de votre matériel à flot, en y comprenant le mobilier embarqué sur les paquebots, s'élève à la somme de 604,617 fr. 13 c.

Cette somme constitue la balance entre la valeur de la *Neva*, paquebot de 370 chevaux de force et 1,492 tonneaux de déplacement mis en service au commencement de l'exercice 1859, et la valeur de l'*Hellespont*, navire de 180 chevaux et de 587 tonneaux de déplacement perdu sur la côte d'Italie en septembre 1859.

La *Neva*, construite dans vos ateliers sur les plans de M. l'ingénieur Delacour, directeur de vos travaux, complète la série si universellement appréciée de vos paquebots de 370 chevaux. Elle a répondu, par la rapidité de sa marche et par l'excellence de ses installations, à tout ce que nous étions fondés à en attendre, et elle a pris rang à la tête des navires qui composent notre meilleur matériel.

L'*Hellespont* était au nombre des bâtiments qui nous ont été cédés par la compagnie Rostand dès l'origine de nos services.

Construit en 1846, il avait déjà parcouru la plus grande partie de son existence normale. Le compte qui lui était ouvert au chapitre de l'amortissement de notre matériel naval, présentait à son crédit une somme de 313,263 fr. 68 c. qui, portée en déduction de sa valeur au moment de la perte, n'a laissé à la charge du compte d'assurances qu'une somme peu importante.

Ce sinistre, le seul que nous ayons subi en 1859, n'a heureusement amené d'ailleurs aucune conséquence que l'humanité ait à déplorer, et puisque les pertes de navires sont des dettes qu'aucune navigation ne peut se flatter de n'avoir jamais à acquitter, au moins pouvons-nous nous réjouir que dans cette occasion, le malheur éprouvé n'ait eu que la moindre gravité et n'ait entraîné que les plus légères conséquences possible.

Par suite des deux modifications qui viennent de vous être signalées, l'effectif de vos bâtiments à flot qui était au 31 décembre 1858 de 45 paquebots réunissant ensemble 10,860 chevaux de force et 52,041 tonneaux de déplacement, s'est trouvé porté à 45 navires, 11,030 chevaux de force et 53,167 tonneaux de déplacement, soit une augmentation de :

0 navires,
190 chevaux,
1,126 tonneaux.

§ II. — MATÉRIEL EN CHANTIER.

L'augmentation sur la valeur des navires en construction ou en armement à la fin de 1859, comparativement à pareille époque de 1858, s'élève à la somme de 5,878,940 fr. 82.

Ce chiffre suffit pour témoigner de l'extrême activité qui a dû être imprimée à nos travaux, pour assurer l'accomplissement des engagements que nous avons contractés envers l'État en vue de l'ouverture des lignes du Brésil et de la Plata. Nous avons été secondés avec autant de dévouement que d'habileté par nos ateliers de la Ciotat, d'abord, puis par ceux des forges et chantiers de la Méditerranée, auxquels nous avons confié l'exécution d'une partie notable de ce qu'il ne nous était pas permis d'entreprendre par nos propres moyens.

Dans quelle mesure le succès a-t-il récompensé nos communs efforts et le désir de faire le mieux possible, dont notre personnel devait se montrer animé dans une circonstance où l'amour-propre, autant que l'intérêt de la Compagnie, se trouvait engagé, c'est ce dont vous permettra de juger la distribution que nous vous faisons faire du rapport adressé à S. Exc. le ministre des finances par la commission chargée d'autoriser, après épreuve, la mise en service des navires destinés au service du Brésil et de la Plata. Nous nous bornerons à citer ici les conclusions de ce rapport :

« En terminant son travail, la commission » croit devoir exprimer l'impression qu'ont » produite sur elle l'examen et les séjours à » bord de ces bâtiments ; elle est des plus » favorables.

» La *Guienne* et la *Navarre* lui ont paru de » beaux et bons navires, élégants, solides, » bien combinés, bien construits, bien emménagés, bien organisés, satisfaisant et au delà » aux conditions du cahier des charges, et qui, » sous tous les rapports, font honneur à la » Compagnie qui les a fait construire et à son » ingénieur, M. Delacour, qui en a fourni les » plans et dirigé l'exécution. »

Vous vous rappelez, Messieurs, qu'au 31 décembre 1858, nous avions en chantier, en vue de l'exécution de la double ligne du Brésil, sept grands navires réunissant ensemble 3,300 chevaux de force et 23,300 tonneaux de déplacement.

Dans le courant de l'année 1859, nous avons confié à M. L'Arman, de Bordeaux, la construction de deux navires, *Saintonge* et *Aunis*, de 1,000 tonneaux de déplacement chacun, et dont les appareils de 250 chevaux s'exécutent dans nos ateliers de la Ciotat.

L'effectif des navires de la Compagnie en chantier s'est trouvé ainsi porté, à la fin de 1859, à neuf navires, 3,800 chevaux et 25,500 tonneaux.

Vous aviez donc, au 31 décembre 1859, tant à flot qu'en construction :

54 navires,
14,800 chevaux de force,
78,667 tonneaux de déplacement,

ce qui constitue, par comparaison avec 1858, une augmentation de :

2 navires,
660 chevaux de force,
3,126 tonneaux de déplacement.

(H) *Approvisionnements*, fr. 687,440 74 c.

L'augmentation de 687,440 fr. 74 c. que nous vous avons signalée au chapitre des approvisionnements porte, jusqu'à concurrence de 192,511 fr. 43 c., sur la valeur des charbons en dépôt.

Le prix du combustible, qui a plutôt diminué qu'augmenté en 1859 relativement à 1858, n'est pour rien dans cet accroissement. Il porte exclusivement sur les quantités. Une certaine extension et une grande mobilité dans nos itinéraires, nous ont induits à dispenser d'une main un peu plus large les approvisionnements de combustible dans nos lieux de station ; nous nous appliquons toutefois à limiter le plus possible ces mises dehors, qui peuvent d'ailleurs trouver leur compensation dans l'amélioration du prix de revient, que déterminent des expéditions ou des achats de charbons faits à des époques relativement favorables.

La valeur de notre dépôt de vins s'est accrue de 304,137 fr. 53 c. par suite d'un achat considérable que nous avons dû faire pour assurer dans des qualités et à des prix convenables l'approvisionnement pour 1860 et 1861 de nos paquebots du Brésil et de la Méditerranée.

La rareté des vins, dont nous avons eu beaucoup à souffrir dans ces dernières années, et l'extrême mobilité des cours, nous ont fait une nécessité de cette opération.

Le complément de l'augmentation qu'offre ce chapitre, soit 190,791 fr. 78 c., s'applique aux objets de toute nature ressortissant à la construction et à l'armement des navires. Elle s'explique d'elle-même. Il est évident, en effet, que les approvisionnements d'ateliers sont nécessairement proportionnels à la masse des travaux que ces aprovisionnements sont appelés à alimenter.

(I) *Mobilier et outillage*, fr. 6,776 45 c.

Cette augmentation insignifiante n'appelle aucune explication. Elle sert seulement à démontrer que nos établissements, préparés de longue main à un grand déploiement d'activité et de force, n'ont eu, en 1859, aucun effort imprévu à faire pour se mettre au niveau des plus grands besoins.

(J) *Réduction dans la balance passive des débiteurs et créanciers divers*, fr. 822,855 53 c.

Ce chapitre est le résultat du jeu réciproque d'un grand nombre de comptes courants aussi dissemblables par leur nature que par leur importance. Il ne comporte pas d'explications de détail.

Considéré dans ses grandes masses, ce chapitre présente, d'une part, une augmentation dans le nombre et l'importance des débiteurs

de la Compagnie, pour........	1,708,330 23
compensée par une augmentation de........................ dans le nombre de ses créanciers.	885,474 70
Balance égale...........	822,855 53

(K) *Réduction dans la balance passive des comptes avec le Trésor*, fr. 307,548 95 c.

Cette somme se compose :

1° Du paiement fait au Trésor de la huitième des douze annuités dues à l'État pour le matériel qui a été cédé à la Compagnie en 1851,	271,824 25
2° D'une somme due par le Trésor pour une portion de subvention restée en suspens,	35,724 70
Total égal,	307,548 95

Ces détails achevés, Messieurs, si l'on cherche à présenter sous une forme concrète l'ensemble des opérations affectant le capital de la Société qui ont été accomplies en 1859, on trouve que :

Les réalisations de capitaux se sont élevées à		6,780,666 38
Les réserves faites par prélèvements sur les produits de l'exploitation ont fourni,		2,466,249 87
Total des ressources,		9,246,916 25
Au moyen desquelles la Société a augmenté ses valeurs actives d'exploitation de	7,177,775 14	
Réduit ses engagements de	1,130,404 48	8,308,179 62
Et laissé libre,		938,736 63
qui, avec le montant du surplus des profits et pertes non appliqués en fin d'exercice en comparaison avec 1858,		1,221,406 38
sont égaux à l'augmentation d'encaisse au 31 décembre 1859, comparativement avec 1858, soit,		2,160,143 01

Enfin, Messieurs, la situation de votre Compagnie, telle qu'elle résulte du bilan au 31 décembre 1859 qui est déposé sur le bureau et dont les variations par rapport à 1858 viennent de vous être exposées, se résume ainsi qu'il suit :

Capital actions,		40,000,000 »
A déduire : versements à effectuer sur les appels à intervenir,		4,008,850 »
Reste,		35,991,150 »
Capital obligations,		7,398,000 »
Total du capital participant à divers titres,		43,389,150 »
Réserves :		
Réserves statutaires, ci	991,367 88	
Assurances,	2,072,435 25	
Amortissements,	11,418,473 32	14,483,276 45
Balance des débiteurs et créanciers,		18,383 76
Profits et pertes non répartis en 1859,		2,326,109 74
Total,		60,216,919 65
Contre valeur :		
Matériel naval,		43,203,466 32
Approvisionnements,		5,083,200 14
Travaux non appliqués,		693,501 54
Outillage,		1,145,002 62
Immeubles,		2,530,726 26
Mobilier,		357,007 90
Caisse et portefeuille,		7,204,014 87
Somme égale,		60,216,919 65

Chapitre II.

EXPLOITATION.

§ 1er. — Itinéraires.

A l'état d'organisation où se trouvaient nos services à l'époque du 31 décembre 1858, le parcours normal que nous devions accomplir était de 310,080 lieues marines.

Établi pendant plusieurs mois sur le pied de 341,052 lieues par suite de la substitution (16 février 1859), à notre ligne supplémentaire et hebdomadaire d'Italie d'un service journalier sur Gênes dont les besoins de la guerre d'Italie avaient provoqué la création, ce parcours fut ramené d'abord à 321,208 l. m. par la suppression de ce même service (26 juin 1859), de la reprise de la ligne supplémentaire d'Italie (25 août 1859), et enfin de l'ouverture spontanée d'un service de quinzaine entre Constantinople et Alexandrie (27 août 1859), destiné à occuper la place qu'avait momentanément laissée vacante la suspension de la navigation du Lloyd autrichien. Enfin un changement introduit dans l'itinéraire de la ligne supplémentaire d'Italie (1er novembre 1859), pour adapter cette ligne aux convenances de l'armée française d'occupation, a réduit à 313,252 lieues marines le pied normal d'activité annuelle de nos services.

Cette dernière organisation, qui était encore en vigueur au 31 décembre 1859, constituait comparativement avec 1858 un surcroit d'activité annuelle de 3,172 lieues marines.

Les parcours effectifs qui, par diverses raisons inutiles à rappeler, diffèrent toujours sensiblement des parcours organiques, n'avaient été, en 1858, que de	301,880 l. m.
Ils ont atteint en 1859,	323,768 id.
Ce qui fait sur 1859 une augmentation de	21,888 id.

Ce surcroit d'activité tient presque exclusivement aux voyages, tant réglementaires qu'extraordinaires, que nous avons dû accomplir à la demande pressante de l'administration de la guerre pour faciliter les opérations de la guerre d'Italie.

Quarante-huit navires dont trois affrétés ont desservi cet itinéraire.

Le parcours moyen de chacun des paquebots appartenant à la Compagnie a été de 6,804 lieues marines. Cette activité, qui s'est trouvée favorisée par la fréquence et la brièveté des traversées entre Marseille et Gênes, est supérieure à l'utilisation moyenne de nos navires depuis l'origine de notre entreprise.

Nous nous félicitions avec vous, lors de la reddition des comptes de 1858, de ce que la vitesse moyenne réalisée dans cet exercice par nos paquebots eût atteint 9 n. 21, soit 0,16 de plus qu'en 1857. Une nouvelle amélioration a été obtenue en 1859. De 9 n. 21, la moyenne générale des parcours de nos navires par heure s'est élevée à 9 n 27. Ajoutons que, de même qu'en 1858, cette amélioration ne nous a rien coûté sous le rapport du combustible. La consommation, qui avait été en 1858 de 6,054 par cheval de force et par heure, est tombée au contraire en 1859 à 5,050.

§ 2. — Dépenses.

Art. 1er. — *Dépenses proprement dites des paquebots.*

Les dépenses des paquebots, ramenées pour la facilité et la vérité des comparaisons à la lieue marine parcourue ont présenté en 1859, relativement à 1858, les résultats suivants :

Entretien, augmentation, 12 0/0.

. . . .

Consommation de charbon et frais divers, diminution, 7 0/0.

. . . .

Nourriture et salaire des états-majors et des équipages, diminution, 8 0/0.

. . . .

L'ensemble des résultats obtenus sur les divers articles de dépense que nous comprenons sous la rubrique générale de *Dépenses des paquebots* se solde par une économie de 2 0/0 par comparaison avec 1858, si l'on s'en tient à l'étude des chiffres qui se rapportent à nos propres navires. Si l'on fait entrer au contraire dans la comparaison les navires affrétés, on obtient, en définitive, une augmentation de dépense de 1 0/0. Le fait trouve son explication dans les conditions même des affrétements dont il s'agit.

La rémunération que nous accordons aux propriétaires des bâtiments affrétés se compose d'un prix fixe de location et d'une participation progressive au bénéfice des lignes auxquelles leurs navires sont affectés. Les résultats obtenus sur les lignes ayant été exceptionnellement avantageux en 1859, les affréteurs ont atteint le maximum de la participation à laquelle ils avaient droit. De là, pour nous, un surcroit de frais de navigation.

Art. 2. — *Frais d'agence.*

Augmentation, 1 3/4 0/0.

. . . .

Art. 3. — *Frais divers d'exploitation.*

Augmentation, 7 0/0.

. . . .

Art. 4. — *Avaries, pertes et accidents.*

Diminution, 5 0/0.

. . . .

Art. 5. — *Frais généraux à Paris et à Marseille*

Augmentation relativement à 1858, 15 0/0, parité avec l'exercice 1857.

. . . .

Art. 6. — *Assurances.*

Lors du règlement des comptes de 1857, il a été décidé que l'importance du fonds à tenir en réserve pour couvrir la part de risques de navigation que nous conservons à notre charge dans la Méditerranée serait limitée à 2 millions.

Les pertes et avaries survenues en 1858 avaient entamé cette réserve, qui, au 31 décembre de cet exercice, restait inférieure de 368,345 fr. 61 c. à sa dotation normale. Nous avons donc dû prélever en 1859, par imputation sur les frais d'exploitation, comme nous l'avions fait en 1858 et sur les mêmes bases, la totalité de la prime d'assurance normale.

Par cette mesure nous avons reconstitué et au delà notre fonds d'assurances qui, après prélèvement des primes dues aux Compagnies, se trouve aujourd'hui porté à 2,047,435 fr. 25 c.

A la fin de l'exercice qui vient de s'ouvrir, nous aurons à élargir la base de ce fonds de prévoyance, afin de le mettre en mesure de couvrir les nouveaux risques provenant de la navigation sur les lignes transatlantiques.

En mettant à flot les premiers paquebots destinés à inaugurer ces services, nous nous étions préoccupés de limiter pour notre Compagnie, dans les mêmes proportions que pour nos services de la Méditerranée, le maximum des risques à courir sur un seul navire. Les résultats exceptionnellement favorables obtenus par les Compagnies d'assurances dans leurs rapports avec notre exploitation devaient nous promettre de leur part un concours empressé dans la nouvelle carrière que nous étions prêts à leur ouvrir, et qui leur laissait entrevoir la perspective de notables profits. Ce concours ne nous a pas manqué de la part des Compagnies qui tiennent le premier rang sur la place de Paris. Mais, soit timidité des Compagnies de second ordre, soit plutôt insuffisance des moyens dont dispose le groupe français, encore trop peu développé, des Compagnies d'assurances maritimes, la part acceptée par les assureurs réunis de Paris, de Marseille, de Bordeaux et de Nantes dans les risques à courir sur nos paquebots transatlantiques, est restée fort inférieure à celle que nos prévisions leur avaient assignée, et nous avons dû garder à notre charge les 3/5es de ces risques, tandis que nous avions d'abord compté ne nous en réserver que le tiers.

Quelque confiance que puissent légitimement nous inspirer les résultats de huit années d'exploitation dans la Méditerranée, et l'excellence déjà manifeste du matériel qui doit être affecté à la navigation relativement facile des lignes du Brésil, nous ne perdons pas de vue les raisons de prudence qui engagent à diviser le plus possible les chances adverses que comporte à la mer le service même le mieux fait. Soit que nos efforts dans ce sens réussissent, soit que nous devions nous préparer, comme le conseillerait peut-être l'expérience si rassurante de nos premières années, à nous suffire de plus en plus à nous-mêmes, il est évident que les bases de notre fonds de prévoyance largement calculées pour faire face à notre service de la Méditerranée, devront être encore élargies en proportion des nouvelles éventualités que fait naître le service transatlantique.

Art. 7. — *Amortissement.*

En 1857, en vertu du droit que nous tenons de l'art. 39 des statuts, nous avions réduit à 4 0/0 du montant de la valeur initiale de nos navires, le taux du prélèvement à opérer pour doter le fonds de dépréciation.

En 1858, nous avons élevé à 6 0/0 le taux de ce prélèvement, et nous exprimions l'espoir qu'il nous serait bientôt possible de revenir au taux de 8 0/0 adopté au commencement de notre entreprise.

Cet espoir n'a pas été déçu.

Nous avons engagé, dans le compte qui vous est soumis, un chiffre d'amortissement calculé sur le pied de 8 0/0 l'an, et qui, joint à la dépréciation du mobilier des agences de l'extérieur, ne s'élève pas à moins de 2,267,402 fr. 38 c., soit 45 0/0 de plus qu'en 1858.

En résumé, Messieurs, l'ensemble de vos dépenses en 1859, présente, comparativement avec 1858, une augmentation absolue de 5 4/5 0/0. Mais la plus grande partie de cet accroissement est due à l'élévation relative que vous avez spontanément apportée dans les prélèvements faits à titre de dépréciation.

Dégagées de cet élément, les dépenses de 1859, par rapport à 1858, ne présentent plus qu'un accroissement de 1/2 0/0 que justifie et bien au delà la plus-value du trafic que l'année 1859 a eu à desservir.

Chapitre III.

TRAFIC.

Nous avions transporté en 1858 :

Passagers civils,	102,226
Passagers du gouvernement,	58,145
Total,	160,371
Marchandises du commerce,	83,857 tx.
Matériel du gouvernement,	3,836
Total,	87,693 tx.

Ces chiffres présentaient, par comparaison avec 1857, une mieux-value de 2 1/2 0/0 sur les passagers, et de 9 0/0 sur les marchandises.

En 1859, votre trafic général a compris :

Passagers civils,	126,203
d° du gouvernement,	125,940
Total,	252,143
Marchandise du commerce,	93,295 ton.
Matériel du gouvernement,	13,446 »
Total,	106,741 ton.

Ce qui constitue, par rapport avec l'exercice 1858, une augmentation de 92,772 passagers = 57 0/0, et de 19,058 tonneaux de marchandises = 21 0/0.

Dans ces remarquables résultats, les transports du gouvernement jouent sans doute un rôle très-considérable. Il est même à remarquer que, sous l'influence de la guerre d'Italie, les transports militaires accomplis par nos paquebots ont eu (bien entendu sous le rapport des quantités seulement) plus d'activité et d'importance qu'ils n'en avaient eu à aucune époque, même pendant la guerre de Crimée. Mais, abstraction faite de cette partie du trafic qui, de sa nature, échappe à toute appréciation comme elle est indépendante de toute loi régulière, l'année 1859, considérée dans l'aliment purement civil qu'elle a apporté à notre exploitation, présente encore, par comparaison avec 1858, un avantage de 23,977 passagers, soit 23 0/0, et de 9,438 tonneaux de marchandises, soit 11 0/0. Si les différentes lignes qui composent notre réseau prennent part dans des mesures fort diverses, à cette amélioration, aucune cependant ne lui est restée étrangère.

Nous pouvons donc considérer comme un fait acquis le retour de notre trafic au mouvement continu d'expansion qui s'est manifesté depuis l'origine de notre entreprise, que des événements graves et tout exceptionnels ont eu seuls la force de suspendre, et que nous considérons à la fois comme la récompense de nos efforts et la garantie de notre avenir.

. . . .

Il est aussi, Messieurs, un point de vue général que nous n'avons jamais négligé, quand nous avons eu à considérer dans leur ensemble les résultats de notre entreprise. C'est le rapport qui existe entre elle et les faits économiques et politiques qui intéressent le pays. Dans cet ordre d'idées, nous ne pouvons pas éloigner de nous un certain sentiment de satisfaction en voyant vos navires se prêter simultanément aux intérêts les plus vivaces de notre gouvernement et de notre commerce, servir à la fois, et sans que la régularité ni l'organisation de vos services en soient le moins du monde atteintes, au trafic de la paix et aux exigences de la guerre, se charger en même temps d'objets d'échange et de passagers paisibles, de munitions de guerre et de soldats dans des proportions si considérables qu'aucun de nous ne l'aurait cru possible.

Les faits se chargent donc de démontrer le parti que le gouvernement peut tirer de notre entreprise, et de justifier le concours qu'il lui donne, concours dont l'importance diminue d'ailleurs chaque jour, soit par suite de l'extension spontanée et gratuite que reçoivent nos itinéraires, soit en considération des avantages croissants que l'État tire directement ou indirectement de nos services.

En résumé, Messieurs, les comptes de l'exercice 1859, que nous avons l'honneur de vous soumettre, et qui sont déposés sur le bureau, présentent les résultats suivants :

RECETTES.

Solde restée disponible après liquidation de l'exercice 1858, fr.	27,744 80
Produits des lignes	16,318,858 77
Recettes diverses	414,918 38
Subventions	6,329,158 32
Total des recettes	23,090,670 27
DÉPENSES :	
Dépenses d'exploitation	16,303,640 32
	6,787,029 95
Amortissements et assurances	3,140,920 21
	3,646,109 74
A déduire :	
Intérêts des obligations	360,000 »
Reste net à répartir	3,286,109 74
Nous vous proposons de prélever, aux termes de l'article 39 des statuts, 5 0/0 du montant de cette somme pour venir en accroissement du fonds de réserve statutaire,	164,305 50
Reste	3,121,804 24
Et de fixer à 60 fr., dont 20 fr. déjà payés à titre provisoire, le dividende de l'exercice 1859, ci	2,880,000 »
La différence de	241,804 24

serait portée au crédit de l'exercice 1859 et entrerait, sauf liquidation de cet exercice, dans le compte de profits et pertes de 1860.

Chapitre IV.

LIGNE DU BRÉSIL.

Nous ne terminerons pas cet exposé sans vous entretenir de la nouvelle ligne du Brésil et de la Plata, sur laquelle depuis deux ans se concentrent nos préoccupations les plus vives.

Aux termes du traité passé le 16 septembre 1857 avec S. Exc. le ministre des finances pour l'exécution du service postal sur cette ligne, c'est en février 1861 que doit avoir lieu

l'inauguration de ce service. Tous nos efforts ont eu pour but non-seulement de satisfaire à cette condition de notre contrat, mais d'anticiper, du moins partiellement, sur les engagements qu'il nous impose. Nous y fussions parvenus sans nul doute pour la totalité des services, si, en présence des événements politiques qui ont marqué le commencement de l'année 1859 et dont il n'était pas possible de prévoir la portée, la prudence n'eût conseillé de modérer plutôt que de précipiter l'activité de nos préparatifs.

Quoi qu'il en soit, nous avons été en mesure d'ouvrir, dix mois avant la date fixée par nos contrats, l'une des lignes dont l'ensemble constituera ce nouveau service. La *Guienne* quittait, il y a six jours, le port de Bordeaux pour faire un premier voyage jusqu'à Rio de Janeiro, et pour frayer cette route nouvelle à la *Navarre*, à l'*Estramadure* et au *Béarn*, qui sont tout prêts pour l'y suivre.

La *Guienne* a trouvé à Bordeaux notre agence générale constituée. Dans toutes les escales elle rencontrera des dépôts de charbon organisés, des établissements formés, des agents nommés, et toutes choses préparées enfin pour la facilité et le bon résultat de ses opérations auxquelles M. Coullet, celui de nos agents supérieurs qui avait été chargé de l'étude de cette ligne, a reçu mission de présider.

Ce ne sera pas avant trois mois d'ici que nous disposerons du matériel spécial que nous faisons construire pour prolonger jusque dans la Plata notre ligne du Brésil, et nous ne pouvons nous dissimuler que la création de ce prolongement est seule de nature à donner à la ligne principale toute sa valeur.

L'exploitation à laquelle nous allons nous livrer ne peut donc être considérée que comme absolument préparatoire. Nous avons regardé, du reste, comme une combinaison heureuse, celle qui nous a permis de mesurer nos forces et de consolider notre expérience au moyen d'un service d'essai qui aura quelques mois de durée avant l'époque où le capital du Brésil, complétement réalisé, cessera d'avoir droit à une rémunération à forfait, et viendra prendre dans le fonds commun de nos bénéfices une part devenue légitime, parce qu'il aura contribué à l'alimenter.

L'étude que nous n'avons pas cessé de faire des ressources que la ligne du Brésil et de la Plata présentera à notre trafic continue à nous apporter de sérieux éléments de confiance. Si un doute s'élevait à cet égard, il ne pourrait porter que sur l'inconvénient de débuter sur cette ligne par un double service mensuel lorsque la Compagnie anglaise *Royal-Mail*, après plusieurs années d'existence, se contente d'un seul ordinaire tous les mois. Il est vrai, d'un autre côté, que la France se trouve, à l'égard du commerce de l'Amérique du Sud, dans de toutes autres conditions que l'Angleterre, et que la ligne de Marseille est destinée à desservir un bassin tout spécial et à donner satisfaction à des intérêts distincts de ceux qui forment la clientèle de la Compagnie *Royal-Mail*.

Quoi qu'il en soit, nous avons cru sage de ne pas fermer l'oreille à des propositions venues du gouvernement, et qui, au moyen d'un ajournement de la ligne du Brésil partant de Marseille, nous permettraient de consacrer prochainement les navires que nous destinons à ce service, à une exploitation dirigée sur un point différent du globe.

Les négociations auxquelles nous faisons allusion sont trop peu avancées pour qu'il soit nécessaire ni même convenable de vous en entretenir dès à présent.

Si elles devaient aboutir, il y aurait à vous réunir extraordinairement pour vous entretenir de ces projets. Vous nous trouverez prêts alors à vous fournir tous les éclaircissements propres à guider votre détermination.

Après ce compte rendu, Messieurs, il ne nous reste qu'à vous demander d'adopter les résolutions suivantes :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

Les comptes de l'exercice 1859 sont approuvés.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

Le dividende de l'exercice 1859 est fixé à 60 fr. par action, savoir :

20 fr. déjà payés, en vertu des pouvoirs donnés au Conseil d'administration par l'article 40 des statuts;

40 fr. payables à partir du 1er juin 1860.

Le reliquat de 211,804 fr. 24 c. sera porté au crédit de l'exercice 1859, et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans le compte des profits et pertes de 1860.

A la suite de la lecture du rapport, un de MM. les actionnaires demande à quelle époque le capital des actions nouvelles recevra une autre rémunération que l'intérêt de 5 0/0 qui lui est servi actuellement.

Le président répond que ce sera à l'époque où les deux conditions annoncées au public seront l'une et l'autre accomplies, c'est-à-dire lorsque les actions nouvelles seront complétement libérées et que le service total comprenant l'ensemble des lignes du Brésil et de la Plata pour lequel ces actions ont été créées entrera en complète exécution.

Sur la demande faite par un autre actionnaire, de l'époque où ces conditions se trouveront vraisemblablement remplies, le président répond qu'il est impossible de déterminer à l'avance l'époque de l'ouverture complète des services; mais il rappelle que le contrat passé avec le gouvernement a prévu la date de février 1861.

Lorsque les actions nouvelles et les actions anciennes, étant mises sur le même pied, auront droit aux mêmes dividendes, il n'y aura plus qu'un seul capital et qu'une seule exploitation.

Aucune autre observation n'étant faite, les deux résolutions proposées par le Conseil d'administration à l'approbation de l'assemblée, sont successivement mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 mai 1860.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque...	665,566 29	1,152,950 66
Espèces en caisse.	487,384 37	
Effets remis à la caisse...............		42,496 62
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	8,284,361 55	31,896,447 99
— de 31 à 60 jours....	8,843,386 16	
— 61 à 105 jours....	11,202,013 93	
Etranger.........	2,756,556 03	
Warrants.........	809,232 »»	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragr. 2 et 3)...............		2,080,000 »»
Frais de premier établissement.....		175,673 60
Avances sur location...............		12,777 »»
Frais généraux.....................		119,696 93
Comptes courants...................		657,225 94
Immeuble social....................		2,178,711 80
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000 / Actions libérées par anticipat. 7,125	29,992,875	49,992,875 »
Actions à émettre.....	20,000,000	
		88,508,856 64

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émiss.	20,000,000 »	
Solde d'immeuble à payer...........		600,000 »
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre	1,077,501 25	26,843,380 44
A 3 jours de vue 2 1/2 0/0	11,927,028 51	
Comptes courants (escomptes et espèces).	13,838,850 68	
Acceptations et effets divers à payer.		131,456 50
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)............		17,647 20
Profits et pertes....................		835,781 29
Réescompte du dernier semestre.....		47,628 30
Intérêts et dividendes à payer.......		32,962 82
		88,508,856 64
Effets à échoir en portefeuille.......		31,896,447 99
Effets en circulation avec l'endossement de la Société		6,114,145 36
		38,010,593 35

Certifié conforme aux écritures :

Le président,

Marquis G. d'AUDIFFRET.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 30e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 juin 1860 à 3 heures.

Ce tirage comprendra trois numéros.

Le 1er no sortant gagnera un lot de		100,000 f.
Le 2e	— —	50,000
Le 3e	— —	20,000

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois......	2 1/2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois......	3 0/0
Ceux de 12 à 17 mois......	3 1/2 0/0
Ceux de 18 à 23 mois......	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus.	4 1/2 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

La clôture des obligations émises par la *Caisse centrale de l'Industrie*, aura lieu le 12 juin.

Ces obligations sont de 500 francs ; elles produisent **30 francs** d'intérêt par an, payables par semestre, en janvier et juillet.

Outre l'actif résultant des valeurs de portefeuille de la *Caisse centrale de l'Industrie*, ces obligations ont pour garantie DES IMMEUBLES COMPLÉTEMENT LIBRES D'HYPOTHÈQUES, dont la valeur, par les constructions projetées, sera portée **à 6 millions** au moins.

Ces obligations sont émises, jouissance de janvier dernier, à 500 fr., payables comme suit :

100 fr. en souscrivant;
85 fr. du 1er au 15 juillet prochain, coupon semestriel déduit;
100 fr. du 1er au 15 août;
100 fr. du 1er au 15 septembre;
Et 100 fr. du 1er au 15 octobre;

Les souscripteurs qui verseront par anticipation jouiront d'une bonification d'intérêt de 6 0/0, c'est-à-dire que le prix réel de l'obligation sera de 479 francs.

On souscrit chez MM. VERGNIOLLE et Ce, banquiers, 109, rue Richelieu.

Dans les villes où la Banque a des succursales, on peut verser au crédit de leur compte.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La treizième livraison des **Grandes usines de France**, TABLEAU DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle sous le titre de : Papeterie d'Essonne, 4e partie, les machines.

La prochaine livraison traitera de la fabrication des canons, sous le titre de : *Fonderie de Douai*.

Les *Grandes usines de France* paraissent deux fois par mois, en livraisons de 16 pages grand in-8°, ornées de belles gravures et de dessins explicatifs. Les treize livraisons qui ont déjà paru contiennent cinquante-sept gravures.

En envoyant 12 fr. au directeur de la Librairie-Nouvelle, *boulevard des Italiens*, 15, on recevra *franco* les vingt livraisons composant le premier volume.

GUIDES ITINÉRAIRES.

Il y a vingt ans, la France était tributaire de l'Angleterre et de l'Allemagne pour les *guides* à l'usage *des voyageurs*. Aujourd'hui la collection des Itinéraires que dirige M. Adolphe Joanne et que publie la maison Hachette est la plus estimée et la plus complète de toutes celles qui existent. M. Adolphe Joanne a su créer un genre nouveau dans la littérature française. Les Guides et les Itinéraires qu'il a rédigés lui-même ou qu'il a fait composer sous sa direction, écrits presque entièrement sur les lieux mêmes auxquels ils sont consacrés, se distinguent autant par l'érudition, la sûreté de la critique, la correction et la clarté du style, que par la précision et l'exactitude des renseignements qu'ils contiennent. Aussi s'adressent-ils tout à la fois aux touristes et aux personnes qui désirent avoir des notions positives sur toutes les régions de l'Europe.

Cette importante collection, qui comprenait déjà la Suisse, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, l'Ecosse, l'Angleterre, l'Europe, les Pyrénées et une grande partie de la France, va s'enrichir pour cette saison de la Belgique, de la Savoie, de l'Orient, de Londres, des bains d'Europe, etc. L'année prochaine elle sera complétée par la Hollande et les quatre volumes de l'*Itinéraire de la France* auxquels M. Adolphe Joanne travaille depuis dix ans.

Nous commençons aujourd'hui page 509, la liste de cette intéressante publication, et nous la continuerons à chaque numéro jusqu'à ce qu'elle soit complète.

F. GRIMAUD.

AVIS AUX VOYAGEURS.

Au moment où s'ouvre la saison des voyages, nous recommandons aux voyageurs qui recherchent des compagnons de route agréables, des causeurs ou des conteurs spirituels, gais, amusants, bien élevés, les volumes de la *Bibliothèque des Chemins de fer*, publiés par la librairie de L. Hachette et Ce. Citer les noms des principaux auteurs de ces volumes, MM. Edmond About, Amédée Achard, Assollant, Barbara, Louis Enault, Forgues; Théophile Gautier, Edouard Laboulaye, Lamartine, Legouvé, Saintine, Ernest Serret, Léon de Wailly, et Mmes Léonie d'Aunet, Louis Figuier, Charles Reybaud, c'est dire que la *Bibliothèque des Chemins de fer* compte parmi ses collaborateurs l'élite de la littérature contemporaine. Heureux voyageurs qui peuvent courir le monde en si aimable compagnie !

FORGES.

Saint-Dizier, 2 juin :

Fontes.— Sans changement.

Le cours moyen de la fonte, pour le mois de mai a été fixé entre parties à fr. 113 75.

Fers.— Laminés marchands 1re classe, fr. 250 à 255, franco gares de l'Est; dito, 260, en gare de Saint-Dizier ; feuillards 1re classe, 290, en gare de Saint-Dizier ; 305 à 310, gares de l'Est.

Fers forgés, fr. 280 à 290, en gare de Saint-Dizier.

Machine.— Nos 21 et au-dessus, fr. 245 à 250 ; n° 20, 250 à 260 ; dito recuite, 20 fr. en sus.

Fil de fer puddlé.— N° 20, fr. 250 à 260, avec l'écart ordinaire.

Pointes. — Tarifs de Paris, fr. 30 et 31 ; tarifs de la Moselle et la Champagne, fr. 32, *franco*, n° 20.

Chaînes ordinaires, numéros mélangés, fr. 58, 59 et 60, numéros mélangés, gares de l'Est.

COURS MOYEN DES FONTES A SAINT-DIZIER ET EN ÉCOSSE

de 1845 à 1859.

	Fonte à Glascow : par tonne de 1,015 kil.	par 1,000 kil., net.	Fonte sur place à St-Dizier.
1845	fr. 100 30	99 80	170
1846	84 05	82 79	190
1847	81 65	80 43	175
1848	55 40	54 57	90
1849	56 95	56 10	100
1850	55 40	54 57	107
1851	50 »	49 25	109
1852	56 55	55 71	124
1853	76 55	75 41	150
1854	99 45	97 96	162
1855	88 75	87 42	170
1856	90 40	89 05	175
1857	86 65	85 36	162
1858	68 10	67 08	143
1859	64 65	63 69	128

MÉTAUX.

CUIVRE anglais en plaque,	267 50
du Chili, brut,	245 »
MINERAI du cuivre Corocoro,	247 50
ZINC brut de Silésie,	55 50

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 29 mai :

Les cours actuels sont :

Warrants numéros mélangés, fr. 63 50 ; Gartsherrie n° 1, 66 55 ; Calder n° 1, 68 ; Glengarnock n° 1, 67 65 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

(*L'Ancre de Saint-Dizier*.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée 1680 kilomètres
1859 — 1618 —
12e année. — 22e semaine.
Du 27 mai au 2 juin 1860.

211.261 Voyageurs	491 010 03
Bagages, Marchandises, etc.	763.262 90
Total	1.234.272 92
Recettes antérieures	23.062.147 29
Total	24.296.520 21
22e semaine de 1860	1.234.272 92
Semaine correspondante de 1859	1.058.740 15
Différence	175.532 77
Recettes depuis le 1er janvier 1860	24.296.420 21
— — 1859	23.806.595 96
Différence	489.824 25

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil — En 1859, 1.475 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 27 mai au 2 juin 1860.

190.849 Voyageurs	448.626 35
Bagages, Marchandises, etc	810.881 58
Total	1.259.507 93
Semaine correspondante de 1859	1.260.277 65
Semaine correspondante de 1858	1.113 604 86
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	769 75
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	145.903 07
Recettes depuis le 1er janvier 1860	25.379 029 23
— — 1859	26.144.930 23
Différence en faveur de 1859	765.910 » »

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mai 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

16.240 Voyageurs	34.431 79
Bagages, Marchandises, etc	36.414 72
Total	70.846 51
Mois correspondant de 1859	50.046 11
Différence	20 800 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	291.495 60
— — 1859	233.881 04
Différence	57.614 56

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville
1860. — Longueur exploitée : 174 kilomètres.

14.782 Voyageurs	36.126 83
Marchandises, etc	153.611 50
Total	189.738 33
Mois correspondant de 1859	120.705 47
Différence	69.032 86
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	778.674 »
— — 1859	533.843 13
Différence	244.830 87

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres

96.347 Voyageurs	60.272 88
Bagages, Marchandises, etc	1.713 89
Total	61.986 77
Mois correspondant de 1859	55.637 82
Différence	6.348 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	203.859 69
— — 1859	195.328 90
Différence	8.530 77

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 86 kilomètres.

18.398 Voyageurs	17.920 19
Bagages, Marchandises, etc	61.848 40
Total	79.768 59

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1291 —
Du 27 mai au 2 juin 1860.

220.867 Voyageurs	808.194 35
Bagages et Marchandises	1.117 699 31
Total	1.925.893 66
Semaine correspondante de 1859	2.588.037 98
— — de 1858	1.453.615 45
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	662.144 32
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	472.278 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860	37.856.039 03
— — 1859	40.700.913 64
Différence	2.844.874 61

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.
1860. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1859. — 457 —
Du 27 mai au 2 juin 1860.

47.790 Voyageurs	93.878 35
Bagages et Marchandises	210.497 95
Total	304.373 30
Semaine correspondante de 1859	243.271 » »
Différence	61.105 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.785.309 35
— — 1859	5.971.176 05
Différence	814.133 30

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859 — 1164 —
Du 27 mai au 2 juin 1860.

339.119 Voyageurs	547.531 03
Marchandises, etc. — Grande vitesse	67.700 52
— — Petite vitesse	438.034 35
Total	1.053.265 90
Semaine correspondante en 1859	939.723 08
Différence	113.542 82
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	19.655.493 65
— — 1859	18.632.545 31
Différence	1.022.948 34

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —
Du 27 mai au 2 juin 1860.

175.843 Voyageurs	474.196 30
Bagages, Marchandises, etc	637.174 80
Total	1.111.371 10
Semaine correspondante de 1859	1.033.876 41
Différence	77.494 69
Recettes depuis le 1er janvier 1860	23.960.517 56
— — 1859	22.672.433 77
Différence	1.288.083 79

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.
1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 229 —
Du 27 mai au 2 juin 1860

21.114 Voyageurs	65.600 78
Bagages et Marchandises	71.157 28
Total	136.758 06
Semaine correspondante de 1859	144 427 27
Produit kilométrique annuel, en 1860	30.869 94
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en moins	6.13 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	49.19 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.295.864 90
— — 1859	2.334.295 64

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 711 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 27 mai au 2 juin 1860
CHEMIN DE FER.

48.364 Voyageurs	149.103 30
Bagages, Marchandises, etc	291.317 94
Total	440.421 24
Canal latéral et canal du Midi	49.071 68
Total	489.492 92
22e semaine 1859. Chemin de fer	422.624 80
— — Canal	63.839 88
Total	486 464 68
Chemin de fer, différence sur 1859	17.796 44
Canal, — —	14.768 20
Total	3.028 24
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1er janvier 1860	9.810.660 35
— — 1859	8.930.892 47
Différence	879.767 88

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —
Du 27 mai au 2 juin 1860.

18.976 voyageurs	25.858 26
Bagages, Marchandises, etc	41.626 32
Total	67 484 58
Semaine correspondante de 1859	60.025 75
Différence	7.458 83
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.383 257 90
— — 1859	1.264.727 39
Différence	118.530 51

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1859 — 134 —
Du 27 mai au 2 juin 1860

15.036 Voyageurs	31.185 40
Bagages, Marchandises, etc	27.713 97
Total	58.899 37
Semaine correspondante de 1859	45 566 57
Différence	13.332 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.031.138 76
— — 1859	1.037.829 47
Différence	6.690 71

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 27 mai au 2 juin 1860.

Voyageurs	1.687 05
Bagages, Marchandises, etc	13 816 55
Total	20.503 60
Semaine correspondante de 1859	19.423 95
Différence	1.079 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	472.982 95
— — 1859	512 380 95
Différence	30.395 » »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 20 au 26 mai 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1102 kil.

85.592 Voyageurs	246.625 42
Bagages et Marchandises	529.005 32
Transports militaires	48.908 23
Total	824.538 97
Semaine correspondante de 1859	1.245.500 82
Différence	420.961 85

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

43.415 Voyageurs	63.255 85
Bagages et Marchandises	25.399 30
Transports militaires	3.000 »»
Total	91.655 15
Semaine correspondante de 1859	123.232 80
Différence	31.577 65

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	915.194 12
En 1859	1.368.733 62
Différence	453.539 50

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	16.740.592 05
En 1859	22.350.211 21
Différence	5.718.619 16

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres. 1859. — 1323 —

Du 27 mai au 2 juin 1860

39.883 Voyageurs .... En florins	129.650 »»
723.278 »» quintaux Marchandises	219.247 »»
Total	348.897 »»
Semaine correspondante de 1859	401.294 »»
Différence	52.397 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.870.298 »»
— — 1859	6.546.873 »»
Différence	323.425 »»

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 244 kilomètres. 1859. — 244 —

Du 21 au 27 mai 1860.

32.864 Voyageurs	64.888 20
Bagages, Marchandises, etc.	37.411 88
Recettes diverses	268 55
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	29.673 88
Total	132.242 51
Recettes correspond. de 1859 (transports militaires)	166.067 83
Différence	33.824 87
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.412.947 17
— — 1859	2.326.762 99
Différence	86.184 18

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 20 au 26 mai 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres. 1859. — 482 —

14.978 Voyageurs	118.912 77
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	16.874 61
— (petite vitesse)	212.091 65
Total de la semaine	347.879 03

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.528 voyageurs	12.075 36	16.272 04
Bagages, March. (gr.vit.)	1.969 91	
Marchandises (petite vi.)	2.226 77	
Total des deux lignes réunies		364.151 07
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		5.869.111 31
Total		6.243.261 83

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres. 1859. — 206 —

Du 27 mai au 2 juin 1860

34.262 Voyageurs	64.425 20
Bagages, Marchandises	43 586 96
Total	108.012 16
Semaine correspondante de 1859	87.083 93
Différence	20.928 23
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.018.206 70
— — 1859	1.739.707 19
Différence	278.499 51

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres. 1859. — 26. —

Du 27 mai au 2 juin 1860.

35.819 Voyageurs	40.979 37
Marchandises et Bagages	27.805 88
Total	68.785 25
Période correspondante de 1859	58.943 37
Différence	9.841 88
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.120.618 13
— — 1859	1.028.372 13
Différence	92.246 »

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

11e semaine, du 13 au 19 mai.

5.813 Voyageurs	20.808 04
Bagages et marchandises (gr. vitesse)	3.189 96
Total	23.993 »»
Recettes antérieures depuis le 1er mars	283.742 39
Total	307.735 39

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

ANVERS A GAND.

Mai 1860	67.430 19	5 1ers mois	1860	311.504 54
Mai 1859	64.930 90	id.	1859	283.766 97
Différence	2.599 29			27.737 57

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 25 au 31 mai 1860.

15.134 Voyageurs	23.489 65
Bagages, Marchandises, etc.	17.595 33
Total	41.084 98
Semaine correspondante de 1859	32.800 37
Différence	8.284 61
Recettes depuis le 1er janvier 1860	710.293 74
— — 1859	557.207 37
Différence	153.086 37

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

1860. Longueur exploitée : 45 kilomètres.

Du 13 au 19 mai 1860.

5.129 Voyageurs	5.365 75
Bagages, articles de messagerie	246 21
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	6.790 07
Total de la semaine	12.402 03
Recettes antérieures	91.173 46
Total général	103 575 59

Du 20 au 26 mai 1860,

2.639 Voyageurs	2.560 60
Bagages, articles de messagerie	278 64
Petite vitesse, marchandises, bestiaux	8.524 88
Total de la semaine	11.373 32
Recettes antérieures	103.575 49
Total général	114.948 81

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Avril	105.159 95	93.778 10	11.381 85	12.13
4 1ers mois	519.301 09	449.890 80	69.410 29	15.42

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Avril	1,320,696 55	1,205,261 96	115,434 59	9.58
4 1ers mois.	6,573,976 58	6,082,628 75	491,347 83	8.08

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en avril 1860	61.954
Becs éclairés en avril 1859	57.276
Augmentation en avril 1860	4.678 becs
Recettes du gaz. — Avril 1860	182.168 75
Recettes du gaz. — Avril 1859	166.632 43
Augmentation en avril 1860	15.536 32
Recettes de l'exercice 1859-60 (10 mois)	2.257.753 37
— 1858-59 —	2.018.082 97
Augmentation pour l'exercice courant	239.670 40

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'avis qui en a été donné dans l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 27 avril 1860, le troisième versement de SOIXANTE-QUINZE FRANCS sur les actions nouvelles est exigible du 1er au 15 juin 1860.

La Compagnie recevra en paiement et sans escompte les coupons d'actions et d'obligations échéant le 1er juillet, savoir :

Actions nouvelles — 7 fr. 50 c.
Actions anciennes — 40 fr. 50 c.
Obligations — 7 fr. 50 c.
Actions de Charleroi — 8 fr. 43 3/4.

Les titres au porteur seront payés sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions nouvelles — 0,50 c. par coupon ;
Pour les actions anciennes — 0,60 c. par coupon ;
Pour les obligations — 0,20 c. par coupon.

Les versements effectués postérieurement au 15 juin, auront à supporter des intérêts de retard à 5 0/0, à partir du 15 juin.

Les versements seront reçus dans les bureaux de la Compagnie, 24, place Roubaix, de dix heures à une heure.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 27 avril 1860, le versement complémentaire de *deux cents francs* sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, est exigible du 1er au 30 juin 1860.

Les versements effectués postérieu-

rement au 30 juin auront à supporter des intérêts de retard à 4 0/0 à partir du 1er juillet.

Le dernier délai pour la libération complète expirera au 31 décembre 1860.

La Compagnie recevra en paiement, et sans escompte, les coupons d'actions et d'obligations échéant le 1er juillet 1860.

Les versements seront reçus dans les bureaux de la Compagnie, place Roubaix, 24, de dix heures à une heure.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Tirage d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie qu'il sera procédé, en séance publique, le vendredi, 15 juin 1860, à une heure et demie de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, rue Saint-Lazare, 124, au tirage au sort :

1° Des obligations 3 0/0 de la Compagnie ;

2° Des obligations 4 0/0 délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Dieppe ;

3° Des obligations 5 0/0 délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain ;

4° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, emprunts 1852, 1853 et 1854,

Remboursables le 1er juillet 1860 ;

5° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Rouen, emprunt 1845, remboursables le 6 juillet 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

(SECTION SUD DU RÉSEAU)
Rue Laffitte, 17.

Emprunt 3 0/0.—*Emissions de* 1858 *et de* 1859.

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0 échéant le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 du même mois, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, et par les succursales de la Banque de France, dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement sera fait à raison de :

7 fr. 50 c. par obligation nominative;

7 fr. 30 c. par coupon d'obligations au porteur, *déduction faite de l'impôt* ;

Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Emprunt 3 0/0.— *Emissions de* 1852 *et de* 1855.

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0, échéant le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 du même mois, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, et par les succursales de la Banque de France dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement sera fait à raison de :

7 fr. 50 c. par obligation nominative;

7 fr. 30 c. par coupon d'obligations au porteur (*déduction faite de l'impôt*).

Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.

Emprunts 5 0/0.

Le semestre d'intérêts des *obligations 5 0/0 de l'emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon*, échéant le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 du même mois, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, à raison de :

25 fr. par obligation nominative ;

24 fr. 35 c. par coupon d'obligation au porteur (*déduction faite de l'impôt*).

NOTA. — MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 16 juin courant, de dix à deux heures, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

(PARTIE NORD DU RÉSEAU),

Bourbonnais.

Echéance du 1er juillet 1860.

MM. les porteurs des obligations appartenant à l'ancienne Société du Bourbonnais sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1860 leur sera payé, à partir du 2 juillet, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7, et à Lyon, rue Impériale, n° 33, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Ces paiements seront effectués ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0 du Bourbonnais : 7 fr. 50 par obligation nominative ;

Obligations 3 0/0 du Grand-Central (emprunt 1853-54) : 7 fr. 50 par obligation nominative;

Obligations 3 0/0 de Rhône-et-Loire, 2e série : 7 fr. 31 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations 4 0/0 de Rhône-et-Loire, 1re série : 12 fr. 50 par obligation nominative ; 12 fr. 18 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis : 25 fr. par obligation nominative ; 24 fr. 33 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850 : 25 fr. par obligation nominative ; 24 fr. 39 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation : 27 fr. par obligation nominative; 26 fr. 33 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de St-Etienne à la Loire, emprunts 1843 et 1847 : 25 fr. par obligation nominative; 24 fr. 42 par coupon d'obligation au porteur.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du mercredi 20 juin, de dix heures à deux heures.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, l'échange de ces obligations devant se faire à cette occasion.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêt, échéant le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 dudit mois, à raison de :

7 fr. 50 par obligation nominative,
7 fr. 30 id. au porteur
(déduction faite de l'impôt).

Ces paiement se feront :

A Paris, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Laffite, 17;

A Lyon, rue Impériale, n° 33 ;

A Marseille, à la gare du Chemin de fer ;

A Genève, chez MM. Christian Kohler et Ce, banquiers.

Aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/2 pour cent, dans les villes où la Compagnie n'a pas de bureaux spéciaux.

Les porteurs de titres pourront déposer à l'avance, dans les bureaux de la Compagnie, leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 juin, de dix à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1860 sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 10 fr. par coupon ;
Obligations, 7 fr. 50 par coupon.

Sur les titres au porteur :

(Déduction faite de l'impôt.)

Actions, 9 fr. 65 par coupon ;
Obligations, 7 fr. 32 par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que, le mercredi 20 juin, à trois heures précises, aura lieu, en séance publique du conseil d'administration, le tirage au sort pour l'amortissement de 253 obligations des divers emprunts de la Compagnie.

Un nouvel avis indiquera les numéros sortis dont le remboursement aura lieu, à dater du 1er juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1860, soit 7 fr. 50 par obligation, seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0,19 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs des titres pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons et titres à l'appui, à partir du 20 juin 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du dividende fixé par l'assemblée générale à 12 fr. et celui des 12 fr. d'intérêts dus au 1er juillet 1860 (à raison de 6 0/0 par action libérée de 400 fr.), soit ensemble 24 fr. par action, seront effectués à partir de ladite époque :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffite;

A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Marseille, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues fils;

A Londres, chez MM. de Rotschild et fils;

A Genève, chez MM. P. J. Bonna et Ce;

A Madrid, à la caisse de la Société.

Le Conseil d'administration informe en même temps les actionnaires qui ont effectué le versement anticipé de libération de 100 fr. par action, qu'en outre des 24 fr. ci-dessus énoncés, ils auront à recevoir, sur ladite somme de 100 fr., l'intérêt à 6 0/0 calculé à partir du jour où ils ont fait ce versement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt au 1er juillet 1860, soit 7 fr. 50 par obligation, s'effectuera à partir de ladite époque :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffite ;

A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Marseille, à la Caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Genève, chez MM. P. J. Bonna et Ce;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

L'assemblée générale des actionnaires est convoquée en séance ordinaire pour le vendredi 29 juin à midi et demi, dans la salle du Casino, à Lausanne.

Cette assemblée se compose de tous les actionnaires propriétaires depuis

dix jours au moins de cinq actions ou plus.

MM. les actionnaires qui désirent y assister ou s'y faire représenter devront déposer leurs titres avant le 19 juin :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier ;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Genève, quai du Mont-Blanc, 3.

Les procurations pouvant être faites sous seing privé seront adressées aux endroits ci-dessus le 26 juin au plus tard.

SOCIÉTÉ R. G. D. DES CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le nombre des actions déposées n'ayant pas atteint le chiffre exigé par les statuts pour la validité de l'assemblée générale ordinaire qui devait avoir lieu le 31 mai dernier, cette assemblée est remise au 28 juin courant, à trois heures, au siége de la succursale, à Paris, boulevard de Strasbourg, n° 68.

Il est en même temps donné avis à MM. les actionnaires que le Conseil d'administration ayant, depuis la première convocation, reconnu l'utilité de soumettre à leur approbation des mesures qui nécessitent la réunion d'une assemblée extraordinaire, ils sont également convoqués en assemblée générale extraordinaire pour ledit jour 28 juin.

En conséquence, cette assemblée aura à délibérer :

1° Comme assemblée ordinaire, sur les questions contenues dans l'ordre du jour publié lors de la précédente convocation ;

2° Comme assemblée extraordinaire, sur une proposition de libération des actions au-dessous de 500 fr.

MM. les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, qui n'ont pas retiré leurs cartes pour l'assemblée du 31 mai, et qui voudront assister à l'assemblée du 28 juin, auront à déposer leurs actions, soit à Luxembourg, au siége de la Société, soit à Paris, au siége de la succursale ci-dessus indiqué, de midi à trois heures, jusqu'au 14 juin inclusivement.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 29 juin, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL ET DE LA PLATA.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 9 des statuts, le Conseil d'administration a décidé :

1° Qu'il sera fait appel de la somme de 100 fr. restant due sur les actions émises d'après délibération de l'assemblée générale du 5 novembre 1857 pour l'exploitation de la ligne du Brésil et de la Plata ;

2° Que l'époque assignée pour le versement sera du 1er au 10 juillet prochain.

Les versements devront être faits à la caisse sociale, à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 28 ;

A Marseille, quai de la Joliette, n° 2 ;

A Bordeaux, à l'Agence générale de la Compagnie, quai de Bacalan, n° 36 ;

Ou à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers.

SOCIÉTÉ DU

TÉLÉGRAPHE SOUS-MARIN

DE LA MÉDITERRANÉE,

10, rue Notre-Dame-de-Lorette.

Tirage des obligations amorties pour les années 1858 et 1859.

Les numéros sortis sont insérés au *Moniteur* du 8 juin 1860.

MM. les porteurs d'obligations sont invités à présenter leurs titres au siége social, à partir du 1er juillet 1860, de 11 heures à trois heures.

Paris, le 4 juin 1860.

Le directeur-gérant,

LAMI DE NOZAN.

MM. les actionnaires de la Société anglo-française des Manufactures d'Aubusson et de Felletin (Sallandrouze de Lamornaix et Ce) sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi, 25 juin 1860, à 4 heures, rue du Sentier, 10, au dépôt général des manufactures de la Société.

L'assemblée a pour objet de délibérer sur un paragraphe additionnel à l'art. 44 des statuts, proposé par MM. les gérants, d'accord avec le Conseil de surveillance.

Les propriétaires de 25 actions devront, pour être admis à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége social, 23, boulevard Poissonière, jusqu'au mercredi, 20 juin inclusivement. Le bureau est ouvert de 10 à 4 heures.

LIBRAIRIE HACHETTE ET Ce

14, rue Pierre-Sarrazin, à Paris

Et chez les principaux Libraires.

LE TOUR DU MONDE

NOUVEAU JOURNAL DES VOYAGES

Voici le sommaire de la vingt-troisième livraison qui paraît aujourd'hui :

Texte.

Voyage de M. Mollhausen, du Mississipi aux côtes de l'océan Pacifique (1853-1854). — Deuxième article.

Gravures.

Rochers sur la route de Santo-Domingo (Nouveau-Mexique), dessin de Lancelot d'après M. Mollhausen.

Hiéroglyphes indiens dans une caverne près de Rocky-dell-Crey, d'après les *Reports of explorations.*

Types d'habitants de Santo-Domingo ; l'alcade, Indien et Indienne *Pueblos*, dessin de Duvau, d'après les *Reports of explorations*, etc.

Les rochers du Moro, dessin de Lancelot, d'après les *Reports of explorations.*

La ville de Zuni, dessin de Lancelot, d'après les *Reports of explorations*, etc.

Source sacrée près de Zuni, dessin de Lancelot, d'après les *Reports of explorations*, etc.

Autel et ruines près de Zuni, dessin de Lancelot, d'après les *Reports of explorations*, etc.

Les monts San-Francisco, dessin de Lancelot, d'après les *Reports of explorations*, etc.

Cavalier mohave, dessin de Lancelot, d'après les *Reports of explorations*, etc.

LIBRAIRIE HACHETTE ET Ce

Rue Pierre-Sarrazin, 14

GUIDES ET ITINÉRAIRES

POUR LES VOYAGEURS

Cette grande collection, qui comprend déjà **120 volumes**, et dont nous commençons aujourd'hui la publication, est constamment tenue à jour et continuée sous la direction de

M. ADOLPHE JOANNE

GUIDES GÉNÉRAUX POUR LA FRANCE.

Guide du voyageur en France et en Belgique, par RICHARD. 21e édition, 1 volume in-12, avec cartes et plans, 8 fr.

Conducteur du voyageur en France, par RICHARD. 1 vol. in-32, 3 fr.

Guide du voyageur dans la France monumentale, itinéraire archéologique (48 vues), par RICHARD et E. HOCQUART. 1 vol. in-12, 9 fr.

Atlas historique et statistique des chemins de fer français, avec un texte par AD. JOANNE. In-4° et 8 cartes sur acier, 7 fr. 50

(La suite au prochain numéro).

NOTA. Les prix indiqués ci-dessus sont ceux des ouvrages brochés. — Ces ouvrages se vendent en outre reliés en porcelaine ; le prix de la reliure varie de 50 c. à 1 fr. 50.

Les ouvrages dont le prix est envoyé en un mandat sur la poste sont expédiés francs de port.

S'adresser à la librairie de L. HACHETTE ET Ce, *rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris; chez les libraires de la France et de l'étranger, et dans les principales gares des chemins de fer.*

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU BRÉSIL

SERVICE POSTAL FRANÇAIS.

Loi du 17 juin 1857.

Deuxième Départ.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux

LA NAVARRE,

Capit. VEDEL, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO touchant à LISBONNE, St-Vincent (îles du cap Vert), PERNAMBOUCO et BAHIA,

LE 25 JUIN 1860.

Les départs suivants auront lieu de BORDEAUX le 25 de chaque mois, et seront effectués par les paquebots à vapeur à roues de 500 chevaux :

ESTRAMADURE, capit. Trollier, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

BÉARN, capit. Aubry de la Noë, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

GUIENNE, capit. Enout, lieut. de vaisseau de la mar. imp.

Un avis ultérieur fera connaître la date de l'ouverture du service annexe entre RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES.

Pour passage, fret et renseignements, s'adresser :

A PARIS, aux Messageries Impériales, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Marseille, au bureau d'Inscription, 1, place Royale ;

Bordeaux, au bureau d'Inscription 36, quai Baccalan ;

Lyon, à MM. Causse, place des Terreaux ;

Londres, MM. Puddick, New Coventry street, 1, Piccadilly W ;

Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 11, Covent-Garden.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 2 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 2 juin 1860.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 27 mai.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 27 mai. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 3 juin 1860.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébisonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE :

ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

A Bordeaux, 36, quai Baccalan.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse de Paris s'était rarement trouvée dans une situation plus encombrée de capitaux qu'au moment de la dernière liquidation. La spéculation, ne s'attachant qu'aux apparences des nouvelles de chaque jour, avait vendu une grande quantité de rentes à découvert, tandis que d'un actre côté les petits capitaux recherchaient les inscriptions du 3 0/0 pour toucher le coupon en se gardant bien de vendre les titres qu'ils avaient en portefeuille. Si l'on joint à ces causes ordinaires de pénurie d'inscriptions, les achats que l'on faisait à chaque Bourse pour le compte de la Caisse des dépôts et consignations, il n'est pas étonnant que les titres aient manqué pour liquider et que le report soit tombé au pair.

L'effet de cette liquidation s'est fait subir pendant les premiers jours du mois. Quelques capitaux, ne trouvant pas d'autre emploi, ont acheté des titres, et une partie des vendeurs à découvert s'est découtragée et a repris ses rentes. Aussi le 3 0/0 a remonté facilement de 69.45 à 70.20 ; mais il semble que le mouvement ait été épuisé au-dessus de 70 fr. Le coupon a été détaché sur ce cours, qui représentait 68.50. On a fait difficilement 68.60, et l'on a reculé à 68.30.

On attribuait cette lourdeur des cours à plusieurs causes, mais surtout au temps qui est défavorable aux récoltes et à la hausse qui a fait de nouveaux progrès sur les grains et les farines. En outre l'affiche de la caisse des dépôts et consignations portant qu'elle ferait acheter de la rente à chaque bourse du 7 mai au 7 juin, n'a pas été renouvelée, et l'on a commencé en même temps à voir reparaitre quelques inscriptions sur le marché. Cependant les titres sont loin encore de suffire aux demandes, et ce qui le prouve, c'est que l'on a commencé à faire un escompe de 10.500 fr. de rente 3 p. 0/0 et que les cours du comptant se sont maintenus a 10 cent. au-dessus des prix à terme.

Le marché des chemins de fer a présenté à la liquidation dernière le même phénomène de rareté de titres que la rente. Il existait un gros découvert sur plusieurs chemins, et quand il a fallu liquider, les vendeurs n'ont pu trouver à reporter qu'aux environs du pair, et même avec déport sur plusieurs valeurs. Cependant les chemins n'ont eu que des variations assez insignifiantes. Ils ne sont pas en baisse, mais ils ont presque aussitôt reperdu la légère avance qu'ils avaient obtenue. Ils sont encore placés sous la double influence de la diminution des recettes comparées à celles de 1859, et de la crainte de la concurrence des canaux. Ainsi le Lyon n'a pas pu se relever au-dessus de 880, et il est revenu à 870. L'Orléans qui avait repris à 1,340, est retombé à 1.330. Le Nord se maintient assez bien aux environs de 980; mais il n'y a aucune variation sur l'Est, l'Ouest, le Midi, le Genève et le Dauphiné.

Les actions des Autrichiens ont beaucoup de peine à conserver l'amélioration qu'elles avaient obtenue à la suite de la fixation de son revenu pour 1859, et les Lombards sont encore plus bas, et peuvent à peine se soutenir aux environs du pair. Le Saragosse a été plus favorisé. Il y aura un coupon de 24 fr. à détacher le mois prochain sur cette ligne, ce qui le fait monter d'une dizaine de francs.

Les Pampelune sont recherchés depuis quelques jours et se rapprochent du pair. Les obligations de ce chemin, dont la souscription est fermée, se négocient à 260, c'est-à-dire à 10 fr. de hausse sur le prix d'émission.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 31 mai jusqu'à celle du 7 juin :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 69 35 à 70 15 ; elle est restée à 68 40, coupon détaché. Elle a varié à terme de 69 25 à 70 20; elle est restée à 68 30, coupon détaché.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 à 96 30 ; elle est restée à 96 25.

La Banque de France a varié de 2,820 à 2,830; le Crédit foncier, de 900 à 880 ; le Comptoir d'escompte, de 685 à 675.

Le Crédit mobilier a monté de 661 25 à 675; il est resté à 660.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,322 50 à 1,340 ; elles sont restées à 1,330.

Le Nord ancien a repris de 970 à 983 75; il est resté à 977 50. Le Nord nouveau a monté de 860 à 872 50.

L'Est s'est tenu de 600 à 597 50 ; l'Ouest, de 566 25 à 570; le Genève, de 405 à 407 50 ; le Dauphiné, de 595 à 592 50; le Midi, de 512 50 à 516 25.

Les Autrichiens ont monté de 505 à 517 50; ils sont restés à 512 50.

Les Lombards ont varié de 505 à 497 50.

Les Saragosse ont monté de 508 75 à 528 75; ils sont restés à 523 75.

Les Romains se sont tenus de 325 à 330; les Russes, de 481 50 à 485; les Luxembourg, de 375 à 410; le Nord de l'Espagne, de 450 à 445; les Xérès, de 527 50 à 520; les Pampelune, de 475 à 490.

Samedi. — La rente a été très-ferme, et elle avait à la clôture une tendance marquée à la hausse. La liquidation des actions s'est faite dans d'excellentes conditions avec des reports presque nuls, et même avec du déport. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 55 à 69 65, et à terme de 69 45 à 69 75. Le 4 1/2 0/0, s'est tenu à 96 25. Le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 890. Le Mobilier a varié de 670 a 665; l'Orléans, de 1,327 50 à 1,332 50; le Nord ancien, de 972 50 à 980; le Nord nouveau, de 860 à 862 50; l'Est, de 597 50 à 600; le Lyon, de 867 50 à 873 75; le Midi, de 516 25 à 513 75; l'Ouest, de 570 à 567 50. Le Dauphiné a fait 595; le Genève, 407 50; le Béziers, 130; les Autrichiens, de 512 50 à 510; les Lombards, de 500 à 498 75; les Victor-Emmanuel de 415 à 410; le Saragosse, de 517 50 à 516 25. Les Romains ont fait 327 50; le Guillaume-Luxembourg, 380.

Lundi. — La hausse a fait un progrès rapide vers la fin de la Bourse. Toutes les valeurs étaient fermes, mais il n'y avait pas beaucoup d'affaires. Le 3 0/0 a monté au comptant de 45 c. à 70 10, et à terme de 40 c. à 70 15; le 4 1/2 0/0, de 05 à 96 30. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 885. Le Mobilier a monté de 10 à 675; l'Orléans, de 2 50 à 1,333 75; le Nord, de 3 75 à 983 75. L'Est s'est tenu à 600; le Lyon, de 872 50 à 880; le Midi, de 517 50 à 516 25; l'Ouest, de 570 à 572 50; le Genève, de 410 à 407 50; le Dauphiné, à 595; les Autrichiens, de 512 50 à 516 25; les Saragosse, de 520 à 523 75; les Lombards, de 500 à 502 50; les Victor-Emmanuel, de 413 75 à 415; les Guillaume-Luxembourg, de 380 à 385; les Romains, à 330.

Mardi. — Le cours de 70 a amené de très-fortes réalisations sur la rente. Toutes les valeurs ont été offertes et ont peu rétrogradé. La rente a fléchi au comptant de 20 c. à 69 95, et à terme de 30 c. à 69 85. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 30 à 96. Le Crédit foncier a varié de 880 à 885; le Mobilier, de 677 50 à 665; l'Orléans, de 1,340 à 1,330; le Nord ancien, de 983 75 à 977 50; le Nord nouveau, de 865 à 867 50; l'Est, de 598 75 à 600; le Lyon, de 880 à 872 50; le Midi, de 515 à 516 25; l'Ouest, de 572 50 à 570; Genève, de 407 50 à 405; les Autrichiens, de 517 50 à 513 75; les Lombards, de 505 à 500; les Saragosse de 528 75 à 523 75; les Victor-Emmanuel, de 415 à 412 50. Les Romains ont fait 330; les Guillaume-Luxembourg, 390.

Mercredi. — Le marché a repris de la fermeté ; mais les affaires étaient complètement nulles sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 5 c. à 70, et à terme de 15 c. à 70. Le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 96 10 ; la Banque, de 10 à 2,830. Le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 882 50. Le Crédit mobilier a varié de 670 à 667 50; l'Orléans, de 1,327 50 à 1,331 25; le Nord, de 977 50 à 978 75; l'Est, de 598 75 à 600 ; le Lyon-Méditerranée, de 872 50 à 873 75; le Midi, de 515 à 517 50. L'Ouest s'est tenu à 570; le Genève, de 407 50 à 410; les Lombards, de 501 25 à 500 ; les Autrichiens, de 518 à 512 50; les Saragosse, de 526 25 à 525. Le Luxembourg a monté de 10 à 400. Le Xérès a fléchi à 517 50. Les Russes non libérés ont varié de 482 50 à 485.

Jeudi. — Le coupon du 3 0/0 a été détaché aujourd'hui ; mais la rente a été faible, et il y a eu un peu de baisse sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a ouvert au comptant à 68 60, ce qui, en ajoutant les 1 50 du coupon, représentait 70 10; on a fléchi à 68 40 ; on a varié à terme de 68 60 à 68 30. Le 4 1/2 0/0 a varié de 96 10 à 96 25. La Banque s'est tenue à 2,830; le Crédit foncier, à 880; le Comptoir d'escompte, à 675; le Crédit mobilier, de 670 à 660; l'Orléans, de 1,333 75 à 1,330; le Nord ancien, de 985 à 977 50; le Nord nouveau, de 867 50 à 872 50; l'Est, de 600 à 597 50; le Lyon-Méditerranée, de 875 à 870; le Midi, de 515 à 516 25; les Autrichiens, de 516 25 à 512 50; les Lombards, de 501 25 à 497 50; les Saragosse, de 527 50 à 523 75. le Nord de l'Espagne a fait 445; le Luxembourg, 410.

Vendredi. — La Bourse a été complètement nulle. Les prix étaient lourds avec des variations insignifiantes. La rente 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 68 30 à 68 20; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 45. La Banque s'est tenue à 2,830; le Crédit foncier, à 880. Le Crédit mobilier a varié de 661 25 à 658 75; l'Orléans, de 1,330 à 1,328 75; le Nord ancien, de 980 à 976 25. Le Nord nouveau s'est tenu à 870 ; les titres sortis, à 910. L'Est a varié de 597 50 à 598 75; le Lyon, de 868 75 à 871 25. Le Midi s'est tenu à 515 ; le Genève, à 405. Le Dauphiné a varié de 592 50 à 590; les Autrichiens, de 511 25 à 513 75; les Lombards, de 496 25 à 497 50; les Saragosse, de 522 50 à 523 75. Les Romains se sont tenus à 330; les Pampelune, à 490. Les Luxembourg ont varié de 410 à 412 50.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Actions au porteur ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts et dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	300 »	100.000	500	»	janv. avr. juil.	25 »
A	Banque de l'Algérie	725 »	6.000	500	»		13 50
Civ.	Omnium lyonnais	410 »	7.000	1.000	»	janvier juillet	30 »
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cie	47 50	200.000	100	»	février	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	»
A	Sécurité	28 0/0 b.	300	5.000	4/5		»
A	Union des ports	»	1.050	5.000	4/5	avril	37 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	4/5	février	»
A	Océan	»	200	5.000	4.500		»
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	4/5	février	»
A	Mélusine	48 0/0 b.	400	5.000	4/5	mars	»
A	Vigie	31 0/0 b.	200	5.000	4000		»
A	Sauvegarde	»	200	5.000	4000	février	»
A	Centrale	»	1.000	5.000	4000	février	»
A	Réunion	»	1.200	5.000	4000	février	»
A	Commerce	pair.	400	5.000	4000		»
A	Sphère	»	2.000	1.000	800		»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	»
A	Phénix	200 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	»
A	Nationale	162 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	mars	60 »
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	240 »
A	Soleil	»	1.000	6.000	4/5	avril	»
A	France	66 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	»
A	Urbaine	90 0/0 b.	1.000	5.000	4/5	avril	»
A	Providence	75 0/0 b.	2.000	2.500	2000	avril	»
A	Aigle	»	800	5.000	4000	avril	»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	800	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	4000	avril	»
A	Nord	»	2.000	1.000	800	avril	»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	tous les 3 ans	2575 »
A	Nationale	60 0/0 b.	3.000	5.000	4/5	tous les 4 ans	200 »
A	Union	»	2.000	5.000	4/5	tous les 2 ans	»
A	Phénix	30 0/0 p.	800	5.000	4000	tous les 2 ans	150 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	910 »	30.000	500	»	janvier juillet	64 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	30.000	1/30000	»	juin	36 »
C	Omnibus de Lyon	55 »	60.000	100	40		néant.
C	Omnibus de Londres	43 75	250.000	100	»		néant.
C	Cie imp. des Voitures de Paris	55 25	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »	69.120	1.250	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	98.000	1/98000	»	juin	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.300	1.000	»	avril octobre	51 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.300	1/27300	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	10.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	650	5.000	»	février août	»
A	Sambre à l'Oise	725 »	11.500	1.000	»		»
C	Scarpe inférieure	1500 »	2.300	1.000	»		»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.000	1.000	»		15 »
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	63.000	533 33	»		néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	617 50	30.000	1/30000	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	1.000	»		»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»		5 1/2 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	290 »	4.000	1.000	»		[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie	205 »	10.000	500	»	janvier juillet	2 1/2 0/0
C	Marc-Fraissinet et Cie	490 »	»	»	»		»
A	Messageries imp. Serv. marit.	670 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— actions nouvelles	535 »	32.000	500	400		[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	60.000	500	»	janv. et juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.200	1/17200	»		»
A	Compagnie de navig. [illegible]	[illegible]	20.000	1/20000	»		»
C	Armements Barkey et Cie	[illegible]	4.000	[illegible]	»	[illegible]	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	300 »	2.000	1.000	»	avril	6 »
Civ.	[illegible]-Saint-Étienne	[illegible]	2.400	500	»		40 »
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	»	février août	»
A	Azincourt	1200 »	1.200	1/1200	»		néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»		30 »
A	[illegible] et Loire	450 »	1.850	1/1850	»		»
A	Épinac	[illegible]	2.500	1/2500	»	décembre	125 »
A	Loire	115 »	40.000	1/40000	»		12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	125 »	40.000	1/40000	»		2 »
A	Saint-Étienne	110 »	40.000	1/40000	»		10 50
A	Rive-de-Gier	200 25	40.000	1/40000	»		10 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»		»
A	Grand'Combe	338 75	21.000	1/21000	»	janvier juillet	»
»	Coteau et Fraisse	40 »	»	500	»		»
A	Carmaux	63 50	116.000	130	»	mai novembre	1 »
»	Roche-Molière et Firminy	425 »	»	500	»		»
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	6.300	250	»		néant.
A	Charbonnages belges	540 »	30.000	500	»		15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	8.000	500	»		néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»		17 50

Actions au porteur ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts et dividendes payés.
	MINES.						
C	Montrains [illegible]	6 »	60.000	100	»	août	néant.
C	[illegible] cuivre	[illegible]	24.000	100	»		néant.
A	Kef-Oum-Théboul	400 »	3.000	1/3000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	15.000	1/15000	»		»
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	[illegible]	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	825 »	5.000	1.000	»		75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	60.000	375	»	octobre	5 »
A	— non privil.	45 »	60.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	450 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	»
A	Silésie, zinc	165 »	20.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	500 »	30.000	1/30000	»		40 »
A	[illegible] (Aveyron)	[illegible]	2.100	3.000	»	juin décembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	»
C	Creusot (Saône-et-Loire)	675 »	18.000	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»		»
C	Basse-Indre	700 »	6.000	500	»	avril octobre	»
C	Châtillon et Commentry	410 »	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	500 »	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	450 »	6.000	1/6000	»		»
C	Fourchambault	200 »	50.000	1/50000	»		12 »
C	Marine et Chemins de fer	427 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»		»
C	Franche-Comté	145 »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	600 »	16.000	1/16000	»		60 »
C	Firminy	570 »	»	500	»		17 50
C	Pont-l'Évêque (Vienne)	455 »	»	500	»		»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	650 »	15.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1310 »	5.500	1.000	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	695 »	11.000	500	»	septemb. mars	37 50
C	Claparède et Cie	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	30 »
C	[illegible] et Cie	[illegible]	2.500	250	»		»
C	Christofle et Cie	700 »	4.000	500	»		»
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	400 »	21.500	1/21500	»		18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	113 75	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	[illegible]	200.000	250	125		néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	880 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	43 75	30.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille et usines de Portes	107 50	48.000	1/48000	»	avril octobre	8 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	650 »	[illegible]	1.000	»	1er juin	60 »
C	Cahors	500 »	1.050	1.050	»		25 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»		45 »
A	Saint-Étienne	1000 »	1.050	1/1050	»		100 »
A	Lyon	2260 »	7.500	1/7500	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1775 »	2.100	1/2100	»		77 50
A	Metz	1350 »	1.500	1/1500	»		100 »
C	Reims	630 »	»	»	»		»
C	[illegible]	1480 »	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	8.000	500	»	janvier juillet	33 58
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	350 »	8.000	500	»	août	13 »
C	Cohin	500 »	15.000	500	»	janvier juillet	»
C	Société Linière	[illegible]	1.500	500	»		»
A	Pont-Rémy	125 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 50
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»		»
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»		»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	14.000 »	3.000	1/3000	»		750 »
C	Montluçon	400 »	24.000	500	»		néant.
A	[illegible] (Belgique)	640 »	22.000	500	»	septembre	22 50
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie, Vidanges	250 »	24.000	500	»		30 »
C	[illegible]	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	[illegible]	[illegible]	40.000	100	»		néant.
C	Compagnie générale des Eaux	295 »	80.000	250	»		15 »
C	Télégraphes électr. Digeon et Cie	[illegible]	8.7500	100	»	5 févr. juillet	»

[illegible]	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de [illegible]	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	5.000	500	11	avril octobre	25 »
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	66		3 »
500	Ports de Marseille	405 »	20.000	500	13	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	[illegible]	12.000	500	1870	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1160 »	»	1.250	»		50 »
»	— nouvelles	1095 »	18.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	1025 »	6.000	1.200	29	1er avril oct.	60 »
»	— nouvelles	1040 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	60 »
370	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	40	janvier juillet	15 »
100	Télégraphie méditerranéenne	[illegible]	14.000	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	440 »	11.000	500	46	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville 1856-57)	[illegible]	8.000	[illegible]	50	janvier juillet	30 »
250	Compagnie générale des Eaux	251 50	20.000	500	40	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	[illegible]	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	455 »	2.400	562 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	272 50	7.400	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	405 »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	736 25	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	460 75	33.500	500	45	janvier juillet	25 »
230	Union des gaz	[illegible]	21.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	301 25	3.000	300	44	15 mai [illegible]	15 »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 2 AU 8 JUIN

Longueur Expl.	Longueur Totale	Durée	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Compt.	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Compt.	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Compt.	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Compt.	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Compt.	Vendredi 8 Terme
1673	2676	99	300.000	500	»	81 fr pour 1859	avril 1860	Orléans	1385 ..	1381 25	1400 ..	1398 75	1382 50	1390 ..	1380 ..	1381 25	1382 50	1380 50	1380 ..	1378 75
919	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	970 ..	969 ..	970 ..	968 75	[illegible]	977 50	974 75	976 75	976 75	977 50	977 50	976 25
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	660 ..	...	665 ..	667 50	665 ..	667 50	666 25	667 50	672 50	...	672 ..	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Nord actions au 1er tirage	...	...	...	...	915 ..	...	903 75	...	...	...	910 ..	910 ..
1619	1930	99	500.000	500	»	34 30 pour 1859	mai 1860	Est	598 75	600 ..	610 ..	602 50	606 75	610 ..	600 ..	600 ..	598 75	597 50	600 ..	601 75
1363	2035	»	663.000	500	»	62 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	871 25	872 75	877 50	880 ..	875 ..	871 50	872 50	873 75	871 50	870 ..	870 ..	871 25
793	1033	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	515 ..	515 ..	510 ..	516 25	515 ..	514 25	517 50	517 50	515 ..	516 25	514 25	515 ..
1100	2,304	99	300.900	500	»	77 50 pour 1859	octobre 1859	Ouest	570 ..	570 ..	570 ..	572 50	571 25	570 ..	568 75	570 ..	570 ..	...	568 25	...
320	324	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	405 25	407 10	405 ..	407 50	405 ..	407 50	...	410 ..	407 50	...	405 ..	405 ..
58	68	99	30.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	...	...	120 ..	...	125 ..	...	120 ..	120 ..	...	...	125 ..	120 ..
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	505 ..	...	505 ..	505 ..	505 25	...	505 ..	505 ..	501 25	502 50	501 25	500 ..
134	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	460 ..	...	...	...	460 ..	...	460 ..	...	...	...	...	...
»	»	»	44.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	470 ..	...	...	...	...	...	470 ..	...	...	...	...	...
1313	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	Chemins autrichiens	512 50	511 25	512 50	516 25	513 75	512 75	513 50	513 50	512 75	513 50	511 25	512 75
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	411 25	413 75	415 ..	415 ..	412 50	415 ..	412 50	...	415 ..	...	413 50	412 50
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1856	Russes (150 fr. payés)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	460 ..	...	460 ..	...	460 ..	...	460 ..	...	462 50	...	...	...
98	275	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	242 50	»	237 50	»	230 ..	»	230 ..	»	225 ..	»	230 ..	»
105	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	420 ..	»	...	»	421 25	»	420 ..	»	420 ..	»	420 ..	»
..	..	..	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	...	...	...	...	485 ..	...	490 ..	...	490 ..	...	490 ..	...
662	915	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	517 50	518 25	523 75	523 75	521 75	523 75	523 75	520 ..	522 75	523 75	522 75	521 75
»	»	..	»	»	...	»	»	Saragosse-Barcelone	472 50	...	463 75	...	467 50	...	410 ..	...	417 50	...	423 75	...
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (Int. gar.)	avril 1860	Romains	327 50	...	330 ..	...	330 ..	...	330 ..	...	...	...	330 ..	...
»	»	99	36.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	410 ..	»	408 75	410 ..	400 ..	...	...	»
»	132	99	67.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	530 ..	520 ..	570 ..	530 ..	530 ..	...	515 ..	517 50	500 ..	...	715 ..	...
1306	3133	99	750.500	500	350	...	[illegible]	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	506 ..	458 75	501 50	501 50	540 ..	540 ..	500 ..	500 ..	491 75	497 50	496 25	497 50
»	783	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	...	...	465 ..	467 25	465 75	467 50	450 ..	445 ..	447 50	445 ..	445 ..	»
»	»	90	5?.400	400	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	300 ..	...	305 ..	3?5 ..	300 ..	300 ..	400 ..	400 ..	410 ..	410 ..	412 50	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	2	4	5	6	7	8
1848	5.010	1900	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1842-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	Do.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1842	2.775	1894	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	6.000	1894	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1898	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Do.	Do (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	Do.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	9.000	1897	»	»	1.250	mai.	50 ..	Do.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Do.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.500	1900	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Do.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	1015 ..
1845-1847	15.000	1935	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	950 ..
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 ..	...	...	1030 ..	1030 ..	...
1847-1854	25.750	1930	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	955 ..	955 ..	...	...	...
1851	24.000	1905	300	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	495 ..	...	495 ..	495 ..	...	...
1854	162.614	1956	»	»	625	décembre.	25 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	...	540 ..	540 75	...	505 75	535 ..
1852	203....	1950	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	466 25	470 25	461 50	457 50	490 ..	48? 75
»	5.000	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	1015 ..
1845	6.000	1900	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	17.445	1944	300	»	362	mai.	16 67	Do.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1852	131.007	1953	»	»	510	décembre.	15 ..	Do.	Grand-Central (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1856	256.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Do (nouvelles)	302 50	302 75	303 75	303 ..	301 50	302 50
1858	63.643	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	...	...	30? ..	...	305 ..
1856	364.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Do.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	307 ..	307 ..	307 50	307 50	307 50	306 ..
1853-1857	1162.000	1904	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	303 75	306 ..	305 ..	305 ..	304 75	305 45
1854-1857	615.000	1928	divers.	»	500	mai.	15 ..	Do.	Nord	307 ..	307 ..	301 50	300 25	306 ..	307 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Do.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	303 75	303 75	303 75	...	303 ..	303 75
1857	54.545	1904	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Do (nouvelles)	...	...	...	301 25	302 50	300 75
»	250.000	1956	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	301 25	302 50	303 75	301 50	301 25
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	302 75	305 ..	302 75	303 ..	302 50	302 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Bourbonnais	[illegible]	302 ..	300 ..	303 75	303 75	303 75
»	340.785	1957	295	»	500	juin	15 ..	Do.	Midi gar.	[illegible] 75	301 50	303 50	302 50	303 75	304 75
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	...	291 25	...	...	301 25	301 25
1857	309.547	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	296 ..	296 25	297 50	[illegible] 25	298 25	296 25
»	25.277	1930	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	302 50	303 75	304 25	...	...	304 25
»	30.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Do.	Dauphiné gar.	302 50	301 25	301 25	302 50	301 50	301 25
1858	600.000	1908	»	»	500	»	15 ..	Do.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	303 75	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..
»	563.636	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	256 75	256 25	256 25	256 25	256 25	256 25
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	257 50	255 ..	255 ..	256 25	256 25	256 25
1858	...	1954	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	241 50	241 25	241 [illegible]	242 50	245 ..	243 75
1858	970.000	19?3	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	305 ..	306 ..	305 ..	307 50	307 50	306 25
1859	24.576	1957	290	»	500	»	15 ..	Do.	Cordoue à Séville	255 75	250 ..	250 ..	250 ..	250 ..	250 ..
1859	»	1900	»	»	500	»	15 ..	Do.	Séville à Jérez	260 75	255 ..	252 75	252 50	253 25	255 ..
»	»	»	»	»	...	»	.. ..		Saragosse-Pampelune	257 50	...	...	...	250 ..	258 75
»	100.000	1907	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	115 ..	117 50	116 25	116 25	115 ..	115 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 2 Comptant.	Samedi 2 Terme.	Lundi 4 Comptant.	Lundi 4 Terme.	Mardi 5 Comptant.	Mardi 5 Terme.	Mercredi 6 Comptant.	Mercredi 6 Terme.	Jeudi 7 Comptant.	Jeudi 7 Terme.	Vendredi 8 Comptant.	Vendredi 8 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	69 95	69 75	70 10	70 15	69 95	69 95	70 ..	70 ..	69 40	69 90	69 90	69 90
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96 25	.. ..	96 30	.. ..	96 ..	96 40	96 10	.. ..	96 25	.. ..	96 65	96 40
Banque de France, jouiss. janvier 1860	.... ..	»	2820 ..	»	2820 ..	»	2820 ..	»	2830 ..	»	2830 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	670 ..	»	675 ..	...	677 50	»	673 ..	...	675 ..	»	675 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	892 50	...	885 ..	885 ..	885 ..	890 ..	880 50	880 ..	890 ..	877 50	880 ..	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	450 ..	...	450 ..	...	455 ..	...	445 ..	...	445 25	...	445 25	...
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 do do	447 50	...	445 ..	...	445 25	»	447 75	»	450 ..	»	450 ..	...
— 10e d'Obligat. 4 0/0 do do	98 75	»	97 50	»	97 75	»	97 50	»	97 75	»	98 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 do novembre 1858	90 ..	»	98 50	»	92 50	»	92 50	»	92 50	»	92 50	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	1010 ..	»	1015 ..	»	.... ..	»	1013 ..	»	.... ..	»	1013 ..	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	665 75	668 ..	615 ..	670 ..	667 50	665 ..	665 75	...	665 ..	660 ..	660 ..	658 75
Crédit industriel et commercial	501 25	...	508 75	...	505 ..	...	...	...	507 50	...	511 50	...
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1125 ..	»	1125 ..	»	1120 ..	»	1120 ..	»	1120 ..	»	11.0 ..	»
Do do 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	497 50	»	497 50	»	495 ..	»	495 75	»	500 ..	»	500 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	227 50	»	227 50	»	227 50	»	228 75	...	227 50	»	227 50	»
Ville de Marseille, Obligations 1849 tout payé, jouiss. janvier 1860	.... ..	»	.... ..	»	.... ..	»	»	»	.... ..	»	.... ..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	95 ..	»	95 1/8	»	95 1/8	»	95 1/8	»	95 3/8	»	95 3/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	99 3/4	»	99 3/4	»	97 ..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	83 75	...	84 ..	»	84 ..	...	84 ..	...	84 ..	»	84 25	...
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	53 ..	»	53 ..	»	53 ..	»	.. ..	»	53 ..	»	53 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	81 1/8	»	81 1/2	»	.. ..	»	81 1/2	»	82 ..	»	81 1/2	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	82 ..	»	82 1/2	»	82 ..	»	80 ..	»	81 ..	»	81 ..	»
Crédit mobilier espagnol, 500 fr. payés jouissance janvier 1860	465 ..	...	465 ..	465 ..	465 ..	...	...	465 25	465 ..	...	...	465 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	37 ..	...	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	37 3/4	.. ..	37 3/4	37 3/4
Do 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	47 3/4	»	48 ..	»	48 ..	»	.. ..	»	48 ..	»	.. ..	»
Do Do 1857, jouissance janvier 1860	.. ..	.. ..	47 3/4	.. ..	48 ..	.. ..	.. ..	.. ..	48 ..	.. ..	47 7/8	.. ..
Do intérieur, jouissance janvier 1860	46 1/4	46 1/2	46 1/2	46 1/2	46 5/8	46 3/4	46 5/8	.. ..	46 3/4	46 5/8	46 3/4	46 7/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	...	»	...	...	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1037 — 19e ANNÉE — N° 24 — SAMEDI 16 JUIN 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris................ 10 fr. par an
Départements....... 12 —
Étranger........... 18 —

PRIX DES INSERTIONS

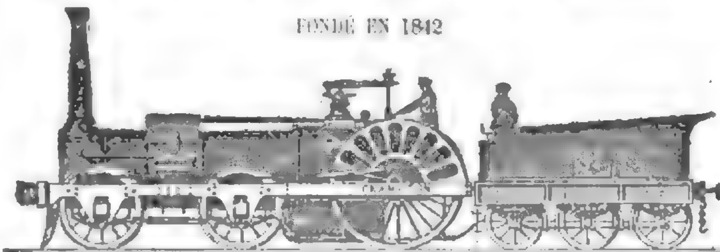
Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 »»

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1860 sera payé à partir du 2 juillet prochain, à raison de 15 francs par action :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer romains sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, montant à 7 fr. 50 c. par obligation, sera payé à partir du 2 juillet prochain, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, soit 15 fr. par obligation, leur sera payé à partir du 2 juillet prochain, sans retenue pour l'impôt, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société sont prévenus que, par suite de la décision prise en assemblée générale, le 26 du mois dernier, il leur est payé, depuis le 1er juin courant, 4 fr. 35 c. par action nominative, et 4 fr. 05 c. par action au porteur, pour solde du dividende de l'exercice 1859.

Ce dividende est payé sur la production des titres.

MM. les actionnaires sont également prévenus que les actions sorties au tirage effectué dans cette assemblée sont remboursées à raison de 300 fr. à partir de la même époque.

La liste officielle de ce tirage se trouve à la page 477 du numéro du 2 juin.

Les paiements ont lieu au siége de la Société, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

(LIGNE PIO-CENTRALE)

Une assemblée ordinaire et extraordinaire des actionnaires de la Société générale des chemins de fer Romains aura lieu le lundi 25 juin 1860, à huit heures du soir, à Paris, rue Richelieu, n° 99, pour :

Approuver, s'il y a lieu, les comptes; recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

Recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

Conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions. Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions donnant droit à assister à cette assemblée générale

devra être effectué au moins dix jours avant le jour de l'assemblée, savoir :

A Paris, dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, n° 99;

A Rome, au siége social, palais Filippani, place de la Pilotta.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le départ de l'Empereur pour Bade, où Sa Majesté doit avoir une entrevue avec le prince régent de Prusse, et la présence simultanée dans cette ville des rois de Bavière et de Wurtemberg, ont produit l'effet le plus favorable dans l'opinion publique et particulièrement dans le monde des affaires. Si l'on pouvait douter de l'importance de cette conférence amiable tenue par quatre souverains, le désappointement de certains journaux d'outre-Rhin, systématiquement hostiles à la France, suffirait pour en bien déterminer la portée. Ces journaux comprennent qu'une pareille entrevue est de nature à faire cesser des malentendus soigneusement entretenus, et à faire disparaître les défiances habilement propagées entre les gouvernements allemands et le gouvernement français.

En France on ne doute pas que cette réunion intime des quatre souverains ne soit la sanction de la note publiée le 2 juin par le *Moniteur*, et qui protestait d'une manière si ferme et si digne contre les interprétations malveillantes des intentions de l'Empereur.

Ainsi, d'une part, les inquiétudes du côté de l'Allemagne vont disparaître, et du côté de l'Italie l'œuvre de la France est maintenant accomplie. Déjà nos soldats ont pu quitter le pays où ils se sont couverts de gloire, et en partant suivis des bénédictions de tout un peuple, ils le laissent maître de lui-même et fort de son union contre toute entreprise étrangère. Et au moment même où viennent de se compter les dernières étapes de nos victorieux bataillons, la Savoie et Nice redevenues françaises par l'expression libre de leurs vœux les plus chers, voient célèbrer la fête nationale de leur retour à leur ancienne patrie.

Il y a évidemment dans l'ensemble de ces faits quelque chose de providentiel, et tout indique qu'une ère de paix doit sortir des événements qui viennent de s'accomplir en Europe. Si l'on rapproche l'époque actuelle d'une époque devenue célèbre par le mouvement de prospérité industrielle et financière qui l'a signalée, l'ère de 1855-1856, on trouve qu'elles présentent entre elles de frappantes analogies.

Comme en 1855, une grande exposition vient de s'ouvrir, et le concours d'agriculture qui va être inauguré sera comme le signal des œuvres fécondes de l'ère de paix de 1860. Nous croyons qu'en effet jamais exposition agricole n'aura prouvé d'une manière plus frappante le développement merveilleux de l'amélioration matérielle et de la production d'un pays sous l'active et intelligente impulsion du gouvernement impérial.

La situation actuelle présente donc, nous en sommes convaincu, les éléments d'un grand mouvement industriel et financier ; tout l'indique, tout y concourt, et sans doute le moment n'est pas loin où l'administration supérieure reconnaîtra la nécessité de lui donner dans le marché des fonds publics régénéré un indispensable auxiliaire.

L'émission des obligations des Compagnies de chemins de fer va créer aux capitaux disponibles un nouvel emploi en créant au travail de nouveaux débouchés, et s'il existe encore quelques dissidences sur le moyen le plus avantageux de faire cette émission, nul doute qu'elles ne soient bientôt levées. Les circonstances rappelées par le *Constitutionnel* dans un article publié sur ce sujet, nous paraissent établir de la manière la plus positive que l'intérêt commun des Compagnies est de s'entendre pour adopter un mode uniforme d'émission.

Voici d'ailleurs ce que dit à cet égard le *Constitutionnel* :

« On assure que les Compagnies de chemins de fer ont obtenu du gouvernement l'autorisation d'émettre trois cent millions d'obligations pour les travaux en cours d'exécution ; mais il paraît qu'une difficulté se présente au sujet de cette émission.

» Quelques Compagnies, représentées par de hautes notabilités financières, veulent négocier leurs titres directement, tandis que d'autres Compagnies voudraient confier leur émission à la Banque de France.

» Il serait très-regrettable que cette divergence d'opinions persistât; elle serait nuisible au crédit public comme au crédit des Compagnies, car on verrait se renouveler le spectacle donné en 1857 et 1858, lorsque les obligations s'émettaient à 267 fr. 50 c.

» Ce fut précisément pour mettre un terme à une situation si fâcheuse que les Compagnies se réunirent en juillet 1858, pour confier à la Banque de France l'ouverture d'une souscription publique, afin d'émettre en une seule fois, et dans des conditions uniformes, toutes les obligations qu'elles avaient à négocier. Le succès dépassa les espérances, car, en quelques jours, 75 millions d'obligations furent non-seulement placés, mais admirablement classés, puisque dans les deux mois qui suivirent la clôture de cette souscription, les obligations acquirent une plus-value de 10 0/0.

» Cependant, si, comme on l'assure, les Compagnies ne sont pas d'accord pour faire leur émission en commun et que quelques-unes d'entre elles préfèrent confier la négociation à leurs banquiers, on ne saurait s'y opposer. Mais comme les capitaux provenant des obligations à émettre sont destinés aux travaux du nouveau réseau des chemins de fer, pour lequel l'Etat garantit un minimum d'intérêt, il est bien entendu que les Compagnies dissidentes doivent justifier que leurs banquiers ont pris ferme, et pour leur propre compte, les obligations qu'elles refusent de négocier par l'intermédiaire de la Banque de France. On ne saurait admettre, en effet, que les Compagnies refusassent le concours de la Banque de France, si elles n'avaient reçu de leurs banquiers un engagement qui les fît échapper

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	65	748	268	188
Au 9 Février.....	540	517	42	85	40	739	239	195
Au 8 Mars........	544	489	41	84	40	740	221	216
Au 12 Avril........	535	479	40	83	40	742	167	210
Au 10 Mai..........	522	468	39	94	40	764	126	210
Au 14 **Juin**......	**551**	**436**	**40**	**108**	**40**	**744**	**126**	**249**
Augmentation...	29	»	1	14	»	»	»	39
Diminution.....	»	30	»	»	»	20	»	»

aux éventualités qui pourraient résulter d'un défaut de réalisation en temps opportun. »

Le bilan de la Banque de France indique une certaine stagnation dans les affaires, résultat prévu et de l'état de transition où le commerce se trouve par suite de changement de régime économique, et de l'ouverture de la saison d'été. Le portefeuille a diminué de 30 millions, et les comptes courants des particuliers, c'est-à-dire l'argent inactif, se sont accrus de 39 millions.

Voici comment se résume le mouvement de la Banque :

Elle a reçu par remboursement du portefeuille. . . . . 30 millions.
Par dépôts des particuliers. 39

Ensemble. . . . . . 69 millions.

Qui sont représentés :

1° Par une augmentation de l'encaisse de . . . . 29 millions.

2° Par une diminution des billets en circulation. 20

3° Par une augmentation d'avances sur rentes, actions et obligations, de 15

4° Par une augmentation d'actif (comptes divers), de . . . 2

5° Par une diminution de passif (effets à payer, arrérages de valeurs transférées, escomptes, réescomptes et comptes divers), de 3

Balance . . . 69 millions.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 80, ferme à 68 50.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 40, ferme à 96 75.

L'emprunt est coté 68 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	26.70 0/0
Est (23e semaine)	15 01 0/0
Est (22e semaine)	12.29 0/0
Dauphiné	11.28 0/0
Central Suisse	9.02 0/0
Ouest	6 25 0/0
Ardennes	6.08 0/0
Nord	4 08 0/0
Orléans	4.01 0/0
Midi	3.76 0/0
Ouest suisse	3.68 0/0
Autrichiens	3.43 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	9.93 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	18.31 0/0
Bessèges a Alais	25.80 0/0
Victor-Emmanuel	30,03 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	30.65 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	8 juin	15 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 20	68 50	» 30	ex »»
Rente 4 1/2 0/0	96 45	96 75	»» 30	» »»
Banque de France	2830 »»	2880 »	50 »»	»» »»
Consolidés	95 3/8	95 6/8	»» »»	3/8 ex
Crédit foncier	880 »»	840 »»	»» »»	40 »»
Crédit mobilier	658 75	667 50	8 95	» »»
Comptoir d'Esc'e	675 »»	675 »»	» »»	» »»
Orléans	1328 75	1337 50	8 75	» »»
Nord	976 25	980 »»	3 75	»» »»
Nord nouveau	870 »»	868 75	»» »»	1 25
Est	598 75	598 75	»» »»	» »»
Paris-Méditerran'	871 25	875 »»	3 75	» »»
Midi	515 »	517 50	2 50	»» »»
Ouest	570 »»	571 25	1 25	»» »»
Genève	405 »»	400 »»	» »»	5 »»
Dauphiné	590 »»	592 50	2 50	» »»
Graissessac-Béziers	130 »»	115 »»	»» »»	15 »»
Ardennes ancien	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	513 75	521 25	7 50	»» »»
Victor-Emmanuel	412 50	415 »»	2 50	»» »»
Russes	485 »»	485 »»	»» »»	» »»
Romains	330 »»	330 »»	»» »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	497 50	502 50	5 »»	» »»
Saragosse	523 75	525 »»	1 25	» »»

LES CHEMINS DE FER EN 1859.

QUATRIÈME ARTICLE.

IV

CHEMINS DE FER DE L'EST.

L'ancien réseau de l'Est, d'une longueur de 985 kilomètres, est achevé et exploité, sauf le petit embranchement de Thann à Wesserling, qui n'a que quelques kilomètres d'étendue. La dépense faite et à faire sur ce réseau, après déduction du prix des travaux exécutés par l'Etat, a été évaluée 310 millions de francs ; ce qui fait ressortir à environ 314,720 fr. par kilomètre les dépenses de premier établissement.

Le nouveau réseau, comprenant 895 kil., est livré à l'exploitation sur une longueur d'environ 767 kilomètres. Néanmoins, à raison des parties communes aux deux réseaux, la longueur totale actuellement exploitée n'est ensemble que de 1,680 kilomètres. Le capital à dépenser sur le nouveau réseau est évalué 367,500,000 fr. : ce qui ferait ressortir à 410,614 fr. la dépense kilométrique.

La différence entre le coût kilométrique de l'ancien et du nouveau réseau provient, on le sait, de ce que l'ancien réseau a été construit dans les conditions de la loi de 1842, c'est-à-dire que l'Etat a exécuté les terrassements et les travaux d'art.

Le total des produits effectifs de l'ancien réseau pendant l'exercice 1859, s'est élevé à fr. 41,028,815 88

Soit environ 42,760 fr. par kilomètre.

Les dépenses de toute nature, y compris celles des exercices clos, se sont élevées à fr. 17,916,736 36

Reste fr. . . 23,112,079 52

Qui donneraient environ 24,075 fr. de recette nette par kilomètre, chiffre inférieur aux 27,800 fr. auxquels les actions auront droit à partir du 1er janvier 1865, avant qu'il y ait lieu de faire aucun prélèvement en faveur du nouveau réseau.

Si de ce chiffre net, soit. 23,112,079 52

On défalque les charges d'emprunt et d'amortissement s'élevant (sous déduction des placements de capitaux), à fr. 2,197,590 54

Il reste comme bénéfice net 20,914,488 98

D'où il faut déduire encore :

1° Pour la réserve, fr. 1,043,590 47

2° Caisse des retraites, fr. 42,679 50

3° Pour la réfection de la voie, fr. 500,000 » 1,586,269 97

Reste à partager, fr. . . . 19,328,219 01

Il a été distribué :

1° Un premier dividende de fr. . . . . 9,967,940 »

2° Un dividende complémentaire de fr. . . . . 9,350,000 »

Ensemble. . . . . . . 19,317,940 »

Représentant 38 fr. 70 par action (1).

Et il reste à reporter sur l'exercice prochain, fr. 10,279 01

Somme égale, fr. . . . 19,328,219 01

A propos du calcul que nous avons établi au sujet des actions nouvelles du Nord (voir notre numéro du 26 mai dernier), nous avons reçu quelques demandes d'explications auxquelles nous nous empressons de satisfaire, en donnant le détail de ce calcul que nous n'avons présenté qu'en gros. Nous faisons observer préalablement qu'au produit des

(1) Ceci n'est pas tout à fait exact, car le premier dividende de 9,967,940 fr. divisé entre 500,000 actions, ne donne que 19 fr. 93 c. et une fraction, au lieu de 20 fr., et le dividende total n'est que de 38 63 au lieu de 38 70. Il est clair que 38 fr. 70 donneraient pour 500,000 actions 19,350,000 fr. et non 19,317,940 francs. Nous constatons, pour ordre, cette différence sans pouvoir l'expliquer.

actions nouvelles, tel que nous l'avons indiqué, il faut ajouter l'intérêt à 5 0/0 pendant le premier semestre sur les 300 fr. versés, soit 7 fr. 50, ce qui portera le revenu total du premier tiers des actions nouvelles à environ 39 fr. par action. Mais comme nous ne présentions que le compte de l'exploitation, nous n'avions pas tenu compte de ces 7 fr. 50 qui incombent au compte de premier établissement.

Rappelons maintenant que les actions nouvelles jouissent d'un intérêt de 5 0/0 sur les sommes versées jusqu'à leur assimilation aux actions anciennes; par conséquent, le premier tiers des actions nouvelles a droit, pendant le premier semestre de 1860, à 5 0/0 d'intérêt sur les 300 fr. versés; et comme elles sont libérées à partir du 1er juillet, elles toucheront pour le second semestre l'intérêt à 4 0/0, comme les actions anciennes, sur les 400 fr. valeur nominale de l'action libérée.

On sait qu'en outre, l'ancien réseau, en acceptant la charge des actions nouvelles, fait passer au compte du nouveau réseau une somme égale en obligations. Par conséquent, le coupon de 7 fr. 50, représentant l'intérêt à 5 0/0 pour le premier semestre sur 300 fr. versés, est supporté par le compte de premier établissement; le coupon de 8 fr. représentant l'intérêt à 4 0/0 du second semestre sur 400 fr., incombe au contraire au compte d'exploitation; mais ce compte se déchargera en même temps d'une somme égale en faisant passer au compte du nouveau réseau une quantité d'obligations équivalente aux 41,666 actions qui vont entrer en partage du dividende.

Ceci posé, nous en déduisons les chiffres suivants:

Etant donné que le produit net à distribuer en 1860 soit exactement égal à celui de 1859, soit fr.	26,278,106 84
Les charges d'emprunt devront être diminuées d'une somme égale à l'intérêt semestriel à 4 0/0 du premier tiers des actions nouvelles, soit	333,328 »
Ce qui porterait la somme à distribuer à fr.	26,611,434 84

Dont la répartition aurait lieu ainsi:

1° Intérêt à 4 0/0 aux 400,000 actions anciennes.	6,400,000 »
2° Intérêt d'un semestre aux 41,666 actions nouvelles.	333,328 »
	6,733,328 »
Dividende de 47.22 aux actions anciennes.	18,888,000 »
Dividende de 23.61 aux actions nouvelles.	983,734 »
Total fr.	26,605,062 »

Et il resterait à reporter un solde d'environ.	6,372 84
Somme égale au produit net.	26,611,434 84

Ainsi les actions anciennes toucheraient:

1° Intérêt fr.	16 »
2° Dividende	47 22
Ensemble fr.	63 22

Les actions nouvelles toucheraient sur les produits de l'exploitation:

1° Intérêt de second semestre fr.	8 »
2° Moitié de dividende	23 61
Total.	31 61
Y ajoutant l'intérêt à 5 0/0 sur 300 fr. pour le premier semestre.	7 50
On a un total par action nouvelle de fr.	39 11

Il est facile de comprendre que si nous avons supposé pour 1860 un produit égal à celui de 1859, c'est uniquement pour avoir une base d'opération. Mais quelles que soient les variations du revenu, la proportion établie ci-dessus entre les deux natures d'actions ne serait pas sensiblement modifiée.

J.-G. Borbot.

CHEMINS D'EMBRANCHEMENT.

Le Corps législatif est saisi d'un projet de loi relatif à l'établissement de chemins de fer d'embranchement:

De Caen à Flers;
De Mayenne à Laval;
D'Epinal à Remiremont;
De Lunéville à Saint-Dié.

Nous reviendrons avec détails sur ce projet.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Un décret impérial, transmis au corps législatif, ordonne le retrait du projet de loi portant autorisation pour le ministre des travaux publics, de garantir à la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers un minimum d'intérêt.

F. Grimaud.

LIGNES SECONDAIRES DES CHEMINS DE FER.

L'annonce de la présentation prochaine au Corps législatif d'un projet de loi ayant pour but l'établissement des tronçons de chemins de fer destinés à relier nos grandes lignes de fer, dans les départements qu'elles traversent, aux principaux centres de population ou d'industrie, a naturellement produit une certaine émotion parmi les nombreux intéressés.

L'exécution d'un pareil projet aurait, en effet, pour résultat de ne plus laisser subsister de lacune entre les centres de production et les centres de consommation, et il existe encore un grand nombre de districts manufacturiers ou agricoles qui se trouvent entièrement isolés de notre grand réseau de voies ferrées. Cet isolement les constitue naturellement en état d'infériorité à l'égard de ceux qui sont desservis par les chemins de fer.

On sait que l'administration a admis, en principe, et cela avec juste raison, qu'il ne serait pas concédé de lignes parallèles aux lignes existantes. Les grandes lignes de chemins de fer partent toutes de Paris et se dirigent vers leurs points extrêmes en formant entre elles des angles à peu près égaux. Des lignes de second ordre, qu'on peut appeler lignes transversales, sont appelées à compléter le réseau principal, en rattachant aux lignes mères les points importants qui sont restés en dehors de leur action. Les lignes secondaires, formant pour ainsi dire les mailles du réseau, doivent apporter de nouveaux éléments de vie aux artères principales, en même temps qu'elles sont destinées à assurer partout le développement de la richesse nationale.

On comprend, dès lors, les espérances qu'a dû faire naître l'annonce d'un pareil projet, et on comprend aussi que quelques intérêts engagés dans la question de l'établissement des tronçons de chemins de fer, s'efforcent de faire prévaloir tel ou tel tracé, aux dépens de tel autre qui leur paraît moins avantageux.

Parmi les lignes concédées à titre éventuel à la Compagnie d'Orléans, aux termes des conventions nouvelles intervenues entre cette Compagnie et M. le ministre de l'agriculture et du commerce, le 11 mars 1859, convention sanctionnée par le Corps législatif, figure une ligne de Poitiers à Limoges, au capital garanti de 39 millions de francs. D'après un tracé qui paraît adopté en principe par la Compagnie d'Orléans, puisqu'il figure sur une carte publiée par elle, la ligne de Poitiers à Limoges traverserait les arrondissements de Montmorillon et de Bellac, toucherait ces deux villes et irait rejoindre la ligne de Châteauroux à Limoges, un peu au-dessous de la Souterraine qu'elle emprunterait sur une longueur de 50 kilomètres, pour se prolonger de là jusqu'à Montluçon.

Une brochure que nous avons sous les yeux et qui ne sera sans doute pas la dernière à traiter des questions de cette nature, propose un tracé qui diffère complétement du précédent.

Cette brochure propose un chemin direct de Limoges à Nantes, traversant du nord-ouest au sud-est les cinq départements de la Loire-Inférieure, de la Vendée, des Deux-Sèvres, de la Charente et de la Haute-Vienne, et se dirigeant de Nantes sur Napoléon-Vendée, de Napoléon-Vendée sur Niort, par Luçon et Fontenay; enfin de Niort à Limoges, par Chef-Boutonne, Villefagnan, Ruffec, Chabanais et Saint-Junien.

La jonction de Limoges à Poitiers se trouverait établie par le croisement des deux voies à Ruffec.

Il ne nous paraît pas possible de donner une opinion sur un projet qui se présente dans de pareilles conditions. La convention passée entre la Compagnie d'Orléans et l'ad-

ministration désigne ainsi la ligne à créer : « de Poitiers à Limoges. » Nous ne nions pas que la ville de Limoges n'ait un intérêt sérieux à voir établir une ligne directe sur Nantes dont elle serait la tête, en même temps qu'elle deviendrait le sommet d'un triangle communiquant avec Nantes et Bordeaux, mais dans l'état, la question ne saurait se poser ainsi. Qu'on discute le tracé par Bellac et Montmorillon ou le tracé par Ruffec, de Poitiers à Limoges, nous le comprenons, et cette discussion ne pourra sans doute qu'éclairer un point que nous voulons bien considérer comme douteux; mais l'administration peut-elle prendre en considération un projet qui change complétement les bases admises dans les conventions nouvelles, et qui en résumé sont le point de départ de la garantie accordée par le gouvernement? Il faudrait dans tous les cas, ce nous semble, qu'une brochure, pour proposer des modifications aussi radicales aux projets déjà étudiés, s'appuyât sur des documents certains et sur des enquêtes spéciales, dans lesquelles tous les intérêts auraient pu se faire entendre. Nous nous bornons donc pour aujourd'hui à la signaler, sans nous engager dans un débat qui manquerait d'opportunité.

J.-G. Bordot.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P. DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Assemblée générale du 23 mai 1860.

Nous avons publié dans notre dernier numéro le rapport lu aux actionnaires de la Compagnie des chemins de fer autrichiens dans l'assemblée générale du 23 mai 1860.

Il ressort de ce rapport que les difficultés que la Compagnie a eu à traverser à la suite des circonstances politiques et financières que tout le monde connaît ont été surmontées, et que l'exercice qui vient de s'écouler a vu s'accomplir des réformes sérieuses et des améliorations importantes.

Les dépenses de premier établissement dont la moyenne pour les exercices précédents s'était élevée à 10 millions de florins environ par an, ne se sont élevées pour 1859 qu'à 3,700,000 florins.

Les résultats de l'exploitation accusent une augmentation de recettes de 3,278,187 florins.

Les dépenses se sont abaissées de 192,504 florins.

C'est, en résumé, une réduction de dépenses de 2 64 0/0.

L'assemblée a approuvé les comptes qui lui étaient présentés; elle a également autorisé la remise aux fondateurs de titres aux porteurs d'une valeur indivisible, au moyen de la création de 44,444 titres égaux, dits actions de jouissance, donnant droit annuellement au dividende d'une action ordinaire. Déjà la première assemblée générale avait arrêté une formule de liquidation des droits attribués aux fondateurs, au moyen de la remise de 44,444 actions contre versement de 500 fr. par action; mais cette combinaison n'ayant pas été approuvée par le gouvernement autrichien, la délibération de l'assemblée n'a pu être exécutée.

L'assemblée a, en outre, voté, ainsi que nous l'avons déjà annoncé, la répartition d'un dividende de 35 fr, y compris l'intérêt de 25 fr. par action.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 9 JUIN 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 9 Juin
Paris-Méditerranée	28.226 91	870 »»
Nord	25.973 73	973 75
Orléans	18.070 36	1322 50
Ouest	17.250 95	563 »»
Est	15.278 48	597 50
Bességes	15.938 01	440 »»
Midi	11.621 36	516 25
Genève	10.465 16	407 50
Ardennes	8.865 03	460 »»
Dauphiné	8.080 35	585 »»
Autrichiens	fl. 6.502 36	513 75
	Au 2 juin.	
Lombards-Vénitiens-Sud.	12.559 41	498 75
Madrid à Alicante	13.733 40	518 25
Victor-Emmanuel	10.890 05	410 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER NAPOLITAINS.

Un décret royal, inséré au journal officiel des Deux-Siciles du 30 avril dernier, décide la construction d'un réseau de lignes ferrées dans son royaume.

En voici la traduction littérale :

« François II, par la grâce de Dieu, roi des Deux-Siciles, etc., voulant qu'un réseau de voies ferrées couvre les plus fertiles et les plus industrieuses contrées de notre royaume en deçà et au delà du cap Faro, et cela dans le but d'améliorer de plus en plus les conditions économiques des populations, de favoriser le développement progressif de la prospérité publique et de satisfaire aux exigences du mouvement commercial toujours croissant ;

» Considérant que pour atteindre ce but, il est nécessaire d'adopter des moyens qui répondent aux intentions de notre souveraine sollicitude;

» Considérant que ces moyens se réduisent à deux : la voie de la concession entourée de toutes les facilités possibles avec l'assurance d'un minimum d'intérêts, ou d'une subvention, ou bien la voie de l'entreprise directe pour le compte du gouvernement, avec des capitaux napolitains, avec la condition d'une prompte exécution ;

» Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

» Trois grandes lignes de voies ferrées seront, dès à présent, construites sur le continent. Ces trois lignes, partant de la capitale, mettront en communication la Méditerranée avec l'Adriatique et la mer Ionienne. La première partira de Naples et aboutira à Lecce, en passant par Foggia et Brindisi ; la seconde se dirigera de Naples sur Reggio par la Basilicate ; la troisième traversera les Abruzzes jusqu'au Tronto.

» Seront également construites dès à présent trois grandes lignes de chemins de fer en Sicile. Toutes trois partiront de la capitale et se dirigeront l'une sur Catane, l'autre sur Messine, la troisième sur Girgenti et Terranova. Elles mettront ainsi en communication la Méditerranée avec la mer Ionienne et avec le détroit.

» La construction de ces grandes lignes sera poursuivie avec la plus grande célérité, soit par les concessionnaires, soit pour le compte de notre gouvernement.

» L'examen du système qu'il conviendra d'adopter définitivement soit celui de la concession ou de l'exécution par l'Etat, les études, projets, marchés, etc., etc., seront soumis, pour ce qui concerne les chemins du continent, à une commission composée de M. le conseiller d'Etat prince de Comitine, du ministre secrétaire d'Etat chevalier Salvator Murena, du prince d'Ottajano, intendant de Naples, du chevalier D. Giovanni Rocco, procureur général à la Cour des comptes ; du commandeur D. Antonio Spinelli ; du marquis D. Augusto la Grua, et de M. D. Agostino Magliani, chef de division des finances, secrétaire.

» Cette commission pourra, dans le cours de ses travaux, se mettre en relations, par l'entremise de son président, avec les ministères et appeler dans son sein tout fonctionnaire et ingénieur, selon qu'elle le croira utile.

» La commission nous soumettra directement ses travaux.

» Quant à la Sicile il sera statué sur les voies à suivre pour les demandes de concession et les projets d'exécution, lorsque le lieutenant général en Sicile nous aura soumis ses propositions par l'entremise du ministre de Sicile, et cela dans le plus bref délai.

» Notre conseiller d'Etat président du Conseil, est chargé de l'exécution du présent décret. »

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Par décret impérial, rendu le 23 avril 1860, la Société des mines d'Auchy-aux-Bois (Pas-de-Calais) est autorisée à établir à ses frais, risques et périls, un chemin de fer d'embranchement destiné à relier lesdites mines à la ligne des houillères du Pas-de-Calais, concédée au chemin de fer du Nord, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 25 avril 1860 par S. Exc. M. le ministre des travaux publics. L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des Mines d'Auchy-aux-Bois ; toutefois le gouvernement se réserve la faculté d'exiger ultérieurement, et dès que la nécessité en sera re-

connue, après enquête, l'établissement, soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs, soit d'un service de voyageurs et de marchandises.

— Un fait assez curieux à constater et que nous trouvons établi dans les documents statistiques officiels publiés à ce sujet, c'est le développement extraordinaire, et dont on n'a pas une idée bien juste, qui s'est opéré dans la circulation des voyageurs, depuis la période d'établissement des chemins de fer, et la marche toujours ascensionnelle de ce mouvement. Parmi les causes générales qui ont amené ce grand mouvement de voyageurs, surtout à cette époque de l'année, il faut signaler les établissements d'eaux thermales et les bains de mer qui sont desservis par les lignes ferrées. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, depuis que les chemins de fer allemands sont en pleine exploitation, on signale une augmentation d'environ 180 à 200 0/0 sur les voyageurs qui se rendent aux eaux de Bade. Une progression analogue se produit sur les chemins de fer du Nord et surtout de l'Est, ligne directe pour se rendre dans cette délicieuse ville de Bade qui est le point de réunion de la société aristocratique et du grand monde. Si le goût des voyages se développe chaque année dans de telles proportions, avec des conditions de prix qui n'ont subi qu'une diminution relative, que ne peut-on pas attendre lorsqu'un remaniement général des tarifs, qui ne peut manquer de se produire tôt ou tard, aura établi un bon marché réel pour les grands parcours! Il ne faut pas qu'on puisse dire seulement que Bade, séjour charmant, n'est qu'à dix heures de Paris, mais il faudrait pouvoir dire qu'il n'en est qu'à 30 fr. au lieu de 60 fr. C'est seulement au point de vue de l'économie générale de la masse des voyageurs et de l'amélioration progressive que nous désirons voir se réaliser dans l'exploitation des chemins de fer, que nous touchons aujourd'hui, et de loin, à la question d'une diminution dans les tarifs de voyageurs, et que nous appelons du reste de tous nos vœux.

En l'état, les Compagnies de chemins de fer font tous leurs efforts pour multiplier et rendre moins coûteux les voyages par leurs trains de plaisir à prix réduit. Aussi, dans cette saison où les affaires subissent une sorte de temps d'arrêt, chaque ligne organise des voyages à bon marché, et la foule se porte de préférence vers les pays de sa prédilection.

Le chemin de fer de Strasbourg profite particulièrement de cette émigration, grâce surtout à la jonction de son réseau avec celui des chemins allemands qui conduit aux eaux de Bade.

Tout le monde sait que les eaux de Bade occupent le premier rang en Europe, tant par les notabilités et les illustrations de tous les pays qui viennent chaque année y passer la saison de la villégiature que par les magnificences qu'on y déploie. Pour ceux qui aiment une nature merveilleuse, des sites admirables, des forêts séculaires et un paysage sans égal, Bade sera toujours ce pays enchanteur, sans parler de ses fêtes non interrompues, de ses bals, de ses concerts avec une musique sans rivale, de son théâtre qu'on espère inaugurer bientôt, de ses courses qui ont déjà une réputation européenne et de ses magnifiques chasses qui terminent chaque saison.

Nous comprenons qu'il y ait dans ce tableau de quoi séduire les touristes et les amateurs et de quoi multiplier, dans une progression considérable, la circulation des voyageurs sur les chemins de fer. Il faut ajouter que le chemin de fer de l'Est a su organiser un service de voyageurs à grande vitesse qui fonctionne admirablement, et qui mettra Bade en communication avec Paris en dix heures, aussitôt l'achèvement du pont de Kehl. Dès aujourd'hui le trajet se fait en douze heures au moyen d'un service de correspondance très-rapide entre Strasbourg et Kehl.

— Des ingénieurs étudient le tracé d'un embranchement d'Annecy à Seyssel, qui ouvrira à cette ville industrieuse une communication directe par la voie de fer avec Lyon et Paris.

— Le gouvernement piémontais a nommé une commission de dix membres, chargée de l'examen de toutes les questions relatives à la jonction du réseau sarde aux chemins de fer suisses et allemands, en traversant les Alpes helvétiques.

— On écrit de Vierzy au *Journal de Soissons*:

« Nous avons parcouru, ces jours derniers, le tunnel de Vierzy dans toute sa longueur. Les travaux marchent rapidement, et la galerie qui traverse toute la montagne (1,400 mètres) est, sur différents points, complétement voûtée en pierre de taille. Elle offre alors un développement de 8 mètres de largeur sur 6 mètres de hauteur. »

— On écrit de Mâcon, que lors du passage dans cette ville de LL. MM. qui s'y sont arrêtés pour dîner, en se rendant à Lyon, le préfet de Saône-et-Loire a entretenu l'Empereur de plusieurs objets concernant le département, notamment, du chemin de fer de Paray à Mâcon, dont la construction est vivement réclamée par la population; ce chemin de fer relierait Mâcon à Nevers et au chemin de fer du Bourbonnais par Charolles. Cette communication aurait été accueillie par S. M., dit le journal de Saône-et-Loire, avec une grande bienveillance.

— Les travaux du réseau Sud-Est de la ligne du chemin de fer de Toulon à Nice sont conduits avec une remarquable activité.

Un nombre fort considérable d'ouvriers, la plupart piémontais, belges ou allemands, sont employés à ces travaux de plus d'un genre. Le percement du tunnel en occupe deux cents, qui se succèdent de trois heures en trois heures, de jour et de nuit, sans aucune interruption.

— On lit dans le *Moniteur* du 14 juin :

« Les environs de Paris reçoivent chaque jour comme la capitale quelques embellissements nouveaux.

« Le journal de Saint-Germain-en Laye, en rendant compte de ceux que le parc du Vésinet, volontiers choisi déjà par la villégiature parisienne, vient encore de subir, nous apprend qu'un second et vaste lac a été creusé cet hiver. Sa situation déjà pittoresque par ellemême a été encore embellie par les mouvements de terrain que les dessinateurs ont su ménager. Des eaux abondantes y seront amenées prochainement par des machines hydrauliques d'une grande puissance, que les mécaniciens achèvent en ce moment de poser dans les bâtiments de la prise d'eau. De plus, les deux ponts jetés sur la voie de fer pour relier les deux parties du parc, sont terminés, et, dès à présent, le Vésinet prend place parmi les plus délicieux séjours d'été. »

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 14 juin 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	173,282,807 83
Numéraire dans les succursales	376,150,114 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	217,244 63
Portefeuille de Paris, dont 67,789,906 fr. 03 c. provenant des succursales	200,293,618 [illegible]
Portefeuille des succursales, effets sur place	237,470,680 »
Avances sur lingots et monnaies	1,049,100 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,213,700 »
Avances sur effets publics français	25,897,400 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	14,486,400 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	79,062,200 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	29,138,550 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	503,300 »
Avances sur obligations dans les succursales	294,000 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	60,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	53,706,840 38
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,394,172 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,924,607 22
Divers	4,192,010 15
	1,363,330,135 73

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	743,938,025 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	7,136,239 20
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	11,167,805 »
Compte courant du Trésor, créditeur	126,274,331 18
Comptes courants de Paris	209,651,626 03
Comptes courants dans les succursales	39,310,905 »
Dividendes à payer	505,024 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	1,964,533 21
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	10,123,343 13
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,326,092 17
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	29,571 93
Divers	3 034,796 84
	1,363,350,135 23

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. de Germiny.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 mai 1860.

ACTIF.

Caisse :

Espèces en caisse	2,856,901 44	11,098,399 73
Espèces à la Banque	8,241,480 29	

Portefeuille :		
Paris.	35,083,485 56	55,523,764 42
Province.	12,802,648 66	
Etranger.	7,637,690 20	
Immeubles.		639,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses.		4,358,254 24
Correspondants :		
De province. . .	8,599,964 14	12,418,764 24
Etrangers. . . .	3,818,800 10	
Crédits sur connaissements et nantissements.		1,890,108 25
Frais généraux.		301,212 52
Effets en souffrance. — Exercice courant.		13,594 74
Actions à émettre.		20,000,000 »
Divers.		7,506 62
		106,030,932 83

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées,	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre,	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs.		4,146,113 52
Réserve.		4,047,048 09
Comptes courants d'espèces. . . .		32,286,010 57
Acceptations à payer.		1,642,069 46
Dividendes à payer.		31,306 26
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers. . . .	8,441,437 72	8,491,289 34
Par faillites du Tribunal de commerce.	49,851 62	
Correspondants :		
De province. . .	12,025,397 55	13,306,237 87
Etrangers. . . .	1,280,840 32	
Profits et pertes.		933,522 57
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos.		25,741 39
Divers.		942,932 86
		106,050,932 83

Risques en cours au 31 mai 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	55,523,764 42
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	10,639,887 57
	66,163,651 99

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

PINARD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES [1]

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

23 juin. — **Compagnie du télégraphe sous-marin de la Méditerranée.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à 3 heures de relevée. Dépôt d'au moins 60 actions au siége social, rue Notre-Dame-de-Lorette, 10, avant le 18 juin ; et à Londres, chez MM. Samuel et Montagu, 21, Cornhill, City, avant le 8 juin.

25 juin. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Paris, rue Richelieu, 99. Voir l'avis publié en tête du journal

28 juin. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Fribourg, salle de la Grenette, à 3 heures de relevée. Dépôt de 10 actions jusqu'au 20 juin, 17, rue Laffitte.

28 juin. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68. (Voir l'avis publié à nos annonces du 9 juin.

28 juin. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*, à 3 heures. Dépôt de 20 actions.

29 juin. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Réunion à Lausanne de l'assemblée générale annuelle, salle du Casino, à midi et demi. Dépôt de 10 actions avant le 19 juin à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, à Paris.

30 juin. — **Compagnie des mines de la Grand'-Combe.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 59. Dépôt de 20 actions quinze jours avant la réunion.

2 juillet. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions avant le 28 juin au siége social, rue Taitbout, 45.

9 juillet. — **Compagnie générale des Eaux.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, rue Saint-Arnaud, 8.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis en tête du journal.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 65 c. par action au porteur (impôt déduit), à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer de la Croix-Rousse.** — Intérêts semestriels sur les actions, à raison de 4 0/0 l'an, à Paris, chez MM. Dauchez de Lachaise, banquiers, rue N.-D.-des-Victoires, 32.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du premier semestre d'intérêts, soit 12 fr. par action, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Paiement des intérêts semestriels à 4 1/2 0/0 l'an, soit 11 fr. 25 par action. (Voir aux annonces.)

2 juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Intérêt de 6 fr. 25 c. pour les actions nominatives libérées de 250 fr., et de 4 fr. 92 c. par action au porteur : à Paris, rue Laffitte, 17, et à Marseille, à la gare du chemin de fer.

(DIVIDENDES.)

1er juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement de 39 fr. 90 c. (impôt déduit) pour solde du dividende de 1859 sur les actions anciennes ; de 7 fr. sur les actions nouvelles et de 6 fr. 43 c. 3/5 pour les actions nouvelles de Charleroi. Ces coupons seront pris en déduction pour le versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, et dont la libération doit être faite le 31 décembre prochain pour dernier délai.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement de 12 fr. par action formant le dividende de 1859, soit, avec les intérêts déjà payés à raison de 6 0/0 l'an, un revenu total de 36 fr. par action libérée de 400 fr., à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

Service des Obligations.

1er juin. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations 5 et 3 0/0, à la caisse de la Compagnie.

2 juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement du coupon semestriel, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

2 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 15 fr. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations dont le détail suit :

1° Emission 1858-1859 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative ; 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

2° Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, émissions de 1852 et de 1855 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative, 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

3° Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon : emprunt de 30 millions à 5 0/0, 25 fr. par obligation nominative, 24 fr. 35 c. par obligation au porteur. Dépôt des titres ou coupons dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille. (Voir pour renseignements plus complets l'avis publié par la Compagnie à nos annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'annonce publiée à ce sujet, page 530.)

2 juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations d'Orléans, de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et de l'ancienne Compagnie d'Orsay. On trouvera les détails concernant ces divers coupons à nos annonces de ce jour.

2-6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur diverses séries d'obligations dont le détail est indiqué à l'avis publié à nos annonces de ce jour.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 32 c. par obligation au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 31 c. par titre au porteur, et 7 fr. 50 c. par titre nominatif, à la caisse de la Compagnie, rue de Provence, 72.

2 juillet. — **Chemin de fer de Genève.** — Intérêts sur les obligations. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du semestre d'intérêts, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 jour.)

2 juillet. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts du premier semestre, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces.)

2 juillet. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Intérêts aux obligations, soit 12 fr. 50 c. par titre nominatif, et 12 fr. 21 c. par titre au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

APPELS DE FONDS

1er au 30 juin. — **Chemins de fer du Nord.** — Versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860. Les versements non effectués à cette époque seront frappés des intérêts de retard à raison de 4 0/0 l'an, à compter du 1er juillet. (Voir, du reste, l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 9 juin.)

Jusqu'au 30 juin. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour la libération complète des actions, sous peine d'an-

(1) Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 9 juin 1860.

nulation de ces titres. (Voir l'avis officiel publié par la Compagnie à nos annonces du 12 mai.)

1er au 10 juillet. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Versement des 100 fr. restant dus sur les actions émises en 1857 pour l'exploitation de la ligne du Brésil et de la Plata, à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers.

1er au 15 juillet. — **Chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.** — Appel du quatrième versement de 100 fr. par action. (Voir l'avis publié par la Compagnie, page 537.)

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

1er juin. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Remboursement à 300 fr. de 234 actions sorties au tirage du 26 mai, et dont le résultat officiel se trouve à la page 477 de notre numéro du 2 juin.

(OBLIGATIONS.)

1er juillet. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. de 132 obligations sorties au tirage du 24 mai 1860, et dont la liste se trouve à nos annonces du 26 mai, page 459.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

20 juin. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Tirage au sort en séance publique de 253 obligations des divers emprunts de la Compagnie, au siége social, square Clary, 5, à 3 heures de relevée.

22 juin. — **Crédit foncier de France.** — 30e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0, au siége de la Société à Paris, à 3 heures.

22 juin. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage au sort des 506 obligations émises en 1852-1855. (Voir aux annonces.)

F. G.

ACTES OFFICIELS.

— Un décret impérial, en date du 4 juin, porte ce qui suit :

Art. 1er. — Sont approuvées :

1° Les modifications apportées aux statuts du *Sous-Comptoir des entrepreneurs* telles qu'elles sont contenues dans le projet ci-annexé ;

2° Le traité ci-annexé, passé entre le gouverneur du Crédit foncier de France et le directeur du Sous-Comptoir d'escompte, le 19 mars 1859.

Art. 2. — La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 3. — La société sera tenue de publier, tous les mois, sa situation dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Elle remettra un relevé de cette situation au ministre des finances, au préfet de la Seine, à la chambre de commerce de Paris et au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Art. 4. — La société devra, en outre, fournir au ministre des finances, sur sa demande ou à des époques par lui déterminées, des états présentant la situation de la caisse, du portefeuille et des comptes, ainsi que le mouvement des opérations.

Art. 5. — La gestion de la société pourra être soumise à la vérification des délégués du ministre des finances toutes les fois que celui-ci le jugera convenable. Il sera donné à ces délégués communication des registres, délibérations, ainsi que de tous les livres, souches, comptes, documents et pièces appartenant à la société ; les valeurs de caisse et de portefeuille leur seront également représentées.

NOMINATIONS.

Par décrets en date des 19 mai et 4 juin, ont été nommés sous-gouverneurs du Crédit foncier de France :

MM. de Soubeyran, chef du cabinet du ministre d'Etat et de la maison de l'Empereur ;

Et Leviez, maître des requêtes au conseil d'Etat,

En remplacement de M. Crépy, appelé à d'autres fonctions, et de M. Daverno, décédé.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus. 0/0	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins. 0/0
EST (1)	Du 27 mai au 2 juin	1680	1,234,272 92	734 68	1618	1,058,740 15	654 35	12.29	»
Id. (2)	Du 3 au 9 juin	1680	1,281,403 74	762 74	1618	1,072,997 40	663 15	15.01	»,»»
ORLÉANS (1)	3 — 9 —	1475	1,261,077 82	854 96	1475	1,210,400 91	820 61	4.01	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	3 — 9 —	1406	1,813,954 45	1,290 15	1406	2 220,591 44	1,579 36	»	18.31
OUEST (1)	3 — 9 —	1213	1,046,410 35	862 65	1188	964,299 81	811 70	6.25	»
NORD (1)	3 — 9 —	964	1,087,135 70	1,127 73	964	1,044,380 66	1,083 38	4.08	»
MIDI (1)	3 — 9 —	793	417,138 79	526 02	793	401,949 05	506 87	3.76	»
LYON A GENÈVE (1)	3 — 9 —	231	121,224 68	524 78	231	134 606 52	582 72	»	9.94
ARDENNES (1)	3 — 9 —	164	67,874 40	413 86	157	61,248 84	390 12	6.08	»
DAUPHINÉ	3 — 9 —	134	52,685 45	393 24	134	47,352 59	353 37	11.28	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	3 — 9 —	33	19,997 80	605 99	33	26,938 40	816 92	».»»	25.80
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien.. Réseau Lombard......	27 mai 2 —	1326	906,976 72	683 99	1316	1,421,103 15	1,079 86	»	36.65
AUTRICHIENS.	3 au 9 —	1323	fl. 375,477 »»	283 80	1323.	fl. 362,780 »»	274 21	3.43	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	27 mai 2 —	482	293,926 20	609 80	482	236,347 91	490 34	24.70	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	27 — 2 —	57	20,211 66	354 60	»»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	» — » —	»	»	»	»	»	»	»	»
CENTRAL SUISSE	3 — 9 —	236	113,273 84	480 »»	200	90,099 63	440 28	9.02	»
VICTOR-EMMANUEL	28 mai 3 —	214	134,548 53	628 73	214	192,443 53	890 26	»».»»	30.08
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX	» — »	»	»	»	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	1er au 7 juin	97	39,213 74	404 25	80	31,196 24	389 80	3.68	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	27 mai 2 —	47	9,013 62	191 78	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons le véritable résultat de la 22e semaine des chemins de fer de l'Est, où s'étaient glissées deux erreurs de composition dans le produit kilométrique de 1860 et dans la différence 0/0 d'une année sur l'autre.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
DE
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 31 mai 1860.

Messieurs,

Depuis trois années que notre Compagnie est constituée, chacune de nos assemblées générales a été précédée ou suivie, à quelques jours de distance, de l'ouverture d'une ou plusieurs sections nouvelles de notre réseau de voies ferrées.

En 1858, c'était l'inauguration solennelle faite par Leurs Majestés du chemin d'Almansa à Alicante et de l'embranchement de Castillejo à Tolède.

En 1859, nous ouvrions la première section de la ligne de Saragosse.

Enfin, cette année nous pouvons vous annoncer l'ouverture de la section d'Alcazar à Manzanarès, première section des lignes d'Andalousie et d'Estramadure.

Cette ouverture aura lieu dans quelques jours, et nous arriverons avant la fin de l'été jusqu'à Ciudad-Real, point *terminus* de notre concession sur la ligne d'Estramadure.

Nous comptons aussi pouvoir ouvrir dans le courant du mois d'août une nouvelle section du chemin de Madrid à Saragosse, celle de Guadalajara à Jadraque, de sorte que, d'ici à trois ou quatre mois, nous aurons livré à l'exploitation 160 kilomètres nouveaux de voies ferrées, savoir :

Lignes d'Andalousie et d'Estramadure :

D'Alcazar à Manzanarès,	49 kil.	
De Manzanarès à Ciudad-Real,	65	114 kil.
Ligne de Saragosse :		
De Guadalajara à Jadraque,		[illegible]
Total.		160 kil.

Ces résultats sont importants et témoignent de l'activité donnée à nos travaux ; mais l'accroissement des recettes des lignes exploitées a suivi une marche bien plus rapide encore et justifie toute notre confiance dans l'avenir assuré aux chemins d'Alicante et de Saragosse.

La recette brute des lignes d'Alicante et Tolède s'est accrue de,	1,523,124 13
et la section de la ligne de Saragosse, ouverte en 1859, a produit,	556,251 34
Ce qui donne un excédant total de recettes brutes de,	2,079,375 47

En outre le rapport des frais d'exploitation aux recettes a beaucoup diminué. Il s'était élevé à 63 57 0/0 en 1858 et n'a été en 1859 que de 51 83 0/0.

Nous avons donc une augmentation de plus de deux millions dans les recettes, et une diminution de plus de 12 0/0 dans les frais d'exploitation, ce qui nous permet déjà de vous proposer la répartition d'un dividende de 12 fr. par action en sus de l'intérêt à 6 0/0.

Mais les résultats déjà connus des cinq premiers mois de l'année 1860 sont encore bien autrement favorables ; les recettes se sont accrues de 1,908,799 fr. 30 c., et la proportion des frais d'exploitation a encore diminué.

Nous ne croyons pas qu'on puisse trouver dans l'histoire des chemins de fer des exemples de résultats aussi remarquables ; ils n'ont peut-être pas été encore remarqués autant qu'ils méritent de l'être, et cependant nos actions sont aujourd'hui placées en tête des meilleures valeurs industrielles, et notre exemple a été dans ces derniers temps invoqué et accepté comme garant de la prospérité future des lignes espagnoles et portugaises, auxquelles les capitaux étrangers viennent tout récemment de prêter leur concours.

Après ce rapide exposé de notre situation actuelle, nous allons maintenant, Messieurs, entrer dans le détail du compte rendu des affaires de la Compagnie, et nous suivrons l'ordre que nous avons toujours adopté ; d'abord la situation financière, les comptes d'établissement et les comptes généraux, puis les détails relatifs à notre exploitation ; enfin la situation des travaux d'amélioration et de constructions nouvelles, et les questions d'administration générale, y compris le développement donné à notre entreprise par suite d'acquisitions et de concessions nouvelles, et les explications destinées à vous faire connaître la situation.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1859.

Vous savez, Messieurs, que les appels de fonds faits sur vos actions s'élèvent à 400 fr. par action, et que, sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, vous avez, dans votre dernière assemblée générale, accordé à ceux qui voudraient en user la faculté de libérer complètement leurs actions en versant 100 fr. par action.

On a usé avec empressement de cette faculté. Quarante-quatre mille huit cent cinquante-quatre actions ont été libérées pendant le second semestre de 1859, et les versements ont produit une somme de 4,485,400 »

Il a été fait en outre sur les appels de fonds des versements s'élevant à	332,350 »
Ce qui a augmenté vos ressources d'une somme de	4,817,750 »

sans nouvel appel de fonds.

Ainsi le capital réalisé sur vos actions était au 31 décembre 1859 de 99,691,000 fr., savoir :

44,854 actions libérées de 500 fr.,	22,427,000
195,146 actions à 400 fr.,	78,058,400
Total,	100,485,400
A déduire :	
Pour versements en retard au 31 décembre 1859,	794,400
Reste pour la somme versée au 31 décembre 1859,	99,691,000

Nos obligations ont été et sont encore très-recherchées ; il en a été émis 66,375 pendant le courant de l'année 1859, ce qui a porté à 162,935 le nombre total des obligations émises au 31 décembre 1859.

En les capitalisant à 6 0/0, taux de l'intérêt statutaire de nos actions, les obligations représentent une somme de 40,733,750 fr.

Nous avons, en outre, reçu du gouvernement espagnol une somme de fr. 2,894,736 84, à-compte sur la subvention du chemin de fer de Madrid à Saragosse, et cette subvention est venue en atténuation de nos dépenses de construction.

Ainsi, le capital total réalisé à 31 décembre 1859 est de 140,424,750 fr., savoir :

Versements sur les actions,	99,691,000
162,935 obligations à 250 fr.,	40,733,750
Total,	140,424,750

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT

et situation générale des comptes.

Ainsi que nous venons de le dire, les versements effectués sur les actions et obligations s'élevaient, au 31 décembre 1859, à 140,424,750 »

Les sommes perçues pour intérêts sur les versements en retard ont été de		317,713 43
Ce qui porte les recettes à		140,742,463 43
Sur cette somme, il a été dépensé pour frais d'établissement et de construction, depuis le 10 juillet 1856 jusqu'au 31 décembre 1859, une somme de	139,038,369 [illegible]	
Subvention à déduire,	2,894,736 [illegible]	
Reste en dépense réelle,	136,143,632 [illegible]	136,143,632 [illegible]
Reste disponible comme excédant des recettes sur les dépenses,		4,598,831 38
Cet excédant, d'accord avec la balance générale des écritures au 31 décembre 1859, ajouté aux		7,967,083 52
Solde créditeur des différents comptes de cette balance, donne un total de		[illegible]
Et cette somme est représentée comme valeur active de la manière suivante :		
Solde débiteur de MM. de Rothschild frères,		[illegible]
Solde débiteur de la Société mercantile,		[illegible]
Caisse,		[illegible] 07
Total,		12,565,915 [illegible]

A notre capital disponible viennent s'ajouter comme ressources pour l'exercice 1860 :

1° L'avance à rembourser par la Compagnie du chemin de fer de Valence,	3,186,015 90
2° Le produit de la vente d'environ 40,000 obligations que nous avons réalisées,	10,000,000 »
3° Les subventions à recevoir en 1860, environ	7,000,000 »
Total,	20,186,015 90

sans tenir compte des versements déjà effectués depuis le 1er janvier 1860 par ceux de nos actionnaires qui libèrent leurs actions.

Nos ressources sont donc de près de 25 millions, et notre budget de dépenses de construction des lignes de Saragosse, Ciudad-Real et Carthagène réunies ne dépasse pas 23 millions.

Cette situation financière est on ne peut plus satisfaisante et nous dispense de tout appel de fonds en 1860.

COMPTES DE L'EXPLOITATION.

Pendant l'année 1859, les bénéfices de l'exploitation, en ajoutant les recettes diverses, en dehors du trafic, à celles de l'exploitation, ont été les suivantes :

Ligne de Madrid à Alicante et à Tolède,	4,793,795 33
Ligne de Madrid à Saragosse (section de Guadalajara) (1),	308,392 86
Ensemble,	5,102,188 19

Au 31 décembre 1858 les bénéfices qui avaient été réalisés depuis l'origine de la Société et n'avaient pas été répartis, se montaient à 3,730,435 fr. 80 c.

Le bénéfice total réalisé au 31 décembre 1859 sur les sections exploitées est donc de 8,832,623 fr. 99 c.

Aux termes des statuts, art. 40, les 3/4 de ces bénéfices peuvent être distribués à titre de dividende ; mais l'année dernière, en présence de la crise politique et financière de cette époque, vous avez décidé que les bénéfices réalisés au 31 décembre 1858 par l'exploitation des sections exploitées resteraient au compte de profits et pertes sans être distribués.

Nous pensons que cette année le succès de l'entreprise et les ressources financières sont assez assurés pour nous permettre de distribuer sur l'exercice de 1859 12 fr. par action, soit une somme de 2,880,000 fr. qui n'est pas le tiers du produit net des sections exploitées.

Ce dividende réuni à l'intérêt statutaire de 6 0/0 porte le revenu de l'exercice 1859 à 9 0/0, taux que nous croyons être sûrs d'atteindre désormais et que nous espérons même dépasser.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION.

I.

Ligne d'Alicante et de Tolède (482 kilomètres).

La longueur totale exploitée en 1859 a été de 482 kilomètres, savoir :

(1) 57 kilomètres : cette section n'a été ouverte que le 3 juin 1859.

Madrid à Alicante	455
Castillejo à Tolède	27

Durant cet exercice, les produits de l'exploitation proprement dite, déduction faite de 243 494 fr. 35 c. provenant de loyers inscrits et recettes diverses, se sont élevés à 11,535,574 37

Les dépenses sont montées à 6,085,273 39

Les recettes nettes de l'exploitation sont donc de 5,550,300 98

L'année précédente n'avait donné que les résultats suivants :

Recettes,	10,012,450 23
Dépenses,	6,880,461 19
Produit net,	3,134,989 04

soit une augmentation de recette brute en faveur de l'exercice 1859, de 1,523,124 14
et de recette nette de 1,418,311 04

En 1859, le rapport des frais de l'exploitation proprement dite à la recette, a été de 51.83 0/0

En 1858, il était de 64.37 0/0

Il y a donc, comme nous vous le faisions espérer l'année dernière, de notables améliorations de réalisées. — D'une part, une augmentation nette de plus de 1,500,000 fr. dans les produits et, de l'autre, une diminution de plus de 12 0/0 sur les dépenses. — Ces résultats déjà si favorables seront très-certainement dépassés pour l'exercice courant, à en juger par l'exploitation des cinq premiers mois de l'année.

Tableau comparatif des recettes de 1859 et 1860.

	1859.	1860.	Accroissement de recettes.
Janvier,	700,088 43	924,833 45	224,745 02
Février,	691,847 62	900,146 71	208,299 09
Mars,	822,755 96	1,323,947 51	501,191 55
Avril,	929,004 44	1,360,998 63	431,994 19
Mai,	1,062,518 97	1,605,088 42	542,569 45
Totaux,	4,206 213 42	6,115,014 72	1,908,799 30

soit une augmentation de 45.38 0/0.

Les recettes se divisent comme suit en 1859 :

Grande vitesse :		
Voyageurs,	3,895,829 63	
Bagages et chiens,	96,450 36	
Messageries, valeurs, voitures et bestiaux,	632,933 40	
Divers,	7,827 75	4,633,041 14
Petite vitesse :		
Marchandises,	6,773,969 37	
Voitures et bestiaux,	121,394 27	
Divers,	7,169 59	6,902,533 23
Total général,		11,535,574 37

Les dépenses se répartissent comme suit :

Dépenses générales,	1,514,907 48
Mouvement et service commercial,	1,2 8,927 03
Traction et matériel,	2,748,209 73
Surveillance et entretien de la voie,	1,513,109 15
Total,	6,085,273 39

Si nous passons à l'examen du trafic, nous avons à signaler à votre attention les résultats suivants :

Les augmentations de recettes qui se sont produites en 1859 se répartissent ainsi qu'il suit :

Grande vitesse,	530,932 38
Petite vitesse,	983,191 76

En 1859, le nombre total des voyageurs parcourant les lignes d'Alicante et de Tolède s'est élevé à 750,652, alors qu'il n'avait été en 1858 que de 678,861, soit une augmentation de 71,791 voyageurs.

En outre, dans l'exercice précédent, le parcours moyen des voyageurs n'atteignait que 81 kilomètres, tandis qu'en 1859, il s'élève à 95 kilom. 62. — Le tarif moyen en 1859 pour les voyageurs a été de 0.05,379. Ce chiffre un peu inférieur à celui de 1858 (0.05,918) s'explique par les transports de troupes effectués à moitié prix dans les derniers mois de 1859.

Tableau statistique du service des voyageurs.

1859.

Classes.	Nombre de voyageurs.	0/0	Produits.	0/0
1re	55,566	7.39	830,244 72	21.31
2e	172,977	23.04	1,354,895 60	34.79
3e	522,109	69.57	1,675,746 40	43.02
Trains spéciaux...	»	»	34,842 91	0.83
Totaux..	750,652	100.00	3,895,829 63	100.00

Parcours moyen : 95 kil. 624.

En 1859, nous avons transporté 241,703 tonnes de marchandises, ayant produit 6,773,969 37.

Le parcours moyen de chaque tonne a été de 208 kilom. 800, et le tarif moyen de 0.13,419.

En 1858, nous n'avions transporté que 180,801 tonnes, dont le parcours moyen s'élevait à 228 kilomètres, et elles ne donnaient qu'un produit brut de 5,867,999 52, alors que le tarif moyen atteignait 0.14,110.

Ces différences sont dues aux abaissements que nous avons fait subir à quelques tarifs, abaissements qui nous ont valu un accroissement de trafic et de recettes, puisque la plus-value brute correspondant au seul mouvement des marchandises à petite vitesse en 1859, comparée à l'année précédente, est de 905,969 85.

Notre mouvement de marchandises se décompose pour l'année 1859, en :

Madrid à Alicante, 62,000, voie descendante.

Alicante à Madrid, 179,000, voie montante.

En 1858, ce mouvement n'était que de 24,000 tonnes (voie descendante) et 156,000 (voie montante).

C'est donc une différence totale de 61,000 tonnes en faveur de l'exercice 1859.

Ces résultats suffiraient pour prouver le développement que prend notre trafic, et ils démontrent nettement que notre exploitation est enfin entrée dans la voie de prospérité où elle ne saurait que persévérer et croître d'année en année.

Nous nous référons aux tableaux joints à ce rapport pour l'énumération des marchandises transportées, de leur origine, en un mot, des éléments dont se compose le trafic de la ligne d'Alicante.

Pour compléter ces données statistiques sur le mouvement de l'exploitation en 1859, nous devons vous faire connaître le parcours et la charge moyenne des trains.

Le parcours total des trains de voyageurs a été de 926,628 kilom.

Trains de marchandises,	709,998
Ensemble,	1,636,626 kilom.

Le parcours des voitures de voyageurs a été de 5,717,033 kilom.

Wagons de marchandises,	17,172,276
Ensemble,	22,889,309 kilom.

La recette moyenne par kilomètre des chemins en exploitation a été en 1859 de 23,932 fr. 72.

Savoir :

Voyageurs,	8,082 63
Bagages et marchandises,	14,748 09
Voitures bestiaux,	318 37
Diligences,	422 82
Postes,	329 70
Divers,	31 11
Total,	23,932 72

La recette moyenne par kilomètre des trains de voyageurs a été de 5 »

Celle des convois de marchandises a été de 9 72

Celle des trains de toute nature a été de 7 05

II.

LIGNE DE MADRID A SARAGOSSE.

(Section de Madrid à Guadalajara.)
57 kilomètres.

Les produits de l'exploitation, du 3 juin 1859 au 31 décembre de la même année, se sont élevés à 556,251 34

Et les dépenses à 258,498 11

Ce qui laisse un bénéfice net de 297,753 23

Les dépenses représentent donc 45.50 0/0 des produits du trafic. Sur ces dépenses, 93,334 fr. 66 proviennent directement de l'exploitation de cette section. Le reste, 165,163 fr. 45, représente la part proportionnelle de cette section dans l'ensemble des frais généraux des services et du personnel, au prorata de la longueur kilométrique.

Nous n'entrerons pas ici, à propos de la première section du chemin de Saragosse, dans les détails statistiques que nous avons donnés au sujet de la grande ligne d'Alicante et de Tolède. Tous ces détails se trouvent du reste indiqués dans les pièces justificatives qui sont jointes à ce rapport. Seulement nous devons vous faire observer que la section de Madrid à Guadalajara ne peut être considérée, tant que la ligne n'est pas prolongée au delà, que comme un service de banlieue, sur lequel les marchandises ne peuvent avoir qu'un rôle accessoire et insignifiant, mais qui se modifiera complétement dès que la ligne sera portée plus avant dans la direction de la route de France par Soria et de la route de l'Aragon.

COMPTES DES DIVERS SERVICES.

La proportion des dépenses aux recettes est, comme on l'a vu, en voie d'amélioration : elle s'est abaissée notablement en 1859, et nous marchons constamment vers de nouvelles améliorations.

Il est facile de s'en convaincre en examinant successivement chaque branche des divers services.

MOUVEMENT ET SERVICE COMMERCIAL.

La dépense avait été en 1858 sur la ligne d'Alicante et de Tolède de 1,046,491 fr. 66, soit 10.72 0/0 des recettes. En 1859, cette même dépense est de 1,208,927 fr. 02, soit 10.48 0/0 des recettes. Il y a donc eu pour l'exercice 1859 une notable amélioration dans ce service qui est maintenant parfaitement organisé et fonctionne très-bien. Sur la section de Guadalajara (57 kil.) la dépense a été de 13 54 0/0 de la recette brute.

MATÉRIEL ET TRACTION.

La dépense pour le parcours des trains sur 1,419,460 kilomètres a été, en 1858, de 3,716,581 f. 83 c., soit par kilomètre 2 fr. 62 c. ou 37.12 0/0 de la recette.

Pour l'année 1859, cette dépense s'est élevée à 2,748,209 fr. 73 c. pour un parcours de trains sur 1,636 626 kilomètres, soit 1 fr. 67 c. par kilomètre, et 23.82 0/0 de la recette.

Il y a donc entre ces deux chiffres une différence de 95 c. par kilomètre en faveur de l'exercice 1859, laquelle multipliée par le parcours des trains représente, durant cette période, une économie de 1,554,794 fr. 70 c.

D'après ces chiffres on peut voir que les espérances que nous fondions sur notre meilleure installation et sur les améliorations successives apportées dans les divers services se sont largement réalisées. Les améliorations que nous vous signalons ne seront pas les dernières, et nous espérons pouvoir mettre en 1860 nos dépenses sur un pied d'égalité avec celles des chemins de fer français.

Au 31 décembre 1858, nous ne possédions que 107 machines.

Au 31 décembre 1859, nous en possédions 142.

Le nombre des voitures à voyageurs est de 188, comme en 1858.

Au 31 décembre 1858 nous avions 1,130 wagons ; au 31 décembre suivant nous en possédions 1,4[illegible].

En 1859, le parcours des locomotives a été de

1,765,685 kilomètres : le parcours des trains n'a pas dépassé 1,636,626 kilomètres, soit une différence de 129,059 kilomètres en pilotage, double traction, retour à vide et manœuvres de gare.

Ce dernier chiffre avait été en 1858 de 211,111 kilomètres.

La consommation du combustible par kilomètre parcouru par les machines a subi les modifications suivantes durant les trois derniers exercices :

1857	13k,26
1858	11 94
1859	10 05

L'exercice 1859 présente donc sur le précédent une différence en moins de 0k,89 par kilomètre, ce qui, pour l'année entière, constitue une économie dans le combustible de près de 100,000 fr.

SURVEILLANCE ET ENTRETIEN DE LA VOIE.

Les dépenses de la surveillance et de l'entretien de la voie s'élevaient, en 1858, sur la ligne d'Alicante et de Tolède, à 1,402,529 fr. 33 c., soit 14.01 0/0 de la recette, ou 3,213 fr. 28 c. par kilomètre de longueur exploitée.

En 1859, ces dépenses sont de 1,513,109 fr. 15 c., soit 13.12 0/0 de la recette, et 3,130 fr. 23 c. par kilomètre de longueur.

Il y a donc là une économie sur les frais de ce service qui, nous l'espérons, sera plus grande encore pour 1860.

En résumé, il résulte des renseignements que nous venons de vous donner sur l'exercice 1859 que, d'une part, les recettes de vos lignes ont augmenté notablement et que, de l'autre, les dépenses ont décru d'une manière sensible, — bien que nos installations n'aient été terminées d'une manière complète que dans le courant du premier semestre de 1859. — Pour l'année courante, nous obtiendrons des résultats en tout et de beaucoup supérieurs, et nous sommes heureux de profiter de cette réunion pour vous faire part à l'avance de notre conviction à cet égard.

SITUATION DES TRAVAUX.

LIGNE DE MADRID A ALICANTE.

Nous avons complétement terminé tous les travaux supplémentaires que nous avions jugé nécessaires en raison de l'accroissement de trafic que nous avions prévu et qui s'est produit en effet, et vous avez vu par les détails du compte d'exploitation, combien ces améliorations nous ont été profitables et l'économie qui en est résultée dans les frais d'exploitation.

De tous les travaux de construction dont nous vous avons entretenus, un seul de quelque importance reste à faire encore, le remplacement de la charpente en bois du pont du Manzanarès, par des traverses en tôle et une pile tubulaire en fonte remplie de beton. — Ce travail n'était pas urgent, nous venons de traiter à forfait de son exécution moyennant 75,000 francs.

Nos prévisions ne comprennent plus que certains agrandissements de quais de marchandises et de voies de garages dans des gares où l'affluence des marchandises a dépassé cette année tout ce que nous avions pu prévoir.

En un mot, nous sommes complétement arrivés à cet état normal, appelé généralement état d'entretien, où l'on ne peut arriver qu'après un certain temps d'exploitation et d'expérience du service que la ligne doit desservir.

Nous avons terminé les travaux de l'embranchement qui réunit notre station d'Alicante au port de cette ville. Ce chemin est utilisé depuis plusieurs mois pour le transport des houilles, des bois et des matériaux destinés au service de la Compagnie, et nous avons soumis à l'approbation du gouvernement les tarifs à appliquer pour que cette petite ligne, dont l'ouverture est impatiemment attendue, soit mise à la disposition du public.

Les marchandises pourront être alors transbordées directement des navires sur les wagons de la Compagnie, et nous sommes autorisés à penser, d'après les assurances que le gouvernement nous a données, qu'un entrepôt de douane sera établi à Madrid aussitôt que le service public de la voie du port d'Alicante sera installé.

L'établissement de ce service de douane sera pour le commerce une grande amélioration, un puissant moyen de développement.

Nous améliorons tous les jours le service d'approvisionnement des eaux propres à l'usage des locomotives, service qui présentait, à l'origine, des difficultés qui semblaient insurmontables et par la nature du pays et par les oppositions que soulevaient partout les demandes que nous avions à faire aux autorités locales.

Nos droits viennent d'être assurés pour l'avenir par une loi qui déclare d'utilité publique les prises d'eau pour le service des chemins de fer, et leur assigne le second rang immédiatement après les prises d'eau potable pour les villes.

Matériel et outillage.

Nos ateliers de Madrid et d'Alicante sont à peu près complets. Installés sur les meilleurs modèles, ils nous rendent tous les jours les meilleurs services.

La Compagnie possède 142 machines locomotives; elle en a commandé 9 qui sont en construction, et elle vient de traiter en France avec l'usine du Creusot pour la construction de 21 machines pour service de trains de voyageurs, et 21 machines pour service des trains de marchandises.

Nous devons recevoir, en 1860, 173 voitures pour le service des voyageurs, et nous venons d'en commander 300 nouvelles.

Nous venons enfin d'ordonner la construction de 100 wagons destinés au transport des pierres et du plâtre, trafic qui augmente tous les jours sur notre ligne.

LIGNE DE MADRID A SARAGOSSE.

La première section, de Madrid à Guadalajara, a été livrée à la circulation le 3 juin 1859, peu de jours après votre dernière assemblée générale, et nous vous avons déjà fait connaître les résultats de l'exploitation.

La deuxième section, de Guadalajara à Jadraque, dont la longueur totale est de 46 kilomètres, pourra être livrée à la circulation vers le mois de juillet. La pose de la voie est faite sur 25 kilomètres, et elle continuera sans interruption, car les terrassements sont à peu près terminés, et l'on travaille au montage des traverses en tôle des ponts.

A Jadraque, le chemin de fer rejoint la route de France par Soria, Tudela et Pampelune, dont il s'éloigne à partir de Guadalajara.

Nous nous proposons d'établir sur cette route des services de correspondance combinés avec le service de la ligne de Pampelune à Tudela ou à la Venta de Murillete.

Nous avons aussi présenté au gouvernement les études d'une route destinée à mettre la route de France en communication avec la station de Bujalaro, placée sur notre chemin, à 10 kilomètres au delà de Jadraque, et nous sommes heureux de pouvoir vous annoncer que le gouvernement a approuvé le projet de cette ligne transversale dont la longueur est de 14 kilomètres, qu'il va l'exécuter, et que l'adjudication des travaux pour compte de l'État est annoncée pour le 8 juin.

3e et 4e section, de Jadraque à Medina-Celi.

Les travaux sont entamés sur toute la longueur de ces deux sections. L'ouvrage le plus important est le tunnel du faîte, dont la longueur est de 919 mètres, et l'entrepreneur qui s'en est chargé doit le terminer à la fin de l'année 1861. Les autres travaux étant moins importants, peuvent être facilement achevés pour la même époque.

La station de Medina-Celi est placée sur la route d'Aragon, mais la route de France s'éloigne du tracé du chemin de fer à partir de Jadraque. Nous avons étudié un projet de route transversale entre Siguenza et Paredes. Nous l'avons soumis à l'administration, et nous avons la presque certitude qu'il sera adopté et mis à exécution par le gouvernement.

Cette route est réclamée avec instance par les populations; elle desservira les mines de sel de Ymon et permettra d'utiliser toute la ligne de Madrid à Siguenza, c'est-à-dire près de 150 kilomètres de chemin de fer pour le service de la route directe de France, par Soria.

4e, 5e, 6e et 7e sections.

Il a été fait bien peu de chose encore sur les sections comprises entre Siguenza et Saragosse, et cependant on pousse activement les travaux sur les trois lignes de Barcelone à Saragosse, de Saragosse à Pampelune et à Bilbao, qui toutes viennent se réunir à la nôtre qui est leur tronc commun entre Saragosse et Madrid, comme la ligne de Paris à Orléans est le tronc commun des lignes du Centre, de Nantes et de Bordeaux. Il est donc extrêmement important et pour nous et pour l'intérêt général du pays que la ligne entière de Madrid à Saragosse soit terminée dans le plus court délai possible.

Pour atteindre ce but, nous avons besoin que le gouvernement veuille bien prendre une décision sur les projets de la gare de Saragosse. Ces projets sont déjà adoptés par le ministre de la guerre et nous n'attendons plus que la décision du ministre du Fomento. Le gouvernement s'est occupé en même temps de la voie de raccordement de 4 kilomètres qui, au moyen d'un pont sur l'Èbre, doit réunir à Saragosse les trois lignes qui viennent y aboutir, et nous espérons que ce projet sera bientôt mis en adjudication.

Les travaux doivent aussi recevoir une activité toute nouvelle, et nous aurons sans doute des conventions spéciales à faire à cet effet avec la Société mercantile et industrielle qui en est chargée. Vous pouvez compter, Messieurs, que nous ne négligerons rien de ce qui peut abréger le délai d'exécution de notre ligne entière entre Madrid et Saragosse.

CHEMIN DE FER D'ALCAZAR DE SAN JUAN A CIUDAD-REAL.

Bien peu de temps s'est écoulé depuis que nous avons obtenu la concession de ce chemin, et cependant nous allons ouvrir la semaine prochaine à l'exploitation la section de 49 kil. de longueur comprise entre Alcazar et Manzanarès.

Les pentes et rampes ne dépassent pas 0m,006, et nous pourrons desservir cette ligne à l'aide de nos machines d'un petit modèle, qui ne suffisent plus à la traction des trains de la grande ligne depuis l'augmentation du trafic.

Le service des eaux et celui des stations ont été installés avec soin, et nous comptons sur de beaux résultats dans l'exploitation de cette ligne, qui est la première amorce des lignes de l'Andalousie et de l'Estramadure.

La section de Manzanarès à Ciudad-Real, dont la longueur est d'environ 64 kil. 500 m., est en cours d'exécution et sera complétement livrée à l'exploitation avant la fin de l'année, par sections successives, de Manzanarès à Daimiel, de Daimiel à Almagro, et d'Almagro à Ciudad-Real.

Toutes ces stations sont importantes, le pays est riche et très-peuplé, nous voulons le desservir sans perdre de temps, et section par section, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et nous sommes convaincus que l'exploitation sera très productive, et par elle-même et comme affluent de la grande ligne à laquelle elle apportera ses produits.

ACQUISITIONS ET CONCESSIONS NOUVELLES.

Nous venons de vous exposer l'état de construction et d'exploitation de nos lignes. Nous avons maintenant à vous entretenir des développements de notre réseau. Nous vous en avions présenté, l'année dernière, la situation qui consistait dans la concession demandée et obtenue par vous du chemin d'Alcazar à Ciudad-Real et dans un projet de traité pour l'acquisition du chemin de Valence. Jusqu'à présent et par les motifs que nous allons vous exposer, il n'a pas été donné suite au projet relatif au chemin de Valence. Par contre, depuis cette époque, nous sommes devenus concessionnaires du chemin d'Albacète à Carthagène, par Murcie.

CHEMIN D'ALMANZA A VALENCE.

Notre contrat avec la Compagnie du chemin de Valence avait un double objet. Basé sur notre désir de voir achever promptement l'exécution de ce chemin de fer, il mettait à la disposition de la Compagnie voisine, et à titre d'avance, une somme de 3,150,000 fr. destinée à pourvoir aux dépenses de cet achèvement. En outre, il prévoyait le rachat, par nous, à un prix fixé à l'avance, du chemin de fer d'Almanza au Grao de Valence. Vous vous rappelez, Messieurs, qu'aux

termes de notre contrat, votre Compagnie pouvait acquérir le susdit chemin au prix de fr. 151,605 26 par kilomètre, dans un délai de trois mois qui devait courir à dater de l'époque indiquée pour le raccordement des deux lignes, c'est-à-dire le 31 décembre 1859.

Moyennant le prix de fr. 151,605 26 par kilomètre, soit environ 20,500,000 fr., la ligne devait nous être livrée prête à l'exploitation, avec le matériel roulant prescrit par le cahier des charges, et par conséquent devait être en parfait état d'entretien, ce qui impliquait non-seulement l'achèvement des travaux entre Jativa et Almanza, mais encore certains travaux indispensables entre Valence et Jativa. Nous savions aussi que nous aurions à pourvoir aux dépenses nécessaires à un simple embranchement, l'entretien d'une grande ligne entre la capitale de l'Espagne et l'un de ses principaux ports de commerce. Nous avons le regret de vous annoncer que nous n'avons pas pu nous entendre avec la Compagnie de Valence sur l'exécution de cette partie du contrat. En offrant de nous livrer le chemin achevé, elle le donnait dans un état insuffisant, suivant nous, de construction et d'entretien, et elle augmentait outre mesure les charges que nous devions prendre pour notre compte, ce qui aurait augmenté considérablement le prix de revient.

La Société de Valence, qui s'était engagée à terminer son chemin avant le 31 décembre 1859, l'a ouvert à l'exploitation le 19 novembre. Nous lui avons déclaré, dans les trois mois, que nous renoncions à notre achat facultatif, et nous sommes rentrés, suivant les prévisions du contrat, dans les conditions de prêteur ayant fait une avance de 3,150,000 fr., dont le remboursement nous sera fait aux intérêts fixés par nous dans les délais que nous avions déterminés, et accroîtra les ressources de notre budget. Malgré l'incomplète exécution de notre traité avec la Compagnie de Valence, nous ne devons pas, Messieurs, regretter de l'avoir conclu, puisqu'il aura eu du moins pour résultat de permettre l'achèvement rapide d'un chemin de fer qui, dès à présent, est, pour votre ligne de Madrid, un précieux affluent, dont les transports à direction ou provenance de la capitale vous devront un tribut sur 355 kilomètres du tracé d'Alicante.

CHEMIN DE FER D'ALBACÈTE A CARTHAGÈNE.

Le gouvernement, après avoir précédemment concédé les chemins de fer qui ont rattaché Madrid aux deux ports de mer de commerce d'Alicante et de Valence, a voulu relier la capitale au grand port militaire de la Méditerranée, en traversant le riche royaume de Murcie.

Nous nous étions déjà occupés de ce projet et nous avions pensé que le tracé préférable, celui qui en utilisant le mieux possible les chemins déjà construits, serait aussi le plus propre à desservir la Huerta de Murcie en la rattachant d'une part à Madrid et à Valence, de l'autre au port de Carthagène, était une ligne partant de Novelda et aboutissant à Murcie par Orihuela.

Cette ligne n'était pas, sans doute, la ligne directe de Madrid à Carthagène, mais utilisant notre chemin sur 427 kilom., elle évitait la construction d'un grand nombre de kilom. nouveaux.

Le gouvernement a donné la préférence à la ligne directe de Madrid à Carthagène. Il a donc mis en adjudication, le 8 novembre 1859, le chemin de fer direct d'Albacète à Carthagène par Murcie, et ce chemin a été adjugé à M. de Salamanca avec une subvention de 19,506,000 fr., soit de 78,947 37 par kilomètre, mais non réductible dans le cas où la longueur du tracé serait diminuée entre Murcie et Carthagène. M. de Salamanca a bien voulu, dès le lendemain de l'adjudication, mettre la concession à la disposition de la Compagnie, sans se réserver aucun avantage direct ou indirect, et en lui laissant un délai de trois mois avant de se prononcer. Ce délai a été employé par notre personnel pour étudier la ligne au triple point de vue de la construction, de l'exploitation technique et du service commercial.

Hâtons-nous de dire que cet examen, fait avec le plus grand soin, a été des plus favorables et devait nous décider à ajouter ce nouveau chemin au réseau de voies ferrées qui vous appartient déjà.

La Huerta de Murcie, moins connue que celle de Valence, ne le cède en rien à cette dernière, comme fertilité du sol et comme industrie de ses habitants. Elle s'étend sur une longueur de 50 kilomètres et une largeur de 10. — Elle compte donc 250 kilomètres de superficie.

Le climat du royaume de Murcie est exceptionnellement favorable à toutes les cultures qui font la richesse des célèbres plaines de Valence et de Grenade.

Enfin, Murcie, chef-lieu de la province, est une des plus belles villes de l'Espagne, et compte avec la banlieue plus de 80,000 habitants.

Carthagène, bien que fort réduite de son ancienne splendeur, compte encore 35,000 habitants et un nombre considérable de fonctionnaires de l'armée de terre et de mer. C'est une place de guerre de première classe et qui renferme de magnifiques établissements rappelant le rôle éminent qu'elle a joué pendant des siècles. Depuis quelques années de nombreuses usines se sont créées aux abords de la rade et dans les montagnes qui avoisinent la ville pour traiter les riches minerais qui s'y trouvent en abondance. Carthagène participe déjà au mouvement qui se manifeste sur tous les points de l'Espagne, et avec les projets connus et déjà en voie d'exécution du gouvernement, elle redeviendra avant peu d'années l'un des premiers ports militaires de la Méditerranée, à côté duquel se créera un port de commerce d'une grande importance.

La subvention élevée que le gouvernement a accordée aux concessionnaires du chemin de Carthagène prouve qu'il est disposé à faire tout ce qui est nécessaire pour développer la ville elle-même.

Nous ne devons pas oublier non plus, en nous plaçant au point de vue du chemin de fer de Saragosse, les espérances que nous avons fondées sur la création d'une voie ferrée sur Carthagène.

Le 28 mai 1858, nous vous disions, lors de la seconde assemblée générale : « Carthagène n'est qu'à » six ou sept heures d'Oran.... L'Espagne offrira à la » France le plus court chemin de l'Algérie, comme la » France offre à l'Angleterre le plus court chemin de » la Méditerranée. Les mêmes avantages que les Anglais trouvent à prendre la route de terre par la » France et Marseille, pour aller dans le Levant et » dans l'Inde, les Français les trouveront à aller en » Afrique par l'Espagne, en s'embarquant à Carthagène pour Oran. »

Si nous examinons le parcours intermédiaire, nous trouvons entre Albacète et Murcie un pays pauvre, mais déjà en possession des relations entre la Manche et la Huerta de Murcie. Il se fait des échanges importants entre ces deux pays dont les productions sont si différentes, et les relations existantes démontrent que le chemin de fer qui suivra le tracé de la route royale de Carthagène, n'aura pas à créer, mais seulement à y développer le trafic.

Telles sont, Messieurs, les raisons qui nous ont déterminés à prendre la concession du chemin direct d'Albacète à Carthagène. Assurément, nous le répétons, il nous eût mieux convenu d'arriver au grand port de guerre de la Méditerranée par le tracé d'Orihuela, et d'enrichir ainsi la ligne d'Alicante sur son parcours presque entier, du trafic nouveau d'une riche province. Mais nous avons dû nous incliner devant la décision du gouvernement en faveur d'un tracé plus direct, décision à laquelle nous trouvons d'ailleurs une compensation dans le chiffre élevé de la subvention qu'il nous accorde.

A ces conditions nous pouvons nous regarder comme dédommagés de la modification qu'ont dû subir nos premiers projets. Aussi, sans vouloir dès à présent, même après une enquête et des études qui ont duré trois mois, vous annoncer des chiffres qui ont toujours besoin d'être confirmés par l'expérience, nous pouvons assurer que le chemin d'Albacète à Carthagène par Murcie, à la condition d'être construit sur les bases les plus économiques d'établissement, peut donner une ample rémunération aux capitaux qui y seront engagés.

PROLONGEMENTS SUR L'ANDALOUSIE ET L'ESTRAMADURE.

Ces deux lignes forment des affluents très-importants de notre ligne, et nous avons la satisfaction de vous annoncer que la ligne de Ciudad-Real à Badajoz est concédée, et que les chemins de fer portugais qui aboutissent de Badajoz à Lisbonne sont en cours d'exécution.

Quant au prolongement de Manzanarès à Cordoue, seule lacune qui reste à concéder pour compléter la grande ligne de Madrid à Cadix, le gouvernement est décidé à le mettre très-prochainement en adjudication.

Ainsi se trouverait concédé tout le réseau qui nous intéresse et nous nous trouverions en possession, bien plus tôt que nous ne l'avions pensé, de tous les affluents qui viennent nous apporter le trafic de Barcelone, de Pampelune, d'Andalousie et d'Estramadure, le trafic international de France, de Portugal et les relations transatlantiques déjà établies par le port de Lisbonne, et que notre situation géographique nous assure.

Les considérations qui précèdent nous conduisent à vous demander la continuation des pouvoirs que vous nous avez précédemment donnés pour la demande en concession ou l'achat de lignes nouvelles.

Nous avons aussi à vous demander l'autorisation de modifier l'article 7 de nos statuts, qui limite le capital à réaliser en obligations à la moitié du capital réalisé en actions.

Cet article reproduit une disposition de la loi générale des chemins de fer. Mais cette loi doit être et sera nécessairement modifiée, et il faut que nous ayons le droit de modifier vos statuts en conséquence.

Nous vous avons déjà dit que bientôt les visites de douane qui ont lieu aujourd'hui à Alicante, pourraient se faire à Madrid ; nous nous sommes préoccupés, afin de faciliter les relations commerciales de la capitale avec les provinces du littoral et l'étranger, de voir établir aux abords de notre gare de Madrid, des entrepôts où la marchandise, moyennant un droit peu considérable, pourra séjourner sans être soumise aux droits de douane ou d'octroi jusqu'au moment où elle aura trouvé un acheteur.

Chacun sait que c'est à l'établissement des docks établis sur ces principes que les villes de Londres et de Liverpool ont dû de voir s'accroître dans des proportions sans exemple ailleurs les marchés aujourd'hui cosmopolites de l'Angleterre. Des établissements semblables ont été créés au Havre, à Paris, et sont en voie d'exécution à Saint-Nazaire, à Bordeaux et à Marseille. A Paris, chaque gare de chemin de fer offre au public une succursale de l'entrepôt des douanes. Une création aussi utile était réclamée pour compléter les bienfaits si nombreux dont nos chemins de fer ont déjà doté ce pays. La question des entrepôts, sans avoir comme celle de la douane de Madrid, à laquelle elle est intimement liée, obtenu déjà une solution complète, est à l'étude dans les bureaux de l'administration, et nous sommes certains, dès à présent, que nous trouverons pour la faire réussir, l'appui et le concours dont nous aurons besoin.

CONCLUSIONS.

Il résulte, Messieurs, de l'exposé qui vient de vous être fait que si vous autorisez la distribution de 12 fr. de dividende par action en sus de l'intérêt de 6 0/0, chaque action libérée de 400 fr. aura reçu pour l'exercice 1859, 36 fr., c'est-à-dire 9 0/0, et qu'il restera au compte de profits et pertes une somme de 3,764,468 francs.

Nous avons la conviction que ce revenu de 9 0/0 est un minimum désormais assuré à nos actions. Le fait est venu justifier nos prévisions, les temps d'épreuve sont déjà passés, et cependant nous sommes encore loin d'être en possession de tout le produit que nous assure notre position géographique.

Un réseau comme le nôtre auquel aboutissent les routes de France, d'Aragon, de Navarre, de Catalogne, Valence, Murcie, Andalousie, Estramadure et Portugal, c'est-à-dire les deux tiers au moins des voies ferrées exécutées, en exécution ou projetées dans la Péninsule, est placé dans des conditions exceptionnelles, et est assuré d'un succès aussi rapide qu'il sera complet et durable.

RÉSOLUTIONS.

1° Le mémoire et les comptes qui l'accompagnent sont approuvés.

2° L'assemblée générale autorise la répartition d'un dividende de 12 fr. par action, qui sera payé à partir du 1er juillet, en même temps que l'intérêt statutaire du semestre.

3° L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à contracter des emprunts par voie d'émission d'obligations ou de toute autre manière qui lui paraîtra convenable, quand, sur l'avis du Conseil, les intérêts de la Compagnie l'exigeront.

4° L'assemblée générale, en prévision d'une modification de la loi qui limite les émissions d'obligations à moitié du capital réalisé en actions autorise la modification de l'art. 7 des statuts qui reproduit cette disposition, et donne au Conseil d'administration les plus amples pouvoirs pour cette modification.

5° L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à modifier ou résilier, en tout ou en partie, le contrat de construction du chemin de fer de Madrid à Saragosse.

6° L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à faire usage des facultés mentionnées à l'art. 26 des statuts (lettre *g* à *i* inclusivement), pourvu que les résolutions soient prises par quinze membres au moins du Conseil, lequel devra être convoqué spécialement à cet effet.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Assemblée générale annuelle des actionnaires du 22 mai 1860.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Pour vous exposer la situation générale de la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres, nous suivrons l'ordre dans lequel a été dressé notre dernier rapport, en passant successivement en revue les questions qui se rattachent :

1° A la construction du chemin ;

2° Au matériel ;

3° A l'exploitation ;

4° A la situation financière de la Compagnie.

CONSTRUCTION.

TRAVAUX PRÉPARATOIRES.

Tracés.

L'année dernière, nous vous avons annoncé que nous étions en possession de l'approbation ministérielle pour le tracé de la ligne entière de Saint-Ghislain à Gand, sauf une lacune de 4 kilomètres, comprenant la traversée d'Audenarde, qui était sur le point d'être comblée ; et nous avons ajouté qu'il y avait quelque possibilité de voir supprimer les fortifications de cette ville. Cette éventualité s'est réalisée depuis, et nous avons été conduits par là à modifier nos premiers projets, en y apportant de très-notables améliorations.

Nous avions compté que, la question militaire une fois écartée, la sanction ministérielle ne se ferait pas attendre, et que nous aurions pu mettre incessamment la main à l'œuvre.

Mais l'administration communale d'Audenarde nous a créé des obstacles inattendus, par les démarches actives qu'elle a faites auprès du gouvernement, pour nous contraindre à déplacer la station actuelle et à la faire établir dans le rayon de l'octroi, à proximité du centre de la ville.

La Compagnie n'a pas pu consentir au déplacement demandé, à moins que la ville n'en supportât les frais ; mais elle a modifié le tracé, conformément aux désirs qui lui en ont été exprimés ; et après de nombreuses conférences auxquelles M. le ministre des travaux publics a bien voulu assister, la question a été enfin tranchée en notre faveur.

Par suite des longs retards que cet incident nous a occasionnés, les formalités préalables à l'expropriation, relativement à cette partie de la ligne, n'ont pu être accomplies que dans le courant du mois dernier.

Stations.

Une question de modification aux projets d'emplacement des stations a également été soulevée, vers l'autre extrémité de la ligne principale, par les communes de Blaton et de Basècles. La Compagnie avait proposé de desservir ces deux communes au moyen d'une station unique, placée à proximité et au centre des importantes carrières de cette localité, et l'administration supérieure y avait donné son approbation. Mais divers intérêts ont été mis en cause, pour engager le département des travaux publics à revenir sur sa détermination et à obliger la Compagnie à établir deux stations, une pour chacune des deux communes en question ; et, pour éviter de plus longues entraves, nous avons proposé un nouveau projet dans ce sens, qui a été approuvé.

Nous avons également soumis à M. le ministre des travaux publics les plans généraux des stations et haltes que nous nous proposons d'établir entre Saint-Ghislain et Gand. Si, comme tout le fait présumer, les projets de la Compagnie ne rencontrent point d'opposition de la part des communes traversées, il y aura entre les deux stations extrêmes de la ligne principale, quatorze stations ou haltes, échelonnées dans l'ordre qui suit :

Pommerœul, Blaton, Basècles, Leuze, Frasnes, Anvaing, Renaix, Etichove, Audenarde, Eyne, Synghem, Gavre, Eecke et la Pinte, soit en tout seize stations, y compris celles extrêmes de Saint-Ghislain et de Gand, pour un parcours de 85 kilomètres, de sorte que le parcours moyen d'une station à l'autre sera de 5,000 mètres.

Bien qu'assez faible, cette distance se trouve justifiée par la densité de la population et le rapprochement des localités que la ligne est destinée à desservir. Il est d'ailleurs à remarquer que c'est exactement la même distance qui existe, en moyenne, entre les stations des chemins de fer de l'État belge (soit 0.19 station par kilomètre).

TRAVAUX.

Acquisitions de terrains.

Nous sommes en possession de 126 hectares de terrains, sur les 130 nécessaires à l'exécution de la ligne principale.

Nous n'avons eu qu'à nous louer, jusqu'à présent, de la marche des affaires d'expropriation dans les arrondissements de Mons et d'Audenarde. Mais il n'en est pas de même dans le ressort du tribunal de Tournai, où les lenteurs des expertises nous causent, en ce moment, de sérieux embarras pour l'exécution des travaux de terrassement et des ouvrages d'art. Plusieurs jugements d'expropriation rendus par ce tribunal, qui avaient, selon nous, alloué des indemnités excessives aux propriétaires dépossédés, ont été déférés à la cour d'appel qui a, jusqu'à présent, donné gain de cause à la Compagnie.

Les acquisitions de terrains, sur la partie du tracé comprise entre Etichove et Bevere (Audenarde) qui a été récemment approuvée, commenceront sous peu de jours. La Compagnie vient même d'être mise en possession des terrains appartenant à l'État, dans la traversée des fortifications d'Audenarde, contre dépôt préalable de la somme exigée par l'administration des domaines.

Terrassements.

Le cube total des terrassements à effectuer sur la ligne de Saint-Ghislain à Audenarde est d'environ 1,200,000 mètres cubes. A la date du rapport que nous vous avons présenté l'année dernière, il en avait été exécuté 315,000, et aujourd'hui ce nombre s'élève à 818,000. C'est donc une quantité de 503,000 mètres cubes qui a été mise en mouvement dans l'espace d'une année. Cette quantité aurait été beaucoup plus forte, n'eût été du manque de terrains, qui a fréquemment arrêté le développement des travaux, et de l'influence d'un hiver exceptionnellement long et rigoureux, signalé surtout par des gelées et des dégels successifs qui ont causé à la plupart des tranchées, ouvertes en 1859, des dégâts assez considérables.

Ouvrages d'art.

Par suite des réclamations émanées des communes intéressées, le nombre d'ouvrages d'art à exécuter est de beaucoup supérieur à celui que nous avons indiqué dans notre rapport de l'an dernier.

Il comprend :

1°	127	ouvrages	de 0m,50 à	2m,50	d'ouverture.
2°	23	—	de 2m,50 à	5m,00	—
3°	6	—	de 5m,00 à	9m,00	—
4°	7	—	de 18m,00 à	27m,00	—
Total,	163				

Dans le courant de 1859, on a terminé les maçonneries de 125 ouvrages d'art de ces différentes catégories. Les tabliers en fer sont commandés à l'une des usines les plus importantes de Belgique et seront placés dans le courant de cet été.

Il ne nous reste plus, comme ouvrage important, que le pont de 27 mètres d'ouverture à construire sur l'Escaut, à Audenarde, lequel sera terminé vers la fin de cet été.

Les maçonneries des ouvrages d'art présentent un

cube total de	18,687mc10
sur quoi il a été exécuté	14,985 75
Reste à construire,	5,701mc75

Tunnel.

La voûte de cet ouvrage important est maçonnée sur 400 mètres de longueur. Les pieds-droits sont maçonnés sur 147 mètres. Il ne reste plus qu'à parachever les deux têtes, et à construire 250 mètres de pieds-droits, et le radier dans toute son étendue. Ce travail pourra être terminé vers le mois de septembre.

En résumé, les travaux d'infrastructure du chemin sont en activité sur toute la ligne. Les terrassements et ouvrages d'art, dans la traversée d'Audenarde, sont attaqués depuis le 19 de ce mois. Trois locomotives sont en circulation sur la ligne, pour l'exécution des terrassements et les approvisionnement de ballast.

MATÉRIEL.

Matériel de la voie.

Les divers chantiers répartis sur la ligne renferment en ce moment :

63,543 traverses ;

2,435,979 kilogr. de rails ;

10,578 paires d'éclisses, avec leurs plaques de joints et boulons ;

92,530 crampons.

Ces approvisionnements se complètent au fur et à mesure des besoins et de l'avancement des travaux.

Matériel roulant.

La fabrication des huit locomotives à voyageurs et des dix locomotives à marchandises, mise en activité dans le courant de l'année dernière, aurait pu être terminée dans un très-bref délai, si nous n'avions pas demandé aux constructeurs d'en ralentir la fourniture, l'état d'avancement de la ligne n'en permettant pas encore l'emploi.

En ce moment, quatre machines sont terminées, et la livraison des autres est échelonnée de manière à les mettre à notre disposition aux époques où les diverses sections de la ligne pourront être ouvertes à la circulation.

EXPLOITATION.

Les recettes de la petite section en exploitation ont continué à suivre une progression toujours croissante, tant en 1859 que dans les premiers mois de 1860. Réduite au trafic local d'un pays éminemment agricole, l'exploitation de cette section n'en est pas moins relativement avantageuse.

SITUATION FINANCIÈRE.

Nous abordons la partie de notre compte rendu qui touche le plus directement aux rapports des actionnaires avec la Compagnie.

Le tableau ci-annexé expose la situation du compte général arrêté au 31 décembre 1859, et donne les détails des dépenses effectuées et réglées en 1859, s'élevant à fr. 4,321 931 19, ce qui porte l'ensemble de nos dépenses, depuis l'origine jusqu'à cette date, à la somme de fr. 10,006,826 36, avec une encaisse de fr. 1,542,979 68.

Sur le rapport favorable de la chambre syndicale

de la Bourse de Paris, Son excellence M. le ministre des finances de France a autorisé la cote officielle de nos actions, depuis le 14 novembre dernier.

Au 31 décembre 1858, nous avions appelé un capital de 200 fr. par action.

Sur les 35,500 actions souscrites par le public, toutes étaient libérées de 150 fr., et il restait à recevoir 25 fr. sur 78 actions, et 50 sur 12,381.

Après de nombreux avertissements, le Conseil s'est vu, à regret, forcé d'user des pouvoirs que lui donnent les statuts, et 4,449 actions ont été vendues en juin 1859, à la Bourse de Bruxelles.

Dans le courant de l'année, le Conseil a fait deux nouveaux appels de fonds, chacun de 50 fr. par action, et, au 31 décembre 1859, il restait à libérer :

170	actions du	2[e]	appel de fonds ;
13,544	»	3[e]	»
18,468	»	4[e]	»

représentant un capital de 1,008,950 fr.

Ces nombres se sont assez sensiblement modifiés depuis cette époque, et ils ne sont plus aujourd'hui que de 170 actions de la première catégorie, 11,527 de la seconde, et 14,633 de la troisième, représentant un capital de 1,310,500 fr.

C'est pour nous un sujet d'espérer que, à mesure que la situation de la Compagnie sera mieux appréciée, les actionnaires en retard comprendront qu'il est de leur intérêt de hâter, par l'accomplissement de leurs obligations, le jour où ils pourront enfin recueillir le fruit de leurs placements, et nous nous sommes déterminés, par ce motif, à user jusqu'ici de ménagements envers eux, tout en nous réservant de leur appliquer, dès que nous le jugerons opportun, les mesures comminées par l'art. 19 des statuts.

En attendant, l'entreprise a trouvé, dans le dépôt d'une partie des obligations de la Compagnie, les ressources nécessaires pour la continuation des travaux.

Nous croyons ne pas devoir omettre de mentionner ici l'issue du procès intenté à la Compagnie par un actionnaire d'Anvers, dont nous vous avons parlé dans notre rapport sur l'exercice de 1858. Nous vous exposions, à cette époque, que la sentence arbitrale rendue en notre faveur avait été frappée d'appel, et que nous attendions avec confiance l'arrêt de la cour de Bruxelles. Cette confiance n'a pas été trompée ; et, par son arrêt du 3 juillet 1859, la cour a purement et simplement confirmé le jugement arbitral.

CONCLUSION.

En présentant ce rapport sur la situation de la Compagnie, nous ne pouvons nous empêcher de jeter un coup d'œil en arrière, et de reporter nos souvenirs à l'époque à laquelle nous avons eu, pour la première fois, l'honneur de vous entretenir. Depuis ce temps, bien des difficultés ont été vaincues, bien des hostilités désarmées, et la Compagnie a continué de poursuivre sa marche, péniblement d'abord, mais sans relâche.

Aujourd'hui nous approchons du but. Tous les travaux sont en plein cours d'exécution. Si aucun obstacle imprévu ne surgit, la voie de Saint-Ghislain à Basècles (18 kilomètres) sera en mesure d'être ouverte à la circulation en juillet prochain, celle de Basècles à Frasnes (20 kilomètres), en octobre ; toute la ligne de Saint-Ghislain à Gand, avant la fin de cette année ; et quelque difficiles que soient les temps où nous vivons, forts de notre confiance dans le bienveillant concours du gouvernement, sur lequel nous nous croyons en droit de compter, nous espérons trouver dans le placement des obligations de la Compagnie des ressources suffisantes pour arriver, sans nouvel appel de fonds, à une prompte exploitation de la ligne principale. Alors on reconnaîtra sans doute que le chemin de fer Hainaut et Flandres est placé dans des conditions de trafic qui permettent de le ranger au nombre des lignes les plus fructueuses.

Approuvé en séance du Conseil d'administration, tenue à Bruxelles, les 21 et 22 mai 1860.

Prince de Beauvau.
Baron G. de Bussierre.
H. Rolin.
Baron Grenier.
V. Dessigny.
A. Maertens.
V. Liefmans.

Compte général au 31 décembre 1859.

ACTIF.

Dépenses de premier établissement.

	Au 31 décembre 1858.	En 1859.	Au 31 décembre 1859.	
Achat de la ligne d'Audenarde vers Gand	2.500.000 »	»	2.500.000 »	
Matériel roulant	245.328 »	69.450 »	314.778 »	
Accessoires du matériel roulant	1.087 »	»	1.087 »	
Mobilier de bureau	31.184 32	(—1.201 67)	29.982 65	
Acquisitions de terrains et frais y relatifs	357.890 46	1.261.577 77	1.619.477 23	
Terrassements	354.754 75	706.340 06	1.061.094 81	
Ouvrages d'art	214.850 59	541.834 34	756.684 93	
Clôtures du chemin	891 67	866 67	1.758 34	
Mobilier des gares et stations	4.921 68	»	4.921 68	
Première voie de fer	»	710.889 07	710.889 07	
Accessoires de la voie	1.057 95	»	1.057 95	
Frais antérieurs, frais généraux et dépenses diverses	1.978.701 20	386.991 83	2.365 693 03	
Intérêts échus sur actions	462.203 75	403.9 5 »	866.138 75	
Id. sur obligations	72.015 »	73.665 »	145.680 »	
Dépenses non classées	»	2.678 25	2.678 25	
Id. imprévues	»	164.865 87	164.865 87	
	6.284 895 37	4.321.931 19		10.606.826 56

Valeurs diverses à recouvrer.

Première voie :				
9,300 actions à 500 fr. (art. 23 des statuts	4.650.000 »			
36,200 actions à 200 fr.	7.240.000 »			
32,169 obligat. à 290 fr. + 60 fr.	9.329.070 »	21.219.070 »		
Deuxième voie :				
6,500 actions à 500 fr.	3.250.000 »			
9,482 obligations à 290 fr.	2.749.780 »	5.999.780 »	27.218.850 »	

Versements à faire.

Deuxième appel de fonds	170 actions à 50 fr.	8.500 »			
Troisième id.	13,541 id.	677.050 »			
Quatrième id.	18,468 id.	923.400 »	1.608.950 »	28.827.800 »	

Débiteurs divers.

Trésor public (cautionnement)	249.700 »	
Entreprise générale	238.787 33	
Exploitation d'Audenarde	2.170 95	490.658 28

Caisse.

Caisse de Bruxelles	764.388 59	
Banquiers de la Compagnie	778.591 09	1.542.979 68
		41.468.264 52

PASSIF.

Capital social.

Première voie :			
45,500 actions à 500 fr.	22.750.000 »		
38,104 obligations à 290 fr. + 60 fr.	11.050.220 »	33.800.220 »	
Deuxième voie :			
6 500 actions à 500 fr.	3.250.000 »		
9,482 obligations à 290 fr.	2.749.780 »	5.999.780 »	39.800.000 »

Créanciers divers.

Intérêts échus.

Porteurs d'actions	185.777 50	
Porteurs d'obligations	1.065 »	186.842 50

Divers.

Comptes courants	1.034.250 90	
Entreprise générale. — 15 o/o de retenue (art. 26 des statuts)	435.444 01	
Exploitation d'Audenarde (part de la Compagnie)	11.727 11	1.481.422 02
		41.468.264 52

RAPPORT DU COLLÉGE DES COMMISSAIRES.

Messieurs,

Vous venez d'entendre le rapport du Conseil d'administration et les explications qu'il vous a données sur la situation de la Compagnie et la marche des travaux de l'entreprise.

Nous devons, à notre tour, vous déclarer que les comptes qui nous ont été soumis, ont été examinés et trouvés exacts.

La tenue des livres est parfaite.

L'état de la caisse est conforme aux écritures, et nous avons constaté l'exactitude de son solde.

Cette déclaration pourrait suffire à l'accomplissement de notre mandat, mais vous nous permettrez de vous présenter quelques remarques de nature à fortifier votre confiance dans notre entreprise.

Vous remarquerez, Messieurs, dans le compte général arrêté au 31 décembre dernier qui vous a été soumis, les progrès sensibles faits, dans le courant de l'année dernière, dans les acquisitions de terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, l'achat et la pose des rails sur une étendue déjà considérable du chemin; plus de trois millions de francs y ont reçu un emploi utile. Ce développement, depuis le commencement de cette année, est devenu encore plus significatif, et fait entrevoir l'époque, vers la fin de l'automne prochain, de l'achèvement complet et de la mise en exploitation de la ligne de Saint-Ghislain à Gand, par Basècles, Leuze, Renaix et Audenarde. Vous pourrez alors juger, Messieurs, de l'importance de cette ligne si évidemment utile à deux de nos belles et industrieuses provinces, et vous aurez la satisfaction d'avoir contribué à former et à soutenir cette entreprise d'intérêt national.

Fait en séance du collége des commissaires, à Bruxelles, le 21 mai 1860.

MAGHERMAN,
TRUMPER,
DUBOCHE,
LANGRAND-DUMONCEAU.

Extrait des procès-verbaux des séances ordinaire et extraordinaire tenues par l'assemblée générale des actionnaires de la Société anonyme du chemin de fer Hainaut et Flandres, le 22 mai 1860.

Présidence de M. le baron GUSTAVE DE BUSSIERRE, vice-président du Conseil d'administration.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE ORDINAIRE.

Après la lecture des rapports qui précèdent, l'assemblée a pris, à l'unanimité, les décisions suivantes, sauf une abstention quant à la seconde :

I.

L'assemblée approuve les comptes présentés par le Conseil d'administration.

II.

L'assemblée ajourne à une prochaine assemblée extraordinaire : 1° la nomination de deux administrateurs ; 2° la nomination d'un commissaire en remplacement de M. Greville, démissionnaire.

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE.

L'assemblée générale approuve, à l'unanimité, la modification ainsi conçue de l'avant-dernier § de l'art. 38 des statuts : *Payable à partir du 1er janvier 1860. Le commissaire a le même droit de vérification que ceux de la Compagnie.*

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE

CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

dans l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 15 mai 1860.

PRÉSIDENCE DE M. DE OSMA.

Messieurs,

Nous vous avons réunis en assemblée générale extraordinaire, le 30 novembre dernier, et, malgré la guerre dans laquelle l'Espagne se trouvait engagée en Afrique, la situation satisfaisante des affaires générales nous a permis de vous proposer la répartition d'une partie des bénéfices considérables que la Société avait réalisés pendant l'exercice 18.8.

L'attribution de 95 r. v. (25 fr.) à chaque action laissait encore disponible une réserve extraordinaire de 11,317,861 33 r. v. ou 3,820,489 fr. 81 c.

Nous avions mené à bonne fin le chemin de fer du Nord, la plus importante de nos entreprises; nous pouvions, sans être taxés d'imprudence, chercher à étendre le champ de notre action ; mais, pour atteindre ce but, il fallait augmenter nos ressources disponibles.

La distribution simultanée de 25 fr., dividende de 1858, et de 9 fr., intérêt à 6 0/0 de l'exercice 1859, nous a permis de faire, vers la fin du mois de décembre dernier, un appel de fonds de 190 r. v. ou 50 fr. par action, en ne demandant à nos actionnaires qu'un versement complémentaire de 60,80 r., soit 16 fr. par action.

Depuis la dernière assemblée générale, nous avons étudié un grand nombre d'affaires, mais nous n'avons commencé aucune opération nouvelle, et aucun fait n'est venu modifier, d'une manière sensible, la situation qui vous a été exposée à cette époque.

L'état de nos affaires est toujours aussi favorable, et les renseignements que nous avons à vous donner sur les entreprises que nous administrons ou que nous patronnons sont toujours aussi satisfaisants.

Chemin de fer du Nord.

Vous connaissez notre situation vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Nous avons pris et conservé un intérêt important dans cette grande entreprise.

La mise en exploitation des premières sections du chemin de fer du Nord, dans la Castille, serait déjà un fait accompli si elle n'avait été retardée par la difficulté de transporter un immense matériel sur les parties non achevées du chemin de fer de Santander.

La Compagnie du chemin du Nord a déployé une grande énergie pour surmonter ces difficultés, rendues plus graves encore par les rigueurs d'un hiver exceptionnel ; des véhicules spéciaux ont été créés, de nombreux attelages ont été achetés, car il fallait vaincre des coalitions de transporteurs, organisées dans le but d'obtenir de la Compagnie des prix exorbitants ; on a réussi à vaincre ces difficultés.

Nous ne doutons pas qu'une première section de 310 kilomètres, sans solution de continuité, ne soit mise prochainement en exploitation. Cette section commence à San Chidrian, à quelques kilomètres du versant nord de la chaîne du Guadarrama, traverse Valladolid, se bifurque à la Venta de Baños, pour se diriger à droite par Burgos sur Monasterio, à gauche par Palencia sur Alar del Rey, point de jonction de notre réseau avec le chemin de fer de Santander.

En 1861 on livrera à la circulation 100 kilomètres nouveaux. L'exploitation commencera à Avila, en deçà de San Chidrian, au pied même du Guadarrama, et elle dépassera Monasterio pour s'étendre jusqu'à Pancorbo, à quelques kilomètres de l'Ebre.

A la même époque, Madrid sera mis en communication, par un chemin de fer de 50 kilomètres, avec l'Escurial. Il y aura donc alors 460 kilomètres en exploitation, dont 410 sans solution de continuité.

En 1862, on exploitera la section qui s'étend de Pancorbo à l'entrée du grand tunnel des Pyrénées, et la section de Tolosa à Irun ; en tout 160 kilomètres.

Enfin, dans les années 1863 et 1864, les tunnels du Guadarrama et des Pyrénées seront achevés, et le réseau de 729 kilomètres sera tout entier livré à la circulation.

Le désir d'arriver le plus tôt possible à l'achèvement des premières sections ne fait pas négliger l'exécution des grands travaux, qui ne pourront être achevés qu'à une époque plus éloignée; ils sont tous attaqués ou continués avec une énergie nouvelle.

Nous n'avons pas besoin d'insister de nouveau ici sur l'importance de cette voie de communication, qui occupe le premier rang parmi les chemins de fer de l'Espagne, mettant en communication directe les capitales de deux grands pays, c'est-à-dire le commerce, l'industrie et l'agriculture de ces deux nations. Cette voie a de plus un intérêt particulier pour nous, car elle est destinée à donner un développement et une prospérité pour ainsi dire illimités aux riches mines de houille que la Société possède dans cette région.

Chemin de fer de Cordoue à Séville.

La constitution de cette Compagnie remonte au 23 juin 1857. Malgré les difficultés de communication dans une contrée où aucune entreprise de cette importance n'avait encore été exécutée, tous les travaux ont été achevés dans les délais légaux, en deux années, qui ont été des années de crise européenne ; on a pourvu à l'établissement de tous les services, de manière à pouvoir largement suffire aux exigences d'un trafic considérable.

La dernière fois que nous vous avons parlé de ce chemin, nous vous disions que l'exploitation des premiers jours promettait des résultats satisfaisants.

Nos prévisions ont été justifiées.

En huit mois d'exploitation, les recettes, y compris les subventions annuelles, se sont

élevées à	5,136,712 51 r. v. ou fr.	1,351,766 44
Les dépenses à	2,790,322 13	763,295 29
Le bénéfice a donc été de	2,346,390 36	617,471 15

Ce qui permettra de distribuer 61,80 r. v., soit 16 fr. 50 c. par action de 500 fr.

C'est environ 5 0/0 pour les deux tiers d'une première année d'exploitation.

Le placement rapide de toutes les obligations prouve que la Compagnie a conquis dans l'estime publique la place qui lui appartient. Si les actions n'ont pas encore atteint le taux que nous avions espéré, cela tient, nous en avons la conviction, à des circonstances exceptionnelles et passagères, que les résultats acquis feront certainement disparaître.

Mines de houille.

Lorsque le chemin de fer du Nord nous a été concédé, nous avons compris qu'il fallait tout d'abord en assurer l'exploitation économique et profiter des facilités que la voie nouvelle allait offrir aux transports. L'acquisition de gisements houillers devait nous assurer le marché de Madrid et de la Castille, en nous permettant de fournir le combustible à des prix bien inférieurs aux prix des houilles des Asturies et de l'Angleterre, qui avaient eu jusque-là le monopole de l'approvisionnement ; nous sommes devenus maîtres des deux concessions qui pouvaient le mieux nous faire arriver à ce but.

Les mines de Barruelo forment le premier groupe ; elles sont situées dans le bassin d'Orbo, à 13 kilom. de Quintanilla, station du chemin de fer de Santander, à 35 kilomètres d'Alar del Rey et à 160 kilomètres de Valladolid.

Les mines de Valderueda forment le second groupe ; elles sont situées à 150 kilomètres de Valladolid, mais à 50 kilomètres seulement de Sahagun, station du

chemin de fer qui doit traverser les provinces de Léon, des Asturies et de la Galice.

L'une des principales conditions du succès d'une exploitation houillère consiste dans la facilité des communications ; c'est ce qui constitue surtout la supériorité des houillères anglaises sur la plupart des houillères du continent.

Nos deux groupes de mines communiquent avec le chemin de fer du Nord, par des vallées ouvertes à pente continue; elles peuvent être facilement reliées à cette grande voie par des chemins de fer exploités soit avec des locomotives soit avec des chevaux.

Un chemin de fer à locomotives, de Barruelo à Quintanilla, vient d'être directement concédé. Si cet embranchement, d'un si grand intérêt public, est promptement exécuté, nous n'avons pas le droit de nous plaindre ; mais si cette entreprise n'est exécutée qu'avec lenteur, il y a lieu de prendre des mesures pour que le pays n'ait pas à souffrir de ce retard.

Dans ce but, après avoir reconnu l'impossibilité de nous entendre avec le concessionnaire, nous avons demandé au gouvernement la concession d'un chemin à traction de chevaux, aboutissant à un point de notre ligne plus rapproché que celui qui a été choisi pour le tracé concédé. Dans les deux projets les wagons viendront prendre leur chargement à l'entrée même de nos galeries.

En attendant et de concert avec les communes intéressées, nous faisons améliorer la route actuelle de manière à diminuer les prix de transport.

Les mines de Barruelo sont déjà préparées de telle sorte qu'une dépense peu considérable pourrait porter facilement leur production annuelle à 100,000 tonnes; les mines de Valderueda peuvent produire une quantité plus considérable encore.

Les mines que la Société possède à Matallana, près de Léon, sont d'une importance secondaire. Ce n'est encore qu'une position prise en vue de l'avenir.

Les houilles de Castille ont un écoulement certain : elles sont grasses, demi-grasses et maigres. Sauf les charbons anthraciteux, elles offrent toutes les qualités des houilles de Belgique. Elles sont propres au chauffage, à la forge, à la fabrication du gaz et du coke ; elles peuvent donc alimenter toutes les industries.

Il suffit de jeter un regard sur l'ensemble des dépenses et sur les produits probables de ces mines, pour se convaincre de l'importance réelle de ces exploitations.

Les dépenses faites jusqu'au 29 février dernier, y compris les pertes d'intérêt, s'élèvent à 9,372,962 r. v. ou 2,466,559 fr.

Une dépense nouvelle de 150,000 fr. suffira pour mettre les mines de Barruelo en état de livrer chaque année 60,000 tonnes de houille, d'agglomérés et de coke ; le capital engagé, dans la totalité de nos affaires de mines, sera donc d'environ 2,600,000 fr.

La vente de 30,000 tonnes, à raison de 10 fr. de bénéfice par tonne, produirait pour ce capital un revenu net d'environ 12 0/0.

La vente de 50,000 tonnes produirait un revenu d'environ 20 0/0.

Mais pouvons-nous espérer que notre vente atteindra ce chiffre de 50,000 tonnes?

La position exceptionnelle de ces riches gisements qui dominent tout le centre et le nord de l'Espagne jusqu'à Madrid, et les besoins nouveaux de la consommation créés par l'exploitation des chemins de fer, par le développement incessant de l'industrie métallurgique, ne permettent pas d'en douter.

On consomme en ce moment des quantités assez considérables de houille dont le prix excède 50 fr. la tonne à Valladolid, et 120 fr. la tonne à Madrid.

Dans cinq ou six ans, nos mines de Castille auront à approvisionner un réseau de 7 à 800 kilomètres de chemins de fer, à alimenter les exploitations de gaz de Madrid, de Valladolid, de Burgos, etc., et à fournir à la consommation domestique et industrielle locale, qui, au prix énorme que nous venons d'indiquer, est déjà de 14,000 tonnes ; y a-t-il illusion à croire que cette consommation doublera ?

Ces données, basées sur des faits précis, peuvent faire apprécier clairement l'avenir réservé à nos mines de Castille.

En attendant ainsi que nous vous le disions l'au dernier, tous nos efforts ont pour but de préparer une large exploitation pour le moment où l'exploitation des sections du chemin du Nord, dans la direction de Madrid, nous permettra d'y expédier nos charbons et de les vendre à des prix contre lesquels la concurrence étrangère ne pourra pas lutter.

Gaz de Madrid.

Dans notre rapport à l'assemblée générale du 30 mai, nous vous disions que la fabrication du gaz avait été sensiblement améliorée. Nos progrès ont continué pendant l'exercice 1859.

Les pertes de gaz occasionnées par les fuites ont été réduites dans une forte proportion.

Les résultats de notre fabrication sont satisfaisants, grâce à une bonne et vigilante administration.

Nous avons employé, en 1859, 190,167 quintaux de charbons (8,479 tonnes), et produit 108,405,510 pieds cubes de gaz (2,345,092 mèt. cub.), soit 14 millions de pieds cubes (302,855 mèt. cub.) de plus que l'année précédente.

L'augmentation de la consommation du gaz a continué encore dans le premier trimestre de 1860. Mais cet accroissement a surtout pour cause la multiplication des becs de l'éclairage municipal et l'augmentation de la consommation de chaque bec. L'éclairage municipal a à peu près doublé, tandis que l'éclairage des particuliers ne s'est accru que de 11,61 0/0.

Situation financière.

La situation qui vous a été présentée le 30 novembre dernier n'offre, avec celle que nous vous soumettons aujourd'hui, qu'une seule différence importante. Elle résulte du règlement de nos comptes avec la Compagnie du chemin de fer du Nord qui nous a entièrement soldé tout ce qu'elle nous devait encore

Le compte de nos valeurs a éprouvé une augmentation résultant du second versement effectué sur nos actions du chemin du Nord, et de l'acquisition d'un certain nombre d'obligations de cette Compagnie.

Ces obligations sont garanties par un capital important et par une forte subvention de l'Etat. Nous attendrons, pour en opérer le placement, que leur cours ait atteint le taux qu'elles méritent.

Il résulte du rapport fait le 28 avril 1860 à la Société générale de Crédit mobilier français, que sur 200,000 obligations créées, il en avait été négocié 134,060 au cours moyen de 260 fr. 80 c. ; à ce taux, ces titres rapportent près de 6 0/0, et ils sont remboursables à 500 fr., c'est-à-dire avec une prime presque égale au prix actuel de cette valeur. L'importance de ces négociations s'accroît chaque jour.

Voici le résumé des comptes de la Société au 31 décembre 1859.

(*Voir le tableau ci-contre.*)

EXTRAIT DU COMPTE PROFITS ET PERTES DE 1859.

	fr. c.	Réaux. b.
Bénéfices sur les valeurs réalisées, — intérêts et dividendes,	858,602 63	3,262,690 02
Intérêts des comptes courants,	759,674 24	2,886,762 11
Commissions,	31,428 80	119,429 46
Change et courtage,	15,981 59	60,730 04
Opérations industrielles,	218,161 59	828,938 »
L'ensemble des bénéfices s'élève donc à	1,883,828 84	7,158,549 63
Dont il faut déduire, pour frais généraux d'administration, loyers, etc.,	278,030 44	1,056,553 68
Ce qui donne un bénéfice de	1,605,788 40	6,101,995 95
sur lequel il a été prélevé, au 31 décembre dernier, l'intérêt des actions à raison de 6 0/0,	1,080,000 »	4,104,000 »
Excédant,	525,788 40	1,997,995 95

Le compte de profits et pertes de l'exercice 1859 se solde donc par un bénéfice de fr. 1,605,788 40

Sur cette somme, il a été prélevé en décembre dernier, pour payer l'intérêt annuel à 6 0/0, soit 9 francs par action,	1,080,000 »
Reste un solde de	525,788 40
Nous vous proposons d'ajouter à ce solde, au moyen d'un prélèvement sur la réserve extraordinaire, une somme de	344,617 79
Ce qui porterait la somme à partager à	870,406 19

et permettrait de faire aux actionnaires une nouvelle répartition de 4 0/0, soit 6 fr. par action.

De cette façon, en dehors des 25 francs distribués exceptionnellement en décembre dernier sur l'exercice 1858, chacune de nos actions recevrait pour l'exercice 1859, 10 0/0, soit 15 francs en deux paiements, savoir :

En décembre 1859, intérêts déjà payés,	9 fr.
Au 1er juillet 1860, dividende proposé,	6
Total égal,	15 fr.

Dans notre dernière assemblée générale, nous vous disions : « Les bénéfices de 1858 s'élèvent à une somme bien supérieure à celle que nous vous proposons de distribuer, mais il ne serait pas sage de répartir, quant à présent, un dividende plus fort que celui qui vous est proposé. Tous les exercices ne peuvent pas être aussi favorablement partagés que celui de 1858, et dès lors il ne faut pas épuiser, en une seule fois, des bénéfices qui sont dus à des circonstances exceptionnelles; il est bon de les répartir dans les exercices suivants, de manière qu'on puisse compter sur un revenu moyen qui ne varie pas très-sensiblement d'une année à l'autre. »

Nous avons déjà lieu de nous applaudir de notre prudence, puisqu'elle nous permet d'assurer à nos actionnaires, même dans une année de guerre et de crise financière, un revenu convenable. Nous éviterons ainsi à nos actionnaires des déceptions et des regrets, à nos actions, ces brusques variations qui finissent par affecter les meilleures valeurs.

Nous n'hésitons donc pas à vous proposer de puiser dans cette réserve les 344,617 fr. 79 c. nécessaires pour compléter le solde des 10 0/0, et comme après ce prélèvement le bénéfice restant à la réserve extraordinaire s'élèvera encore à 3,475,872 fr. 03 c., nous ne pouvons voir dans ce fait aucun inconvénient.

Vous apprécierez dans votre sagesse l'opportunité de la proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Nous vous avons nettement exposé la situation de notre Société; elle nous paraît complétement satisfaisante. Nous avons l'espoir que désormais un champ plus vaste peut s'offrir à notre activité.

Jamais la situation morale du pays n'a été meilleure.

Sa situation matérielle n'est malheureusement pas à la hauteur de sa situation morale; et pourtant l'Espagne est un des pays les plus riches en éléments matériels de prospérité.

Nous travaillerons à l'améliorer avec l'aide et la protection d'un gouvernement éclairé.

Après avoir construit de grandes voies de communication rapide, après avoir mis en exploitation de vastes mines de combustible, ces deux sources vitales du progrès commercial et industriel, il nous reste bien d'autres sources d'industrie et de travail à exploiter.

Notre situation est aujourd'hui assez forte, notre position est assez dégagée pour que nous puissions seconder le gouvernement dans ses généreux efforts pour développer les facultés productives du pays et compléter l'organisation du crédit public.

Vous le savez, Messieurs, le crédit public est le levier puissant à l'aide duquel s'accomplissent les merveilles qui, à l'honneur de notre siècle, ont tant accru la fortune des Etats et le bien-être de la masse des citoyens.

Le crédit n'est pas encore en Espagne à la hauteur des inépuisables ressources de cette admirable contrée.

L'Espagne, à l'exemple de la France, voudra effacer toutes traces d'un passé bien loin de nous, et qu'elle a déjà racheté en remplissant les conditions nécessaires au développement de son crédit.

Nous marchons avec résolution et prudence dans la voie féconde qui s'ouvre devant nous. Il y a là de grandes choses à accomplir.

Vous savez, Messieurs, qu'aux termes d'une décision de notre première assemblée générale du 8 mai 1856, les fondateurs ont droit à 5 0/0 du bénéfice net, prélèvement fait, au préalable, des intérêts dus aux actions.

Ce droit, constituant une propriété personnelle et transmissible, a besoin d'être représenté par des coupons. Nous vous demandons l'autorisation de les créer au nombre de 10,000, et de les distribuer aux fondateurs dans la proportion qu'ils ont fixée d'un commun accord.

Cette création n'est que la régularisation d'un état de choses déjà établi et ne modifie en rien la situation de la Société.

En résumé, Messieurs, nous vous proposons de fixer, ainsi que nous l'avons dit plus haut, la somme à distribuer à titre de dividende à 870,406 19

Cette somme, conformément à l'article 57 des statuts et aux décisions de l'assemblée générale du 8 mai 1856, serait répartie ainsi qu'il suit :

1°	6 0/0 à la réserve,	52,224 37
2°	[illegible] 0/0 du surplus aux actionnaires, soit 6 fr. par action,	720,000 »
3°	5 0/0 aux fondateurs,	40,909 09
4°	5 0/0 aux administrateurs,	40,909 09
5°	2 0/0 aux directeurs et aux employés de la Compagnie,	16,363 64
	Total égal,	870,406 19

Les bénéfices réalisés et non distribués s'élèveront encore, après ces prélèvements, à une somme importante, qui constituera notre réserve extraordinaire et sera destinée à faire face aux éventualités et aux besoins ultérieurs de la Compagnie.

EXTRAIT

du procès-verbal de la séance tenue par l'assemblée générale des actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier espagnol, le 15 mai 1860.

Présidence de M. DE OSMA, président du Conseil d'administration.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes de l'exercice 1859, tels qu'ils sont présentés par le Conseil d'administration.

II.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 15 fr. le dividende de l'exercice 1859, sur lequel un à-compte de 9 fr. a été déjà payé au mois de décembre dernier, et décide que le complément, soit 6 fr., sera payé à dater du 1er juillet prochain.

III.

A l'unanimité, l'assemblée autorise la création de dix mille coupons de fondation au porteur, donnant droit chacun à un dix millième sur les 5 0/0 attribués aux fondateurs par l'article 7 des statuts et le paragraphe 1er des résolutions de l'assemblée générale du 8 mai 1856, lesdits coupons devant être remis aux fondateurs dans les proportions qu'ils ont fixées entre eux d'un commun accord.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Compte général au 31 décembre 1859.

ACTIF.

	Réaux.	fr. c.
Placements sur rentes et sur actions	72,156,191 02	18,988,471 32
Entreprise de l'éclairage au gaz de Madrid	24,549,775 75	6,460,467 30
Mines de houille	8,844,784 17	2,327,575 78
Provinces de Guipuzcoa et d'Alava, versements sur les actions à livrer ultérieurement à ces provinces pour leur souscription	24,571,180 »	6,466,100 »
Effets à recevoir	1,424,876 79	374,967 58
Mobilier	173,720 01	45,715 70
Caisse	2,736,314 86	720,082 86
Versements en retard sur les actions	975,840 »	256,800 »
Total de l'actif	135,432,682 60	35,640,179 63

PASSIF.

		Réaux.	fr. c.
Capital, versement de 760 réaux sur 120,000 actions		91,200,000 »	24,000,000 »
Comptes courants		9,236,047 09	2,430,538 71
Obligations :			
Pour celles données à l'ancienne Compagnie du gaz		6,300,000 »	1,657,894 74
Pour celles données provisoirement aux provinces de Guipuzcoa et d'Alava, en échange de leurs versements		9,396,091 »	2,472,655 53
Effets à payer et créanciers divers		712,763 90	187,569 45
Dividendes arriérés		695,490 26	183,023 75
Fonds de réserve extraordinaire		14,517,861 33	3,820,489 82
Fonds de réserve ordinaire		1,376,433 07	362,219 23
Solde en bénéfices du compte de profits et pertes ... R.v.	6,101,993 95		
A déduire :			
Intérêts de l'année 1859, payés par anticipation, à raison de rx. v. 34,20 (9 fr.) par action	4,104,000 »	1,997,993 95	525,788 40
Total du passif		135,432,682 60	35,640,179 63

BANQUE DE

RÉSULTAT DES OPÉRATIONS DE LA BANQUE ET

PREMIER SEMESTRE. —

	PARIS.	SUCCURSALES.	TOTAL.
Dépenses d'administration	1.056.175 90	1.328.179 16	2.384.355 06
Contributions	32.324 »	36.354 20	68.678 20
Timbre	130.598 20	73.044 »	203.642 20
Frais de transport d'espèces et de billets	1.478 65	360.192 15	361.670 80
Réescompte de Paris et des succursales	578.500 05	1.152.602 04	1.731.102 09
Amortissement du solde des effets en souffrance	10.280 94	60.000 »	70.280 94
Frais d'appropriation d'immeubles des succursales	»	5.384 51	5.384 51
Excédant de bénéfices, réservé pour le prochain semestre	118.809 18	»	118.809 18
	1.948.167 82	3.015.756 06	4.963.923 88
Dividende de 182,500 actions à fr. 53			9.672.500 »
			14.636.423 88

DEUXIÈME SEMESTRE. —

	PARIS.	SUCCURSALES.	TOTAL.
Dépenses d'administration	1.290.607 83	1.344.808 07	2.635.415 90
Contributions	32.316 72	30.588 »	62.904 72
Timbre	130.886 71	66.956 »	197.842 71
Frais de transport d'espèces et de billets	6.738 35	298.943 30	305.681 65
Réescompte de Paris et des succursales	561.427 17	904.331 79	1.465.758 96
Amortissement d'effets en souffrance	»	190.374 27	190.374 27
Frais d'appropriation d'immeubles des succursales	»	47.079 75	47.079 75
	2.021.976 78	2.883.081 18	4.905.057 96
Dividende de 182,500 actions à fr. 62			11.315.000 »
Bénéfices réservés pour les dépenses précomptées			283.797 81
			16.503.855 77

(1) Voir le rapport publié dans notre numéro du 25 février 1860, page 137.

FRANCE.

DE SES SUCCURSALES, PENDANT L'ANNÉE 1859 (1).

(Cent dix-neuvième Dividende.)

	PARIS.	SUCCURSALES.	TOTAL.
Escompte réservé du semestre précédent. .	406.149 37	599.220 55	1.003.378 92
Excédant de bénéfices non réparti	1.676 51	»	1.676 51
Escompte pendant le semestre.	2.917.342 06	5.321.435 28	8.238.777 94
Arrérages de valeurs appartenant à la Banque.	1.853.104 50	»	.862.104 50
Intérêts d'avances sur actions des canaux.	57.713 80	»	57.713 89
— sur rentes. .	434.874 10	196.479 75	631.353 85
— sur valeurs de chemins de fer. .	811.139 47	450.928 93	1.271.068 40
— sur obligations du Crédit foncier. .	11.443 35	4.792 45	16.235 80
— sur lingots et monnaies. .	6.403 40	12.006 11	18.409 51
— au syndicat des Compagnies de chemin de fer. .	730.266 94	»	730.266 94
— à la Compagnie des chemins de fer du Midi. .	31.111 10	»	31.111 10
— au Trésor. .	2.397 78	»	2.397 78
Escompte de bons de la Monnaie.	71.046 82	1.262 65	72.309 47
Commission sur billets à ordre. .	103.136 60	91.726 15	194.862 75
— d'encaissement dans la banlieue. .	33.808 40	»	33.808 40
Droits de garde et commission sur versements et échanges de titres	141.056 47	15.157 »	156.213 47
Commission sur l'encaissement des coupons envoyés à Paris. .	»	10.603 45	10.603 45
Primes sur matières d'or et d'argent	166.485 35	1.696 11	168.181 46
Recouvrements sur les effets en souffrance. .	»	83.030 70	83.030 70
Intérêts de retard sur effets protestés.	10.267 75	12.379 04	22.646 79
Vente de matériel hors de service. .	12.000 »	»	12.000 »
Bénéfices divers. .	543 75	4.618 50	5.162 25
Solde disponible sur dépenses précomptées. .	»	30.000 »	30.000 »
	7.792.078 21	6.844.345 67	14.636.423 88

(Cent vingtième Dividende)

	PARIS.	SUCCURSALES.	TOTAL.
Escompte réservé du semestre précédent	598.500 05	1.152.602 04	1.751.102 09
Excédant de bénéfices du semestre précédent non réparti.	118.809 13	»	118.809 13
Escompte pendant le semestre	2,940.737 11	5.996.838 98	8.937.576 09
Arrérages de valeurs appartenant à la Banque.	1.843.040 »	»	1.843.040 »
Intérêts d'avances sur actions des canaux.	60.036 28	»	60.036 28
— sur rentes. .	458.528 77	249.054 35	707.583 12
— sur valeurs de chemins de fer.	913.372 23	577.976 88	1.491.349 11
— sur obligations du Crédit foncier.	13.226 46	6.286 16	19.512 62
— sur lingots et monnaies. .	2.987 85	10.872 75	13.860 60
— au syndicat des Compagnies de chemin de fer.	* 717.922 20	»	717.922 20
— à la Compagnie des chemins de fer du Midi	3.628 90	»	3.628 90
Escompte de bons de la Monnaie	37.124 04	217 09	37.341 13
Commission sur billets à ordre.	104.512 30	72.384 28	176.896 58
— d'encaissement dans la banlieue.	36.793 80	»	36.793 80
Droits de garde et commission sur versements et échanges de titres,	177.472 46	23.486 79	200.959 25
Commission sur l'encaissement des coupons envoyés à Paris.	»	13.159 82	13.159 82
Recouvrements sur les effets en souffrance. .	13.959 64	9.880 92	23.840 56
Intérêts de retard sur effets protestés.	11.864 17	14.173 90	26.038 07
Primes sur matières d'or et d'argent.	290.118 73	»	290.118 73
Vente de matériel hors de service. .	3.981 55	»	3.981 55
Bénéfices divers. .	»	4.372 45	4.372 45
Solde disponible sur dépenses précomptées. .	25.313 64	»	25.313 64
* Savoir { 276,946 fr. 20 c. pour intérêts. 440,976 » pour commission sur 881,952 obligations vendues.	8.372.549 36	8.131.306 41	16.503.855 77

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 16 septembre 1859.

Suite (1).

Présidence de M. E. Vuigner, vice-président.

M. Love justifie ensuite ses diverses assertions, et il insiste tout spécialement à la non-proportionnalité de l'allongement et de la charge, par les expériences de M. Hodgkinson, qui ont confirmé les faits énoncés en 1829 par M. Bornet.

Mais M. Love fait remarquer que pour la fonte une loi régulière et générale relie l'allongement à la charge.

C'est ce que M. Love appelle la *loi d'élasticité naturelle*, parce que dans la fonte les molécules prennent les arrangements et la position qui conviennent le mieux à leurs affinités puisqu'elles ne sont dérangées par aucune action mécanique extérieure. Tandis que dans le fer, les molécules, par suite du travail auquel elles ont été soumises, s'arrangent dans un équilibre instable, que les chocs, les vibrations, viennent détruire, en altérant la qualité recherchée dans le métal.

M. Love désirerait, qu'abandonnant la routine, on cherchât à perfectionner chacun des métaux employés dans l'industrie, qu'on les fabriquât spécialement pour l'usage particulier auquel ils sont destinés; que par des mélanges de fonte, par des alliages et des combinaisons chimiques nouvelles, on cherchât à augmenter la résistance du fer, de la fonte et de l'acier, chacun d'eux devant trouver sa place dans l'industrie, sans que le préjugé ou la mode fît préférer l'un ou l'autre dans tous les cas.

M. Love étudie successivement les effets de traction sur la fonte, sur le fer en barre, en fil, en tôle, et sur l'acier, examinant d'abord pour chaque métal les phénomènes qui se produisent pendant l'allongement, et ensuite ceux qui se présentent au moment de la rupture; il établit les faits suivants : des fontes dont la résistance à la rupture s'écartent peu de 1,100 kilogr par c/m q. ne peuvent s'allonger au delà de 1/600 de leur longueur sans se rompre (Hodgkinson).

A un point très-éloigné de celui de rupture, la fonte retient déjà un allongement permanent, c'est-à-dire que, la charge étant enlevée, elle ne reprend pas entièrement sa longueur primitive; il n'y a donc pas de limite d'élasticité, ou au moins cette limite est atteinte avant que la charge n'égale 1/7 de la charge de rupture.

Les allongements ne sont pas proportionnels aux charges, ils croissent plus rapidement.

La formule qui lie les allongements aux charges est :

$$P = 6958 \frac{A}{L} - 188500268 \frac{A^2}{L^2}$$

dans laquelle :

P, est le poids en kilogr. dont est chargée la barre par centimètre carré ;

A, l'allongement en centimètres ;

L, la longueur en centimètres.

Lorsque l'on a cassé une barre, les tronçons restant ont une résistance à la rupture supérieure à celle primitivement observée, des allongements permanents plus faibles, mais des allongements instantanés qui restent sensiblement les mêmes.

Fer. — L'emploi qu'on a fait du fer comme tirant, comme câble, etc., rend très-importante l'étude de sa résistance aux efforts de traction.

Lorsque le fer est soumis à des efforts de traction, l'allongement présente deux phases distinctes :

Dans la première phase, jusqu'à une certaine limite très-variable, suivant la nature et le calibre du fer, les rapports des charges aux allongements, tout en diminuant à la vérité de quantités très-faibles, peuvent être regardés comme constants. Puis dans la deuxième phase, à partir de la limite précédente, les allongements croissent plus rapidement que les charges. Il est à remarquer en outre qu'il semble résulter des expériences de M. Bonet et de M. Hodgkinson que dans la première phase les allongements sont d'autant plus petits que les barres sont plus fortes, tandis que dans la deuxième phase l'inverse a lieu.

Dans la première phase de l'allongement, une barre restant continuellement chargée atteint, au bout de quelques instants, son degré définitif d'allongement ; dans la deuxième phase, l'allongement est plus grand dans les premiers moments que l'allongement définitif qu'aura la barre; puis elle revient à la longueur qu'elle conservera indéfiniment et cela pour des charges très-voisines du point de rupture.

En un mot, dans la première période où l'élasticité du fer suit sensiblement la loi de proportionnalité, une barre de ce métal atteint dans les premiers instants, sous la charge, son degré définitif d'allongement : le fer soustrait aux chocs et aux vibrations peut porter indéfiniment une charge voisine de la rupture sans s'allonger définitivement plus qu'il ne l'a fait au bout de quelques heures d'action de la charge.

Si l'on rapproche l'allongement instantané du fer de celui de la fonte, on voit qu'il est un peu moins de moitié de celui de la fonte : l'allongement permanent n'en est que le 1/20.

Mais lorsqu'on compare ces allongements près du point de rupture pour la fonte, et près du point où les allongements ne sont plus réguliers pour le fer, on voit que l'allongement instantané du fer est presque égal à celui de la fonte, et l'allongement permanent le double à la limite extrême de sa résistance ; l'allongement permanent du fer est sensiblement égal à l'allongement instantané de ce même métal, tandis que pour la fonte, à cette limite extrême, l'allongement permanent n'est que le 1/8 de l'allongement instantané.

Les expériences faites par MM. Hodgkinson, Gouin, Lavalley, etc., confirment pour les tôles essayées à la traction les faits qu'on vient d'indiquer pour les fers en barres.

Pour les fils de fer, des expériences très-complètes sont dues à MM. Vicat, Leblanc et Séguin. D'après ces expériences, M. Love conclut que, lorsqu'il ne s'agit que d'efforts momentanés, le fil de fer semble avoir sur le fer en barre une supériorité marquée parce qu'il présente tous les caractères attribués à l'élasticité parfaite sous une charge qui, à section égale, ferait rompre le premier; mais que le fer en barre lui est supérieur pour résister à un effort longtemps prolongé, puisqu'il peut supporter indéfiniment les charges les plus voisines de celles de rupture.

Lorsque l'on expérimente des fils de fer, au commencement les allongements sont plus grands qu'ils ne devraient l'être par rapport aux charges; cela tient à ce que le fil se redresse, que les cosses ou inflexions du fil disparaissent (il faut 300 à 350 kilogr. par c/m. q. pour produire cet effet); mais, à part ces faits, les résultats précédemment rapportés pour le fer en barre se reproduisent. La loi de proportionnalité de la charge à l'allongement est exacte pour des charges plus élevées que pour le fer en barre, mais elle paraît devoir cesser vers le 1/3 ou le 1/4 de la charge de rupture.

Pour l'acier, les expériences faites par M. Lavalley sur les aciers de Jackson et par M. Tenbrinck sur des aciers de diverses provenances sont trop peu nombreuses et faites sur des échantillons trop petits pour pouvoir servir à déterminer des lois bien exactes; néanmoins M. Love pense que d'après ces expériences on peut conclure pour l'acier une loi régulière d'allongement qui n'est pas celle de proportionnalité depuis les plus petites charges jusqu'aux plus grandes.

Malgré le peu de certitude du coefficient d'allongement pour les fers et les aciers, M. Love a cherché à traduire par des formules la loi de l'allongement du fer et il en propose plusieurs de la forme $\frac{PL}{M}$, dans lesquelles P est le poids en kilogr. agissant par centimètre carré sur une barre ou un fil de longueur L; M un coefficient dépendant de la nature du fer à employer et de la tension initiale qu'il a subie; L est la longueur qu'a le fil après avoir subi cette tension, dont il est d'ailleurs tenu compte dans le coefficient M.

Enfin, M. Love résume dans un tableau comparatif les allongements dus à des charges diverses pour les différentes espèces de fer, la fonte et l'acier; et, d'après ce tableau, il fait remarquer que la fonte, près de sa limite de résistance, s'allonge trois fois autant que le fer de petit échantillon et l'acier, et que vers le 1/6 de sa résistance absolue, la différence est encore du simple au double. Il suit de là qu'on ne peut rationnellement associer le fer à la fonte pour résister à un même effort de traction. M. Love aurait dû ajouter, ce qui d'ailleurs est implicitement renfermé dans ce qu'il dit plus loin au sujet des moyennes de résistance, que l'allongement des fers variant également, il est vrai avec un moindre écart, il semble qu'on ne devrait pas associer pour un même travail des fers de diverses sortes.

M. Love passe ensuite aux expériences poussées jusqu'à la rupture. Pour les fontes anglaises, la résistance résultant des expériences de M. Hodgkinson varie entre 777 kil. et 1,811 kil. (1) par centimètre carré, suivant la provenance, et on ne peut admettre une moyenne générale de résistance. Mais au contraire on peut admettre des moyennes locales qui seraient : pour les fontes de Marquise en France, 1,811 ou 1,832 kilogr. par c/m. q.; pour les fontes des Landes, suivant l'usine de provenance, 1,312,—1,555—1,421; pour les fontes de Bességes, 1,800 kilogr ; pour les fontes de Mazières, et certaines de Commentry, 1,446; et il n'y a dans toutes ces moyennes que des écarts de 1/4 à 1/5 entre la plus forte résistance et la plus faible.

La variation de la résistance absolue provient

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 26 mai 1860.

(1) Ce qui n'empêche pas l'auteur anglais d'établir une moyenne générale pour les fontes du pays.

de la nature des minerais employés et aussi de la dimension des barres expérimentées, comme le démontrent les expériences faites par M. Lainé à l'usine de Torteron, où les barres de fort échantillon ont donné une résistance moyenne de 1,444 kilogr., tandis que des barres plus minces ont donné une résistance de 2,080 kilogr. par c/m. q.

Ayant ainsi établi le coefficient de résistance qui doit être appliqué dans l'industrie pour le calcul des objets fabriqués en fonte, M. Love examine les formules adoptées ou proposées avant lui pour les tuyaux de conduite, les cylindres des machines à vapeur, des presses hydrauliques, etc.

De l'examen de ces formules et des appareils construits d'après elles, il résulte que, jusqu'à ce jour, on a donné, dans la plupart des cas, des épaisseurs exagérées, soit en employant des fontes qui avaient une résistance plus grande que celle admise dans le calcul, soit en adoptant des formules dont le coefficient de sécurité est trop élevé.

M. Love propose d'adopter, pour les conduites d'eau, la formule générale pour tous les cylindres

$$E = \frac{N \times 1.033 \times D}{2\,T}$$

ou plus spécialement

$$E = \frac{6\,N \times D}{2\,T} + 0.7$$

dans laquelle

E est l'épaisseur à calculer en centimètres;

N le nombre d'atmosphères effectives dans la conduite, y compris le nombre d'atmosphères produisant un effet égal aux coups de bélier qui peuvent se produire;

D le diamètre en centimètres;

T la résistance par c/m. q. de section de la fonte employée;

Résultat qu'on triplera ou qu'on sextuplera pour s'assurer la sécurité.

M. Love compare cette formule avec celles données par les divers auteurs, et il fait voir que, bien que ces dernières admettent un coefficient de sécurité de 5 ou 6, elles peuvent mettre en défaut l'ingénieur qui les adopte, parce qu'elles supposent pour les fontes une résistance moyenne constante, quelle que soit leur provenance, et, qu'en outre, elles sont tout à fait empiriques; qu'elles ne permettent pas au praticien de se rendre compte de ce qu'il fait, laissant ainsi au fondeur la facilité d'employer des fontes d'une qualité inférieure, malgré les épreuves d'essai. Ces formules donnent, pour les fontes de mauvaise qualité, un coefficient de sécurité trop faible, et, pour les fontes de bonne qualité, un coefficient trop fort, comme l'a démontré la grande expérience faite dans l'usine de Fourchambault, lorsqu'il s'est agi de fournir les tuyaux pour la distribution d'eau de Madrid. En effet, cette usine, en fondant avec de la fonte de bonne qualité des tuyaux d'épaisseur réduite, l'a emporté, grâce aux économies faites sur le poids, tant au point de vue de la matière qu'au point de vue des transports, sur ses concurrents d'Écosse, qui étaient forcés, pour satisfaire aux épreuves imposées, de donner des épaisseurs considérables à leurs tuyaux.

M. Love examine ensuite la dimension des tuyaux en fonte et leur prix dans le commerce; il fait voir qu'en adoptant les épaisseurs résultant de la formule qu'il propose, il y aurait possibilité d'obtenir des économies considérables; et, à ce sujet, il entre dans quelques détails pour l'application des tuyaux en fonte de grand diamètre pour la traversée des vallées par les canaux d'alimentation d'eau des grandes villes: par exemple, à Roquefavour, en établissant un siphon; à Rochefort, en établissant la conduite d'eau sous la Charente, au lieu des aqueducs coûteux construits sur le type de ceux élevés par les Romains, qui, n'ayant pas à leur disposition le métal précieux dont nous nous occupons ici, avaient dû reculer devant la dépense de conduites en plomb. Il est à observer d'ailleurs que le service d'alimentation d'eau de New-York se fait par des conduites de fonte qui traversent la vallée de Manhattan.

M. Love propose d'appliquer cette même formule des tuyaux aux cylindres des machines à vapeur, en tenant compte toutefois du surcroît d'épaisseur nécessaire pour permettre plusieurs alésages, et il indique quelques précautions à prendre dans la coulée pour qu'il n'y ait pas de contractions inégales pendant le refroidissement.

Cette formule, selon M. Love, serait encore applicable aux cylindres des presses hydrauliques; mais là il faudrait tenir compte, plus encore que pour les cylindres de machines à vapeur, des défauts de fabrication et de la diminution de résistance qui se produit toujours lorsque la fonte a de grandes épaisseurs. M. Love s'étend longuement sur la construction de ces cylindres, et il fait voir que le raisonnement, aussi bien que l'expérience, devait conduire à la forme ovoïde adoptée pour le fond des presses qui ont servi au levage des poutres du pont Britannia. Il fait remarquer, en outre, que la pratique a montré que le coefficient de résistance des presses avait une certaine limite qu'on ne pouvait dépasser. Cette opinion est d'ailleurs d'accord avec celle de Redtenbacher, qui a donné une formule pour le calcul des presses hydrauliques; mais cette formule donne une limite trop faible. M. Love complète ce chapitre en rapportant les dimensions qui ont été données à diverses presses hydrauliques construites en Angleterre, par Stephenson et Clarke; à Graffenstaden, par M. Messmer; par M. Calla et par le Creusot.

Dans son quatrième chapitre, M. Love étudie la résistance finale à la rupture par traction du fer et de l'acier.

Les expériences les plus anciennes sont celles de Rondelet et de Soufflot; les chiffres obtenus dans ces expériences, aussi bien que ceux attribués à Buffon et Perronnet, et rapportés par Dulau, présentent des écarts tellement considérables, qu'il est impossible de s'en servir comme base de raisonnements sérieux; mais ils montrent bien évidemment qu'il est irrationnel d'admettre une moyenne de résistance à la rupture.

Les premières expériences qui aient éclairé quelque peu la question sont dues à M. Emile Martin en 1834; et ces expériences prouvent que si le praticien ne peut admettre une résistance moyenne générale, il peut sans danger admettre des moyennes locales, c'est-à-dire des moyennes pour chaque provenance, et que pour les fers en barre, la résistance paraît diminuer en raison inverse des dimensions transversales.

En passant, l'auteur, avec M. Brunel, fait observer que les indices sur la résistance donnés par une cassure faite au marteau n'ont rien d'absolu, et qu'on peut à volonté obtenir une cassure à grain ou une cassure à nerf d'un même échantillon; que, pour que les cassures donnent des indications certaines et comparables, il faut qu'elles soient obtenues par traction directe, continue et sans choc.

M. Love revient d'ailleurs sur ce fait que presque tous les fers, dont la résistance à la rupture n'a varié que de 1/9 à 1/28 en plus ou en moins de la résistance moyenne, ont donné des allongements très-variables; allongements qui, pour les fers de Rigny, par exemple, variaient du simple au double, et, pour les fers du Creuzot, du simple au triple; pour les fers de la Moselle, du simple au quintuple.

Les fers à rivets, dont la résistance absolue est de 4,000 kilos par c./m. q., donnent des résultats identiques, ainsi que l'ont démontré les expériences de MM. Lavalley et Tenbrinck, et celles faites sous sa direction par MM. Faure et Houlbrat.

Il en est de même encore pour les fils de fer servant aux ponts suspendus; mais la résistance de ces fils varie avec leur diamètre, et il existe plusieurs maxima de résistance correspondant à différents diamètres; ces maxima, d'ailleurs, suivent une certaine loi qui semble bien démontrée par les expériences de M. Seguin, bien que celui-ci ne l'ait pas reconnue. Ceci confirme la loi qui a été énoncée déjà plusieurs fois de la variation de la résistance du fer avec son calibre, et montre la loi suivant laquelle a lieu cette variation, due probablement à certains groupements particuliers des molécules, par suite du travail qu'on fait subir au fer.

On a voulu se rendre compte de l'effet d'une charge continue sur le fil de fer, et il résulte des expériences de M. Leblanc que, bien que l'augmentation de l'allongement des fils de fer fût progressive pendant qu'ils étaient soumis à un effet de traction, la résistance finale n'était pas diminuée, et qu'ils pouvaient supporter pendant un temps très-long une charge égale aux 9/10es de celle qui les ferait rompre.

Résistance de la tôle à la traction.—Les expériences faites sur la résistance des tôles à la rupture par traction sont peu nombreuses, mais celles dues à M. Edwin Clarke démontrent une fois de plus que, si les allongements varient beaucoup, la résistance à la rupture ne varie que de 1/10 à 1/9 en plus ou en moins de la résistance moyenne par le métal de même provenance, et qu'on ne peut baser de théorie sérieuse sur l'allongement du métal.

M. Love cite les expériences faites par M. Edwin Clarke et par M. Cavalley, qui confirment la différence observée antérieurement par d'autres expérimentateurs sur la résistance de la tôle dans le sens des fibres ou dans le sens perpendiculaire. La traction dans le sens du laminage produit un allongement plus grand (double) que la traction dans le sens perpendiculaire; mais, en même temps, le métal résiste plus longtemps avant de se rompre. Il est à remarquer, d'ailleurs, que les tôles provenant de fonte au coke ont une résistance finale plus grande que les tôles provenant de fonte au bois, contrairement à l'opinion généralement admise, et que, d'après M. Fairbairn, il serait possible d'obtenir des tôles ayant la même résistance dans les deux sens en croisant les mises dans les paquets.

Pour compléter les expériences faites sur les tôles et les fers ordinaires, M. Love a eu l'idée de déterminer, par des essais, la résistance des différentes parties des cornières et des fers spéciaux de diverses provenances destinés à entrer dans la construction des ponts métalliques commandés chez MM. Gouin et Ce

pour les ponts des chemins de fer du Midi. Ces expériences et celles faites sur les fers employés dans les ponts des chemins russes ont montré que la résistance était à peu près uniforme dans toutes les parties, et sensiblement égale à la résistance moyenne des fers de la même provenance, quoiqu'il y ait, en général, une petite augmentation dans les parties les plus extérieures, qui sont en général les plus minces, ce qui confirme encore la loi de la résistance en raison inverse des dimensions.

Les fers feuillards essayés par MM. Flachat et Petiet ont présenté des résistances analogues.

Enfin, M. Love termine ce chapitre en citant des expériences faites par M. Tenbrinck sur des aciers de diverses provenances.

Il résulte de ces expériences que le taux de résistance, quoique variant beaucoup d'un acier à l'autre, l'emporte de beaucoup sur celui du fer. En effet :

Les aciers anglais pour outils ne rompent qu'à 8,118 kil. par c./m. q. ;

Les aciers Petin et Gaudet, à 7,000 kil. ;

Les aciers doux de Gouvy et Jackson, à 6,800 kil. ;

Les aciers Sonderson, à 5,447.

Mais c'est le double à peu près de la résistance du fer, et il y aurait avantage dans bien des circonstances à substituer l'emploi de l'acier à celui du fer, surtout si, comme on l'espère, on peut arriver à le fabriquer à meilleur marché qu'on ne le fait aujourd'hui. L'acier se prêtant à la fois au moulage et à la forge, on pourrait obtenir des pièces d'une très-grande résistance et d'une légèreté tout à fait remarquable.

Des essais dans ce genre ont déjà été tentés; mais on a beaucoup employé l'acier puddlé, qui n'offre qu'en partie les avantages de l'acier fondu, sa texture étant moins homogène.

Dans tous les cas, il faut se garder de grouper les résistances des divers aciers, et, pour l'application, d'adopter une moyenne générale tout à fait inadmissible, comme l'a fait M. Gaudry.

Dans le chapitre v, M. Love étudie la résistance à la rupture par traction de la tôle assemblée par des rivets, et accessoirement de la résistance des rivets au cisaillement.

Lorsque des tôles sont réunies par des rivets, il y a à examiner deux choses, l'affaiblissement de la tôle, la résistance des rivets. M. Love pose en principe que pour que la rivure soit aussi bonne que possible, il faut qu'elle ne cède qu'au moment même où la tôle va céder. La résistance de cette rivure résulte de deux résistances : la résistance propre du rivet, qui est cisaillé par les tôles, et la résistance due au serrage des têtes de rivet, résistance de frottement. M. Edwin Clarke et M. Lavalley ont essayé de déterminer la résistance due au serrage, et cette résistance a été trouvée égale à environ 1,200 kil. par c. m. q. de section du rivet.

Mais cet effet de serrage si énergique a l'inconvénient de décolter quelquefois les têtes de rivets; et, lorsque les épaisseurs sont grandes, il faut refroidir le corps du rivet avant de faire la seconde tête.

Quant à la résistance au cisaillement, M. Love conclut d'un grand nombre d'expériences, dues aux mêmes ingénieurs, qu'elle peut être estimée aux 2/3 de la résistance par traction pour chaque plan de cisaillement.

Partant de ce fait, M. Love recherche quelle doit être la meilleure disposition à adopter pour la rivure proprement dite et les couvre-joints, il passe en revue les différents systèmes employés, il propose d'admettre pour chaque joint de tôle deux couvre-joints, avec le nombre de rivets nécessaires, en files parallèles.

M. Love examine ensuite à quelle distance les rivets doivent être placés soit les uns des autres, soit de l'extrémité de la tôle à river ; et il conclut, d'après ce qu'il vient d'être dit, que ces distances doivent être égales entre elles, et déterminées par la condition de la rupture simultanée de la rivure et de la tôle.

M. Love, dans le chapitre vi, examine les applications du fer et de l'acier sous leurs diverses formes aux appareils et constructions connus dans l'industrie, aux chaudières à vapeur; aux tuyaux de conduite, système Chameroy; aux réservoirs d'alimentation d'eau, aux chaînes-câbles en fer, aux chaînes de mécaniques, aux chaînes de ponts suspendus, aux câbles en fil de fer.

Il étudie à la fois les conditions de fabrication et les perfectionnements dont elles seraient susceptibles; il insiste tout particulièrement pour l'adoption de l'acier dans la construction des chaudières à vapeur, mais à la condition que les règlements administratifs en vigueur soient supprimés, ou au moins qu'ils tiendront mieux compte de la résistance réelle du métal.

Il signale les avantages que présente l'emploi des réservoirs d'alimentation en tôle, et il décrit les dispositions adoptées au chemin de fer du Midi, et dont M. Richoux a déjà rendu compte à la Société.

Pour les chaînes-câbles, M. Love recommande les chaînes à étançons, et il propose un nouveau mode de fabrication pour des chaînes à étançons en fer obtenues par soudure au marteau-pilon.

Quant aux chaînes employées à des travaux qu'on peut appeler mécaniques, M. Love cite l'application faite au touage à vapeur, aux grues, et à une des machines locomotives présentées au concours ouvert, pour franchir le Sommering. Il examine l'emploi et le mode de construction de la chaîne à la Vaucanson et de la chaîne Galle; il cite comme exemple l'application faite à la grue Nepveu, et aux grandes grues fixes des gares à marchandises de chemins de fer, aux grues mobiles ; il fait observer qu'en général les chaînes Galle cèdent par la ganse du maillon, et il indique la forme qu'il convient d'adopter pour se mettre à l'abri de cet inconvénient.

L'auteur s'étend en de longs détails sur les chaînes qui ont été employées pour les travaux de levage du pont de Menai, et il analyse des expériences dues à MM. Leblanc, Vicat et Séguin, pour la construction et la résistance des câbles des ponts suspendus. Il fait ressortir l'avantage qu'il y aurait eu à exécuter un pont suspendu pour faire franchir le val de Roquefavour au canal de Marseille, en observant d'ailleurs que cette solution avait été proposée depuis longtemps en France dans une autre circonstance et avait été adoptée pour un canal de navigation en Amérique.

M. Love admet d'ailleurs qu'il est possible de construire des ponts suspendus donnant passage à des trains de chemin de fer ; il rapporte les diverses solutions projetées, et il indique qu'il serait avantageux de construire des ponts suspendus dont les câbles seraient en fers feuillards superposés.

Dans le chapitre vii, M. Love examine la résistance du fer à certains efforts se rapprochant de celui de cisaillement, par exemple l'effort exercé par un écrou sur un pas de vis, par une poinçonneuse, par une cisaille, et il détermine les dimensions à donner à ces pièces ou outils. Enfin, M. Love termine son livre en étudiant la résistance aux efforts de torsion, et il indique que la résistance à la torsion est double de la résistance à la traction.

Les essieux des machines, les arbres, etc., ont tous à résister à l'effort de torsion, mais, en outre, à des efforts transversaux dont il doit être tenu compte.

En tous cas, en calculant la résistance aux divers efforts auxquels les essieux sont soumis, on trouve qu'ils doivent offrir un peu d'excès de résistance, et l'on reconnaît que la condition qui fixe définitivement les dimensions des fusées est d'une nature toute différente. C'est, en effet, celles sous lesquelles le graissage est possible, efficace; et pour cela l'expérience indique que dans les essieux tournant avec une grande vitesse, la charge par centimètre carré de surface d'appui sur l'essieu ne doit pas dépasser 25 à 30 kilogrammes.

L'ouvrage de M. Love se termine par un appendice faisant appel aux ingénieurs et chefs d'usines, afin d'augmenter de plus en plus la masse des faits d'observation. Il donne des modèles de tableaux dans lesquels viendraient se ranger les nouveaux faits observés, et qu'il y aurait intérêt à adopter pour que les résultats obtenus fussent comparables.

M. le président fait remarquer que l'ouvrage de M. Love contient tant de faits, tant d'aperçus divers, qu'il était très-difficile de les signaler tous. Il croit donc être l'interprète de la Société, en remerciant M. Tronquoy pour la consciencieuse et intéressante analyse qu'il a bien voulu faire de ce livre.

M. Benoît Duportail présente ensuite un modèle en bois, au cinquième d'exécution, des étampes servant à la fabrication des essieux coudés par le procédé de M. Laubenière. Il fait ressortir les différences qui existent entre le procédé actuel et celui décrit il y a trois années par M. Étienne, membre de la Société, et qui consistent en ce que :

1° Les équerres, sur lesquelles s'appuie l'essieu pendant qu'on fait le pliage des coudes après avoir préparé des bossages convenables à l'aide d'un mandrin, en quelques coups de pilon, reposent sur un noyau à base hélicoïdale dont on règle facilement la descente à chaque coup de pilon, au lieu de reposer sur des cales en forme de coins, dont on réglait la hauteur de sentiment.

2° M. Laubenière a supprimé la panne du marteau qui enfonçait le fer à chaque coup, et il fait frapper le marteau à plat sur les angles, à la naissance des manivelles, en sorte que les coudes sont pliés successivement par le rapprochement des manivelles de manière à éviter les chances d'altération des angles que l'on rencontrait dans le premier procédé.

3° A la fin du pliage, les équerres s'échappent de chaque côté du noyau, et les manivelles viennent reposer sur ce noyau, qui sert alors de chabotte, et elles se trouvent contre-forgées.

Il est inutile d'insister sur ces modifications, dont les avantages sont sensibles à première vue.

M. Benoît Duportail rappelle, en terminant, que la fabrication de M. Laubenière est faite avec beaucoup de soins, que le fer employé est d'une excellente qualité, et que les essieux

ainsi obtenus doivent certainement donner de très-bons résultats.

M. Vuigner donne ensuite de nouveaux renseignements sur les fondations du pont sur le Rhin, à Kehl.

On se rappelle que les fondations de la pile-culée de la rive française sont terminées depuis deux mois environ; les fondations de la pile-culée de la rive badoise viennent d'être terminées.

On avait mis soixante-huit jours pour opérer la descente des caissons de la première de ces piles à une profondeur de 20 mètres au-dessous de l'étiage; cette opération n'a duré que trente-cinq jours pour la dernière pile, dans les mêmes conditions de profondeur.

Pour la pile-culée de la rive française, on avait employé quatre caissons, garnis chacun de deux cheminées à air, et d'une cheminée à eau, et surmontés de coffrages en bois, dans lesquels on avait coulé du béton au fur et à mesure du fonçage des caissons. La maçonnerie de béton a été formée ainsi de quatre blocs, et ce n'est qu'à une certaine hauteur qu'on a supprimé les garnitures en madriers sur les côtés en contact des coffrages en bois, pour n'établir qu'une seule masse de béton.

Pour la pile-culée de la rive badoise on a supprimé complètement les coffrages en bois, et on a construit les maçonneries à sec au-dessus des caissons au fur et à mesure de leur descente, en formant ainsi un seul bloc d'une longueur de 23m,20 sur une largeur de 7 mètres, dont les parements extérieurs sont en grès vosgien et le complément en béton.

On a supprimé aussi les cheminées de service en tôle, aux rivets desquelles les godets des norias s'étaient accrochés si souvent à la première pile-culée, et l'on s'est borné à former les cheminées dans la masse des maçonneries, en les parementant en briques et en leur donnant une section elliptique, qui est plus convenable pour le mouvement des dragues.

Pour rendre plus efficace la surveillance des travaux de fonçage, on a établi des portes de communication d'un caisson à l'autre, ce qui a permis ainsi de reporter plus facilement les ouvriers sur le point où leur présence était le plus nécessaire.

M. Vuigner fait observer que la descente des caissons s'est faite avec tant de régularité qu'on a pu la régler rigoureusement sur la hauteur de la tranchée de maçonnerie qu'on pouvait exécuter chaque jour.

Les deux piles intermédiaires qui restent à fonder ont moins d'importance que les piles culées, puisqu'on n'emploiera que trois caissons au lieu de quatre. On peut dire aujourd'hui avec toute assurance que les fondations de ces piles seront terminées avant la fin de cette année, et même que le pont pourra être complétement achevé à la fin de l'année prochaine.

Séance du 21 octobre 1859.

Présidence de M. Faure.

M. le Président rappelle la perte cruelle que la Société a faite récemment dans la personne de M. *Camille Polonceau*. Polonceau était l'une de nos têtes, dit-il, l'une de nos gloires; tous ceux qui étaient près, ceux qui, comme moi étaient loin, nous avons ressenti une émotion profonde quand nous avons appris cette cruauté soudaine de la mort venant frapper inopinément, alors qu'il était dans la force de la vie, de l'intelligence, occupant une position si élevée et si noblement conquise, l'ingénieur éminent, l'administrateur profondément habile, prodigieusement actif, l'homme au cœur bon et élevé que nous avons tous connu, aimé, honoré, que nos suffrages avaient appelé à ce fauteuil qu'il a dignement occupé pendant 1856.

Notre président honoraire, M. Auguste Perdonnet, a rédigé une notice biographique sur M. C. Polonceau, dont il était devenu l'ami, après avoir été son premier soutien, son guide paternel, après lui avoir ouvert les portes de cette carrière que Polonceau a su fournir si brillante, si belle et si éminemment utile.

Ceux qui ont eu le triste bonheur de pouvoir se presser au milieu de la foule immense qui marchait derrière les restes d'un homme à jamais regrettable et dont le nom sera pour nous un symbole, de même que sa vie et sa carrière seront un noble et pieux exemple, ceux-là m'ont raconté comment les larmes avaient interrompu les paroles que M. Perdonnet a prononcées devant la tombe de Polonceau. Vous écouterez donc avec bonheur la notice que notre président honoraire a bien voulu m'autoriser à lire devant vous.

Camille Polonceau.

Les ingénieurs, dans notre siècle industriel, jouent un rôle important. On les trouve aujourd'hui dans toutes les grandes compagnies, non-seulement comme directeurs de la partie technique, mais encore comme chefs de la partie administrative.

Parmi ceux qui ont été attachés aux compagnies de chemins de fer, Camille Polonceau, successivement directeur général des chemins de fer d'Alsace et ingénieur en chef, régisseur de la traction au chemin de fer d'Orléans, qui vient d'être frappé au milieu de sa carrière par une mort prématurée, figure en première ligne. En retraçant les principales phases de sa trop courte existence, je veux en même temps faire mieux connaître aux employés et ouvriers de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et de l'ancienne Compagnie des chemins de fer de l'Alsace l'homme qui est l'objet de leurs regrets unanimes, et apprendre aux jeunes ingénieurs ce que peut, dans leur profession, la capacité réunie au travail et à un noble cœur.

Polonceau a été mon élève, mon ami. Sa perte imprévue a été pour moi très-douloureuse. Lorsque la réalité nous échappe, on cherche quelques consolations dans les souvenirs; j'espère en trouver dans ceux d'une vie souvent mêlée à la mienne.

Camille Polonceau était le fils de M. Antoine-Remi Polonceau, inspecteur général des ponts et chaussées, l'une des gloires de son corps. Entré, en 1833, à l'École centrale, il s'y montra supérieur comme il le fut toujours plus tard. Ses trois années d'études accomplies, il en sortit *hors ligne*. Il me souvient encore de l'étonnement, j'ai presque dit de l'admiration de ses professeurs, trouvant dans son projet de concours l'œuvre sans défaut non d'un débutant, mais d'un ingénieur expérimenté. Le génie, chez lui, avait suppléé à la pratique.

Polonceau, tout jeune qu'il était, avait compris l'avenir des chemins de fer. Je venais d'être nommé l'un des ingénieurs en chef du chemin de fer de Versailles (rive gauche). Il me demanda de travailler sous mes ordres. Je fus heureux de trouver un pareil auxiliaire, et je lui accordai d'emblée un traitement supérieur à celui qu'obtiennent généralement les jeunes gens qui ont à peine terminé leurs études. Polonceau justifia ma confiance.

On débutait alors dans l'industrie des voies ferrées; ingénieurs, entrepreneurs, fabricants, tous étaient ignorants, et le maître n'en savait guère plus que l'élève.

M. Payen, mon collègue, et moi, nous nous étions partagé le travail. J'avais à m'occuper plus particulièrement du matériel fixe et roulant, et de certains travaux de terrassements exécutés à l'aide de chemins de fer provisoires.

Polonceau étudia d'abord sous notre direction le tracé et les projets de matériel, puis il conduisit les travaux de la grande tranchée de Clamart.

La difficulté n'était pas seulement de faire, c'était de faire avec peu d'argent, car la Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche), écrasée par les exigences de l'administration supérieure en ce qui concerne le tracé, avait bientôt épuisé la presque totalité de son capital. Polonceau avait un esprit éminemment fertile; il nous fut de la plus grande utilité. C'est à son initiative que nous dûmes le matériel le plus léger qui ait jamais été construit pour un chemin de fer, matériel dont le public aujourd'hui ne se contenterait plus, mais qui alors atteignait parfaitement notre but.

La rotonde de locomotives qui, à plusieurs égards, a servi de modèle aux remises du même genre établies depuis lors en France, a aussi été étudiée par Polonceau; c'est également à cette époque qu'il inventa, pour les halles rectangulaires, un nouveau système de combles avec arbalétriers en bois ou fer et tirants en fer, dont il envoya un modèle à l'exposition de 1837. Ce système est aujourd'hui l'un des plus répandus en France et à l'étranger. Il réunit la simplicité à la solidité, et permet d'établir à peu de frais des charpentes d'une très-grande portée. Il a été employé dans plusieurs de nos grandes gares; M. Flachat, au chemin de l'Ouest, en a fait usage pour l'établissement d'un magnifique comble de 40 mètres de portée. Ce genre de charpente en bois et fer ayant été exposé en 1855, le rapporteur du jury en fit le plus grand éloge, et déclara qu'il eût proposé à la commission de décerner une récompense d'un ordre élevé à M. Polonceau, si le règlement ne l'eût mis hors de concours comme membre lui-même de ce jury.

A la tranchée de Clamart, Polonceau nous fut d'un grand secours : nous faisions l'essai, dans cette tranchée, d'une organisation de chantiers toute nouvelle; plusieurs plans inclinés automoteurs servaient à transporter les déblais, avec une grande rapidité, d'un étage à un autre. Ces appareils se dérangeaient souvent : les cordes, les poulies se cassaient; les wagons déraillaient, les échafauds se rompaient sous le poids des wagons, et cinq cents ouvriers étaient exposés à rester des heures entières inactifs. Polonceau avait remède à tout; le mal, qui paraissait presque irréparable, était réparé en peu d'instants. Polonceau, à cette époque déjà, dominait les employés, les ouvriers, par son talent autant que par son caractère.

Les travaux ayant été suspendus pendant

quelques mois, nous en profitâmes, Polonceau et moi, pour faire un voyage en Angleterre. Nous visitions les fabriques comme il est permis généralement de les visiter, c'est-à-dire en traversant les ateliers *au pas de course*; mais Polonceau saisissait tout ce qu'il y avait d'intéressant avec une rapidité de coup d'œil incroyable, et j'étais émerveillé en le voyant, au sortir de l'atelier, faire un croquis complet de machines que j'avais à peine entrevues.

Le chemin de fer de Versailles terminé, je me retirai, et le conseil confia la direction de l'exploitation à notre jeune collaborateur.

Il remplissait ces nouvelles fonctions depuis un an environ, lorsque les administrateurs du chemin de Versaille (rive gauche) signèrent un traité de fusion avec ceux du chemin de la rive droite. Au même moment, la Compagnie des chemins de fer d'Alsace était en quête d'un directeur. La consommation de combustible sur ce chemin était effrayante, et, le combustible étant fort cher, devenait une lourde charge pour la Compagnie. On tenait donc beaucoup à avoir pour directeur un ingénieur qui réduisît cette consommation. Consulté par le président du conseil, je recommandai Polonceau. Il fut nommé à ce poste élevé malgré sa grande jeunesse.

Le début de notre ami au chemin de Bâle à Strasbourg fut brillant. Les locomotives, si ma mémoire est fidèle, brûlaient alors sur ce chemin 16 kilogrammes de coke par kilomètre parcouru; la première année, cette consommation fut réduite à 12 kilogrammes; puis, les années suivantes, elle le fut successivement à 10, à 8, et enfin à 5, avec des trains à la vérité très-légers. De 16 à 5, la différence était de 11 kilogrammes. Le kilogramme coûtant 6 centimes, c'est une économie de 66 centimes par kilomètre; soit, sur le parcours total, qui était d'environ 550 kilomètres, 36[illegible],000 fr.; soit environ 1/4 de la dépense totale de la Compagnie.

Polonceau ne se borna pas à perfectionner les machines, il améliora toutes les branches de l'administration.

Ce fut alors qu'il obtint son premier grade dans l'ordre de la Légion d'honneur, celui de chevalier.

L'Alsace était pour lui un théâtre trop limité. Autorisé par le comité de direction des chemins de fer de l'Est, je lui proposai d'entreprendre, comme régisseur, la traction du réseau, dont quelques kilomètres seulement étaient alors livrés à l'exploitation. Nous avions déjà, après de nombreuses conférences, arrêté les bases d'un traité, lorsque la révolution de 1848 éclata.

Dans l'état d'agitation où se trouva alors la France, le conseil d'administration de l'Est ne crut pas devoir donner suite à ce traité, et Polonceau, devenu libre, écouta les propositions de la Compagnie d'Orléans. Bientôt après, il traitait avec M. Sauvage, administrateur du séquestre de cette Compagnie.

Dès la première année, il réalisait au profit des actionnaires une économie de plus de deux millions sur les frais de la traction. La seconde, la troisième, la quatrième année, les économies allèrent toujours croissant. Le terme du traité étant arrivé, la Compagnie s'empressa de le renouveler et elle n'eut qu'à s'en louer. Polonceau, qui semblait parvenu à la limite inférieure de la dépense, la réduisit encore.

Il étudiait son matériel jusque dans les moindres détails.

Nous sortirions du cadre que nous nous sommes imposé si nous indiquions les nombreux perfectionnements qu'il a apportés aux machines: on en trouvera une description complète dans le *Nouveau Portefeuille de l'Ingénieur* et dans la seconde édition du *Traité élémentaire des chemins de fer*. Qu'il nous suffise de dire que ses machines locomotives et machines outils ont été jugées dignes, aussi bien que son nouveau système de comble, de la plus haute récompense par le jury de la grande exposition internationale de 1855.

Aux chemins de l'Est on a adopté comme parfait le modèle de machines de gares du chemin d'Orléans. Les modèles de machines à marchandises et de machines de voyageurs du même chemin, marchant à de moyennes vitesses, sont aussi fort appréciées de la grande majorité des ingénieurs. Le succès des modèles de machines à grande vitesse n'a pas été aussi général: les Compagnies du Nord, de l'Est et de Lyon lui préfèrent le modèle Crampton. Sans m'étendre décider la question, nous ferons observer toutefois qu'en Angleterre, malgré le mérite incontestable des machines Crampton, on continue à faire usage, pour les trains express, de machines qui ont une grande analogie avec celles de Polonceau.

Au jour de la grande exposition de 1855, la place de Polonceau était marquée dans le jury international. Il fit partie de la commission des ateliers, dont la confiance de ses collègues l'éleva au poste de rapporteur.

Les fatigues de la pratique n'excluaient pas chez lui l'amour de l'étude. La Société des ingénieurs civils et la Conférence des ingénieurs n'avaient pas de membre plus assidu.

Polonceau a pris part à la rédaction d'ouvrages d'une certaine importance: le *Guide du Mécanicien* et le *Portefeuille de l'Ingénieur*. Il devait enrichir le *Nouveau Portefeuille* d'un chapitre sur le matériel roulant; il n'a pu rédiger ce chapitre. Les souscripteurs l'apprendront avec regret, mais au moins sommes-nous heureux de pouvoir leur annoncer que nous possédons des notes complètes sur d'importantes expériences qu'il avait faites dans le but d'éclairer la théorie des chemins de fer, et que ces notes seront publiées.

Tant de travaux de natures diverses méritaient une récompense exceptionnelle. L'Empereur nomma Polonceau officier de la Légion d'honneur à un âge où rarement les industriels obtiennent une distinction aussi élevée.

Un ingénieur est incomplet s'il ne joint à la science et à la pratique l'habileté de l'homme d'affaires et de l'administrateur. Polonceau possédait ces qualités à un degré éminent. Je ne puis mieux faire que de reproduire l'opinion à cet égard de M. Revenaz, ancien élève de l'École polytechnique, ancien administrateur des Messageries impériales et administrateur du chemin d'Orléans, chargé de contrôler le service de la traction: « Je n'ai jamais vu, me disait-il il y a quelques jours, de livres mieux tenus que ceux de notre régisseur de la traction; je n'ai jamais connu un homme plus habile en affaires. »

Les qualités du cœur égalaient, chez Polonceau, celles de l'intelligence.

Il savait que, si noblesse oblige, intelligence et fortune obligent aussi. La mission d'un ingénieur placé à la tête d'un nombreux personnel n'était pas, à ses yeux, purement matérielle. Il ne croyait pas avoir rempli complètement son devoir en assurant un salaire raisonnable à ses employés et à ses ouvriers, et il s'était attaché à leur procurer le plus de bien-être moral et physique possible.

Grâce aux belles institutions de prévoyance dont il était l'auteur, le personnel tout entier de la Compagnie d'Orléans, celui de l'exploitation, aussi bien que celui de la traction, trouvent dans les magasins de la Compagnie les vêtements et les denrées aux prix les plus modérés. Cet avantage est d'autant plus précieux que le commerce, dans les villes de province, affiche de grandes exigences à l'égard des employés et des ouvriers des Compagnies.

A Paris, le réfectoire d'Ivry, fonctionnant depuis le 26 janvier 1857, moralise l'ouvrier en l'éloignant des cabarets, et lui donne le goût de la vie de famille, source du plus grand bonheur et des sentiments les plus honorables.

On a aussi constaté que, depuis qu'il était établi, l'état sanitaire des ouvriers, mieux nourris, bien qu'à meilleur marché, s'était sensiblement amélioré.

Rien ne semblait manquer au bonheur de Polonceau lorsqu'il a été si subitement et si inopinément frappé. Il avait perdu fort jeune une première femme, qui lui avait laissé un fils. Marié de nouveau il y a six ans environ, il avait rencontré dans la fille de M. Béranger, président de chambre à la Cour de cassation, une compagne accomplie qui possédait toutes les qualités qui rendent parfaitement heureux sur cette terre, et qui était devenue pour son fils la meilleure des mères. Trois enfants, fruits de cette union, venaient encore en resserrer les liens.

Polonceau était entouré de parents qui lui devaient leur bien-être et jouissait de l'affection ou de l'estime de tous ceux avec lesquels il était en relation. Il s'était assuré par le travail et par son talent une existence indépendante, et s'était créé aux portes de Paris, à Viry-Châtillon, une délicieuse habitation, où il se promettait de longs jours de félicité. — C'est au milieu de toutes ces prospérités que la mort l'a atteint subitement. Triste et terrible exemple de la fragilité des choses humaines!...

Sa veuve n'a pas voulu que sa dépouille mortelle fût transportée à Paris dans un tombeau de famille. Elle a désiré qu'elle reposât à quelques pas de ce beau château, où les rêves si doux d'avenir ont fait place au deuil le plus profond.

Les employés, les ouvriers du chemin d'Orléans, venus en foule dire un dernier adieu à celui qui les avait tant aimés, conserveront éternellement le souvenir des paroles touchantes que leur a adressées sur sa tombe M. Didion, directeur général du chemin d'Orléans.

« Polonceau, leur a-t-il dit, a rendu des services éminents à la Compagnie d'Orléans. Elle se plaît à le rappeler par mon organe; mais elle n'oublie pas aussi qu'il a eu pour collaborateurs toute cette nombreuse famille d'employés et d'ouvriers dont je suis entouré Si le père de famille n'est plus, la famille subsiste; son esprit planera sur elle, les traditions qu'il a laissées ne seront pas perdues, et nous nous ferons tous un devoir de compléter son œuvre. »

Sans doute, vous tous, collaborateurs et amis de Polonceau, qui possédiez sa confiance, et qui, mieux que personne, connaissiez sa pensée, vous ferez en sorte qu'elle porte ses fruits; sans doute, vous tous, employés et ouvriers, qui avez été formés sous sa direction, vous aurez toujours ses préceptes et son exemple présents à l'esprit; et, soyez-en persuadés, M. Didion, chez lequel le cœur le plus

généreux s'allie à la plus belle des intelligences, en a pris l'engagement; l'administration du chemin d'Orléans, qui vous a recommandé de marcher sur les traces de votre chef, prouvera aussi, par ses actes, mieux encore que par ses paroles, combien elle a apprécié son œuvre. Elle continuera, maintiendra et développera ces institutions de prévoyance, qui attestent si bien sa sollicitude pour vous.

Après avoir lu cette notice avec une émotion partagée par tous, M. le président croit devoir signaler une rectification qui se rapporte à un fait : la belle charpente en tôle de 42m,00 de portée, étudiée sous l'inspiration et sous la direction de M. Eugène Flachat, par de jeunes ingénieurs membres de la Société, si elle reproduit la disposition de lignes adoptée par M. Polonceau dans l'ingénieuse charpente qui reste un de ses beaux titres à l'estime des ingénieurs, n'appartient pas cependant au même système, puisque tous les assemblages y sont essentiellement fixes, tandis que les charpentes Polonceau se caractérisent au contraire par des assemblages à articulations. Il est donc juste et il peut être utile de réserver à M. Flachat, et à ceux qui ont concouru à l'étude de la ferme de 42m,00 de portée signalée par M. Perdonnet, le mérite d'originalité, de hardiesse et de grandeur qui la distingue, en remarquant en même temps que toutes les autres et si nombreuses fermes qui supportent le bel ensemble de la gare de l'Ouest sont construites sur le système qui porte et doit conserver à juste titre le nom de Polonceau.

M. le président émet le désir que la notice de M. Perdonnet soit imprimée, et rappelle que la Société a voulu s'honorer elle-même en appelant Polonceau au fauteuil de la présidence durant l'année 1856; puis il adresse à M. Perdonnet, au nom de la Société, les plus vifs remercîments pour avoir su raconter en termes simples, particulièrement heureux et sympathiques, la belle et bonne vie du très regretté collègue, que le corps des ingénieurs civils sera toujours fier d'avoir compté dans ses rangs.

Un membre a exprimé le désir que la notice de M. Perdonnet insistât sur le dévouement si actif, si ardent de Polonceau aux intérêts de la Société dont il fut l'un des fondateurs, durant les années 1848, 1849, sur sa participation si active et si féconde à la grande discussion sur les locomotives, discussion qui restera l'une des gloires de la Société aux yeux de tous ceux qui se rappellent la part qu'y prirent les plus compétents entre les compétents.

M. le président annonce à la Société une autre perte bien douloureuse aussi, celle de M. Cornet, mort si jeune encore et dont la haute intelligence, l'aménité de caractère ont été appréciées par tous ceux qui l'ont connu. M. Vuigner, sous les yeux duquel s'est accomplie une grande partie de la carrière de M. Cornet, a bien voulu promettre de recueillir et de coordonner les faits qui permettront de rédiger une notice commémorative sur la vie trop courte de M. Cornet.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite prochainement.)

CHEMIN DE FER DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

Appel de fonds.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un quatrième versement de 100 fr. par action.

Ce versement devra être effectué dans un délai de quinze jours à partir du 1er juillet 1860.

Les fonds seront versés :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue de Richelieu, 79, de onze heures à deux heures;

A Lyon, entre les mains de M. Charles Maillet, principal clerc de M. Mittifliot, notaire, place de la Comédie, 27.

A défaut du versement de ces 100 fr. par action dans le susdit délai, les actionnaires en retard devront l'intérêt à 5 0/0 à partir du 15 juillet 1860.

Nota. — MM. les actionnaires sont prévenus qu'à partir du 1er juillet on paiera les intérêts à 4 0/0 des sommes antérieurement versées.

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX

Les porteurs d'actions ou obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant, pour les actions le 1er juillet prochain, et pour les obligations le 15, leur sera payé, à partir desdits jours, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 15 fr. pour les actions, et de 7 fr. 50 c. pour les obligations:

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de crédit en Espagne, calle del Turco, 6;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, le 15 juin 1860.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

Les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er juillet prochain leur sera payé, à partir dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c., sous déduction de 12 c. pour l'impôt:

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de crédit en Espagne, calle del Turco, 6;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, le 15 juin 1860.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois......	2 1/2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois......	3 0/0
Ceux de 12 à 17 mois......	3 1/2 00
Ceux de 18 à 23 mois......	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus.	4 1/2 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

FERDINAND LE ROY.

LA CLOTURE des obligations émises par la *Caisse centrale de l'Industrie* aura lieu le 20 juin.

Ces obligations sont de 500 francs; elles produisent **30 francs** d'intérêt par an, payables par semestre, en janvier et juillet.

Outre l'actif résultant des valeurs de portefeuille de la *Caisse centrale de l'Industrie*, ces obligations ont pour garantie DES IMMEUBLES COMPLÉTEMENT LIBRES D'HYPOTHÈQUES, dont la valeur, par les constructions projetées, sera portée à **6 millions** au moins.

Ces obligations sont émises, jouissance de janvier dernier, à 500 fr., payables comme suit :

100 fr. en souscrivant;
85 fr. du 1er au 15 juillet prochain, coupon semestriel déduit;
100 fr. du 1er au 15 août;
100 fr. du 1er au 15 septembre;
Et 100 fr. du 1er au 15 octobre.

Les souscripteurs qui verseront par anticipation jouiront d'une bonification d'intérêt de 6 0/0, c'est-à-dire que le prix réel de l'obligation sera de 479 francs.

On souscrit chez MM. VERGNIOLLE et Ce, banquiers, 108, rue Richelieu, à Paris.

Dans les villes où la Banque a des succursales, on peut verser au crédit de leur compte.

MAGASINS GÉNÉRAUX ET DOCKS.

La librairie Guillaumin et Ce vient de mettre en vente l'ouvrage d'actualité et qui sera lu avec un grand intérêt : *Traité des magasins généraux (docks) et des ventes publiques de marchandises en gros*, par M. Damaschino, docteur en droit, et M. Maurice Block. Un volume in-8°, prix 5 fr. *franco.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1690 kilomètres.
1859 — 1618 —

12e année. — 23e semaine.
Du 3 au 9 juin 1860.

212.535 Voyageurs	460 762 11
Bagages, Marchandises, etc.	811.641 63
Total	1.281.403 74
Recettes antérieures	24.296.420 21
Total	25.577.823 95
23e semaine de 1860	1.281.403 74
Semaine correspondante de 1859	1.072.997 40
Différence	208.406 34
Recettes depuis le 1er janvier 1860	25.577.823 95
— — 1859	24.979.593 36
Différence	698.230 59

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1.472 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 473 kil.

Du 3 au 9 juin 1860.

107.416 Voyageurs	463.981 14
Bagages, Marchandises, etc.	797.196 68
Total	1.261.077 82
Semaine correspondante de 1859	1.210.400 91
Semaine correspondante de 1858	1.102 027 72
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	50.676 91
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	159.050 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	26.640 107 05
— — 1859	27.355.340 14
Différence en faveur de 1859	715.233 09

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mai 1860.

Voir le numéro du 9 juin.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1859 — 1400 —
1858 — 1308 —

Du 3 au 9 juin 1860.

177.237 Voyageurs	654.990 60
Bagages et Marchandises	1.158.963 85
Total	1.813.934 45
Semaine correspondante de 1859	2.220.591 44
— — de 1858	1.438.285 69
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	406.630 99
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	375.608 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860	39.669.993 48
— — 1859	42.921.505 08
Différence	3.251.511 60

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1859. — 451 —

Du 3 au 9 juin 1860.

40.337 Voyageurs	95.763 40
Bagages et Marchandises	224.352 60
Total	320.116 »»
Semaine correspondante de 1859	274.750 50
Différence	45.365 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.105.475 35
— — 1859	6.255.926 55
Différence	850.498 80

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1150 —

Du 3 au 9 juin 1860.

348.445 Voyageurs	536.504 95
Marchandises, etc. — Grande vitesse	67 695 80
— — Petite vitesse	442.210 60
Total	1.046.410 35
Semaine correspondante en 1859	964.299 81
Différence	82.110 54
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	20.701.904 »»
— — 1859	19.596.845 12
Différence	1.105.058 88

NORD.

1860. Longueur exploitée : 944 kilomètres.
1859. — 854 —

Du 3 au 9 juin 1860.

162.670 Voyageurs	415.581 33
Bagages, Marchandises, etc.	671.554 37
Total	1.087.135 70
Semaine correspondante de 1859	1.044.380 66
Différence	42.755 04
Recettes depuis le 1er janvier 1860	25.047.653 26
— — 1859	23.716.814 43
Différence	1.330.838 83

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)

Du 4 au 9 juin 1860.

1.188 Voyageurs	1.449 80
Bagages, marchandises, etc.	34 33
Total de la semaine	1.484 13

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 3 au 9 juin 1860
CHEMIN DE FER.

46.857 Voyageurs	148.375 23
Bagages, Marchandises, etc.	268.763 56
Total	417.138 79
Canal latéral et canal du Midi	43.547 72
Total	460.686 51
23e semaine 1859. Chemin de fer	401.949 05
— — Canal	57.973 53
Total	459.922 58
Chemin de fer, différence sur 1859	15.189 74
Canal, — —	14.425 81
Total	663 93
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.271.346 86
— — 1859	9.390.815 05
Différence	840.531 81

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.
1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 201 —

Du 3 au 9 juin 1860

17.803 Voyageurs	55.885 98
Bagages et Marchandises	65.838 70
Total	121.224 68
Semaine correspondante de 1859	134 608 52
Produit kilométrique annuel, en 1860	27.303 61
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en moins	9.94 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	24 80 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.417.059 58
— — 1859	2.468.904 18

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —

Du 3 au 9 juin 1860.

13.255 voyageurs	23.551 97
Bagages, Marchandises, etc.	44.322 43
Total	67 874 40
Semaine correspondante de 1859	61.248 84
Différence	6.625 56
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.451 132 30
— — 1859	1.325.076 23
Différence	125.156 07

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1859 — 134 —

Du 3 au 9 juin 1860

12.094 Voyageurs	25.148 35
Bagages, Marchandises, etc.	27.547 10
Total	52.695 45
Semaine correspondante de 1859	47 352 59
Différence	5.342 86
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.083.844 21
— — 1859	1.083 182 16
Différence	1 337 85

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 3 au 9 juin 1860.

Voyageurs	1.561 50
Bagages, Marchandises, etc.	18 436 30
Total	19.997 80
Semaine correspondante de 1859	26.958 40
Différence	6 960 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860	492.980 73
— — 1859	539 339 33
Différence	46.358 60

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 27 mai au 2 juin 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1102 kil.

120.390 Voyageurs	310.477 »»
Bagages et Marchandises	418.364 22
Transports militaires	72.804 15
Total	801.645 37
Semaine correspondante de 1859	1.365.618 97
Différence	563.973 60

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

45.723 Voyageurs	66.473 95
Bagages et Marchandises	33.024 40
Transports militaires	5.833 »»
Total	105.331 35
Semaine correspondante de 1859	55.456 18
Différence	49.845 65

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	906.976 72
En 1859	1.421.105 15
Différence	514.128 43

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	17.547.568 78
En 1859	23.780.316 37
Différence	6.232.747 59

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 3 au 9 juin 1860

42.842 Voyageurs ....En florins	119.848 »»
801.909 »» quintaux Marchandises	255.629 »»
Total........	375 477 »»
Semaine correspondante de 1859....	362.789 »»
Différence........	12.688 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	7.245 775 »»
— — 1859..	6.909.662 »»
Différence........	336.113 »»

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 28 mai au 3 juin 1860.

40.851 Voyageurs..................	68.607 60
Bagages, Marchandises, etc.........	37.204 34
Recettes diverses	307 95
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	28.308 58
Total..	134.548 53
Recettes correspond. de 1859 (transports militaires)	192.440 88
Différence........	57 895 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.547.493 70
— — 1859..	2.519.206 52
Différence........	28.289 18

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 93. —

Du 27 mai au 2 juin 1860.

35.819 Voyageurs.....................	40.979 37
Marchandises et Bagages............	27.805 88
Total.........	68.785 25
Période correspondante de 1859....	58.943 37
Différence........	9.841 88
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.120.618 13
— — 1859..	1.028.372 13
Différence........	92.246 »

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 27 mai au 2 juin 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

18.310 Voyageurs..................	97.792 06
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	15.602 96
— (petite vitesse)	180.531 18
Total de la semaine.....	293.926 20

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée 57 kilomètres.

8.409 voyageurs......	14.731 13	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.064 69	20.211 66
Marchandises(petite vit.)	3.415 84	
Total des deux lignes réunies.....		314.137 86
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		6.253.261 85
Total..........		6.557.399 71

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres
1859. — 206 —

Du 3 au 9 Juin 1860

35.390 Voyageurs	65.268 05
Bagages, Marchandises.............	58 005 79
Total..........	113.773 84
Semaine correspondante de 1859.....	90.699 63
Différence........	22.574 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.131.480 54
— — 1859..	1.829.406 82
Différence........	302.073 72

OUEST SUISSE.

Coppel-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 1er au 7 juin 1860.

19.327 Voyageurs.....................	23.704 85
Bagages, Marchandises, etc.........	15.508 89
Total.........	39.213 74
Semaine correspondante de 1859....	31.196 24
Différence.........	8 017 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	748.507 48
— — 1859...	588.403 61
Différence.... .	160 103 87

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860 Longueur exploitée : 47 kilomètres

Du 27 mai au 2 juin 1860.

3.302 Voyageurs........	3.579 85
Bagages, articles de messagerie. ...	308 29
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.......................	5.125 48
Total de la semaine.....	9.013 62
Recettes antérieures...........	114.948 81
Total général...........	123 962 43

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2e quinzaine de mai 1860............	7.517 50
— — 1859..........	9.128 60
Différence........	1.611 10

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Avril	105.159 95	93.778 10	11.381 85	12.13
4 1ers mois	519.301 09	449.890 80	69.410 29	15.42

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mai	1,061,781 38	956,529 58	105,251 80	11.»»
5 1ers mois.	7,635,757 96	7,039,158 33	596,599 63	8.47

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mai 1860	62.130
Becs éclairés en mai 1859..........	57.485
Augmentation en mai 1860	4.645 becs
Recettes du gaz. — Mai 1860.......	156.909 42
Recettes du gaz. — Mai 1859.......	143.924 08
Augmentation en mai 1860.........	12.909 06
Recettes de l'exercice 1859-60(11 mois)	2.414.722 79
— 1858-59 —	2.162.052 39
Augmentation pour l'exercice courant	252.070 40

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE

(PARTIE NORD DU RÉSEAU),

Bourbonnais.

Echéance du 1er juillet 1860.

MM. les porteurs des obligations appartenant à l'ancienne Société du Bourbonnais sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1860 leur sera payé, à partir du 2 juillet, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7, et à Lyon, rue Impériale, n° 33, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Ces paiements seront effectués ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0 du Bourbonnais : 7 fr. 50 par obligation nominative; 7 fr. 31 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations 3 0/0 du Grand-Central (emprunt 1853-54) : 7 fr. 50 par obligation nominative; 7 fr. 31 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations 3 0/0 de Rhône-et-Loire, 2e série : 7 fr. 50 par obligation nominative ; 7 fr. 31 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations 4 0/0 de Rhône-et-Loire, 1re série : 12 fr. 50 par obligation nominative ; 12 fr. 18 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis : 25 fr. par obligation nominative ; 24 fr. 33 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850 : 25 fr. par obligation nominative ; 24 fr. 39 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation : 27 fr. par obligation nominative; 26 fr. 33 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de St-Etienne à la Loire, emprunts 1843 et 1847 : 25 fr. par obligation nominative; 24 fr. 42 par coupon d'obligation au porteur.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du mercredi 20 juin, de dix heures à deux heures.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, l'échange de ces obligations devant se faire à cette occasion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.
rue Laffitte, 17.

Obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée (émissions de 1852 et de 1855).

Il sera procédé le vendredi 22 juin 1860, à deux heures de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, au tirage au sort :

1° De 348 obligations 3 0/0 (émission de 1852) ;

2° De 158 obligations 3 0/0 (émission de 1855).

Les obligations désignées par le sort seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à partir du 2 juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les intérêts semestriels des titres ci-après désignées, échéant les 1er et 6 juillet 1860, seront payés, à dater des 2 et 6 juillet prochain à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, le montant des coupons des obligations au porteur se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0,	7.31
Obligations 4 0/0, délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe,	9.77
Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunt 1842-49),	24.36
Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (r. d.) (emprunt 1843),	24.34
Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt	

1845), 19.51
Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848), 29.36
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1852-53-54), 24.36

Les titres nominatifs n'étant pas soumis à l'impôt, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus à partir du 20 juin courant, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

SERVICE DES EMPRUNTS.

Échéance du 1er juillet 1860.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les porteurs des obligations d'Orléans, des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et des obligations de la 2e série d'Orsay, que l'intérêt semestriel échéant pour chacun de ces titres le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 juillet, à la caisse centrale de la Compagnie, savoir :

1° A raison de 25 fr. par obligation 4 0/0 des deux premiers emprunts de la Compagnie d'Orléans et de la 2e série d'Orsay;

2° Et à raison de 7 fr. 50 par obligation 3 0/0 d'Orléans et du Grand-Central.

Ces paiements, en ce qui concerne *les titres au porteur*, seront réduits, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

1° A 24 fr. 83 { Pour les obligations 4 0/0 du 1er emprunt d'Orléans (36e coupon); Et pour les obligations 4 0/0 d'Orsay de la 2e série (14e coupon);

2° A 24 fr. 35 { Pour les obligations 4 0/0 du 2e emprunt d'Orléans (24e coupon);

3° A 7 fr. 31 { Pour les obligations 3 0/0 d'Orléans (13e coupon); Et pour les obligations 3 0/0 de 1855 du Grand-Central (10e coupon).

Comme d'ordinaire, les coupons de titres au porteur et les certificats d'inscription de titres nominatifs seront reçus, dès le 15 juin courant, au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où il sera donné un récépissé indiquant le jour du paiement, et, pour les titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Avis très-important

concernant exclusivement les obligations du 1er emprunt 4 0/0 (1842).

Le 30e coupon échéant le 1er juillet 1860 est le dernier attaché au titre, et il devient indispensable qu'au moment du paiement une nouvelle feuille de coupons soit annexée à chaque obligation.

MM. les porteurs des obligations du 1er emprunt devront donc, pour cette opération, déposer au service central, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, les **titres mêmes**, dont il leur sera donné reçu, et qui leur seront rendus, quelques jours après, munis des coupons à échoir jusqu'à la fin de l'amortissement.

Paris, le 9 juin 1860.

Le directeur de la Compagnie,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêt, échéant le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 dudit mois, à raison de :

7 fr. 50 par obligation nominative,
7 fr. 30 id. au porteur
(déduction faite de l'impôt).

Ces paiements se feront :

A Paris, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Laffitte, 17;

A Lyon, rue Impériale, n° 33;

A Marseille, à la gare du Chemin de fer;

A Genève, chez MM. Christian Kohler et Ce, banquiers.

Aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/2 pour cent, dans les villes où la Compagnie n'a pas de bureaux spéciaux.

Les porteurs de titres pourront déposer à l'avance, dans les bureaux de la Compagnie, leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 juin, de dix à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1860 sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 10 fr. par coupon;
Obligations, 7 fr. 50 par coupon.

Sur les titres au porteur :

(Déduction faite de l'impôt.)

Actions, 9 fr. 65 par coupon;
Obligations, 7 fr. 32 par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que, le mercredi 20 juin, à trois heures précises, aura lieu, en séance publique du conseil d'administration, le tirage au sort pour l'amortissement de 253 obligations des divers emprunts de la Compagnie.

Un nouvel avis indiquera les numéros sortis dont le remboursement aura lieu, à dater du 1er juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1860, soit 7 fr. 50 par obligation, seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0,19 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs des titres pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 juin 1860.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 4 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde (SOIT FR. 11 25 PAR ACTION LIBÉRÉE DE 500 FR) sera payé, sur la présentation des titres, à partir du *lundi 2 juillet prochain*, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la banque de Savoie;

A Turin, à la caisse de la Compagnie (gare de Porte Suse).

Paris, le 12 juin 1860.

Par ordre du conseil d'administration :
Le secrétaire, L. Le Provost.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1860 seront payés, sur présentation du coupon n° 6 et à partir du 2 juillet prochain, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, n° 1.

A Gand, à la banque de Flandre.

A Paris, chez MM. de Bionay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 56.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire le jeudi 28 juin 1860, à trois heures après midi, dans la salle de la Grenette, à Fribourg, à l'effet :

1° D'entendre le rapport du Conseil d'administration et d'approuver les comptes de l'exercice 1859;

2° De délibérer sur une proposition d'emprunt et sur des modifications à introduire dans les statuts et les cahiers des charges;

3° De délibérer sur toutes les autres questions qui pourraient être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires, porteurs de 10 actions au moins, qui désirent assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'article 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations jusqu'au mercredi 20 juin inclusivement, soit au bureau du Conseil d'administration à Fribourg, soit au domicile élu à Paris, rue Laffitte, 17.

Fribourg, le 21 mai 1860.

Par ordre du Conseil d'administration,
Le secrétaire,
Alb. Cuony.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du premier semestre de 1860, soit 12 fr. 50 c. par obligation, leur seront payés à partir du 2 juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 29 c., ce qui réduit la somme à recevoir sur ces titres à 12 fr. 21 c.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de la Compagnie l'Union des gaz, sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi, 28 juin courant, à trois heures de relevée, au siége social, rue Basse-du-Rempart, n° 48 *bis*, pour leur soumettre l'état des négociations suivies en conformité des résolutions de l'assemblée du 16 avril dernier.

Aux termes de l'art. 37 des statuts, il faut, pour être admis aux assemblées générales, être propriétaire de vingt actions au moins, et les avoir déposées trois jours au moins à l'avance au siége social, rue Basse-du-Rempart, n° 48 *bis*.

COMPAGNIE DES

DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

Avis à MM. les actionnaires.

Le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet sera payé à partir du 2 juillet, à raison de 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17, et à Marseille, à la gare du chemin de fer, bureau des titres. — Ce paiement sera fait : — *pour les actions nominatives*, sur la présentation des titres; — et *pour les actions au porteur*, sur la remise du coupon n° 2, et sous déduction de 0,33 c., montant de l'impôt.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

Assemblée générale extraordinaire.

En vertu du 2e paragraphe de l'art. 39 des statuts, le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale pour le lundi, 9 juillet, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 45.

MM. les actionnaires propriétaires de quarante actions au moins, nominatives ou au porteur, ont droit d'assis-

ter à cette assemblée en déposant leurs titres au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, n° 8, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion. Il leur sera remis une carte d'admission nominative et personnelle (art. 37).

Nul ne peut se faire représenter à l'assemblée générale que par un mandataire membre de l'assemblée.

Paris, le 8 juin 1860.

Le secrétaire du Conseil,
ERNEST BASSET.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Il y a huit jours, on détachait le coupon de semestre de la rente 3 0/0, et le premier effet de ce changement de cours semblait être d'amener quelques titres et de faire reculer le prix de la rente, qui de 68 60 tombait à 67 80. Le motif apparent de cette défaillance du marché était l'imminence des appels de capitaux qui allaient être adressés à la Bourse de Paris pour les Compagnies de chemins de fer, pour la ville de Paris, et, disait-on même, pour un emprunt public. Cependant la baisse n'a pas été de longue durée. La rente a commencé à se relever énergiquement à la nouvelle que S. M. Napoléon III allait se rendre à Bade pour y avoir une conférence avec le prince régent de Prusse. Les résultats de cette entrevue ne pouvaient être que très-favorables à la consolidation de la paix. On ne doutait pas que les explications de l'Empereur des Français ne fissent disparaître les préventions que certains Etats allemands avaient conservées sur les intentions de la France, préventions que le prince régent de Prusse paraissait, jusqu'à un certain point, disposé à partager.

Quelques spéculateurs fortement engagés à la baisse, et qui avaient vendu des quantités considérables de primes pour fin juin, ont donc commencé à rentrer largement dans la rente, et leurs rachats ont ramené rapidement la rente de 67 80 à 68 70. Cependant la hausse a rencontré quelque résistance. Ce ne sont plus les questions politiques qui émeuvent la masse des spéculateurs, les mouvements de la Sicile et le triomphe de Garibaldi produisent peu d'impression sur les esprits; mais ce qui a rendu les acheteurs réservés, c'est la continuation du mauvais temps qui a commencé à inspirer quelques craintes pour les récoltes, c'est la hausse rapide que les grains et farines ont éprouvée depuis huit jours à la halle aux blés de Paris, et sur presque tous les marchés aux céréales. La rente est restée mercredi à 68 55, et il est probable que, sans ces motifs qui ont engagé bien des spéculateurs à la prudence, le 3 0/0 aurait déjà atteint et dépassé le cours de 69, correspondant, avec les 1 fr. 50 de coupon, à 70 50.

La spéculation n'a eu d'activité que sur la rente. Toutes les autres valeurs de spéculation ont été languissantes, et n'ont obtenu que des améliorations de peu d'importance. C'est ainsi que le Crédit mobilier, qui avait monté de 660 à 673 75, est revenu à 668 75. Cette valeur se soutient surtout par le découvert qui persiste et donne lieu constamment à des escomptes. On force ainsi quelques vendeurs à s'exécuter pour se procurer les titres qu'on leur demande et à soutenir les cours par leurs rachats.

Le marché des chemins de fer est resté également inanimé. Les détenteurs d'actions sont sous l'influence du prochain rachat des canaux et de la réduction des droits de navigation qui en doit être la suite. Ils en concluent que les Compagnies de chemins de fer seront amenées bon gré mal gré à réduire leurs tarifs à un taux qui sera à peine rémunérateur. D'autres sont encore sous l'impression des diminutions momentanées des recettes provenant des transports militaires de 1859. Cependant on a déjà beaucoup vendu sur ces données, la baisse est faite, et aux prix actuels, les titres ne paraissent plus sur le marché. La spéculation ne fait quelques opérations que sur les actions de Lyon et d'Orléans. Beaucoup de primes ont été achetées à quelques francs au-dessous des cours actuels, et l'on vend maintenant du ferme afin de profiter de la réaction si elle survenait. C'est ainsi que le Lyon est arrêté toutes les fois qu'il arrive vers 880, et l'Orléans vers 1,340.

Les affaires ont été plus nulles encore sur les autres chemins dont les variations ont été faibles et ont à peine dépassé 5 à 7 50.

Les actions des chemins de fer autrichiens ont repris à 522 50, et les Saragosse ont été constamment demandées de 525 à 528 75, mais il y a des offres sur les Lombards aux environs du pair.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 7 jusqu'à celle du 13 juin :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 40 à 67 85 ; elle est restée à 68 55. Elle a varié à terme de 68 30 à 67 75; elle est restée à 68 55.

La rente 4 1/2 0/0 a varié de 96 25 à 96 60 ; elle est restée à 96 60.

La Banque de France a monté de 2,830 à 2,860.

Le Crédit foncier a fléchi de 880 à 845.

Le Comptoir d'escompte s'est maintenu à 675.

Le Crédit mobilier a fléchi de 660 à 652 50; il a repris à 675; il est resté à 668 75.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,330 à 1,340 ; elles sont restées à 1,332 50.

Le Nord ancien a monté de 977 50 à 981 25; il est resté à 980. Le Nord nouveau a fléchi de 872 50 à 867 50.

L'Est a continuellement oscillé entre 600 et 597 50 ; l'Ouest, de 567 50 à 572 50.

Le Midi a monté de 516 25 à 518 75 ; il est resté à 517 50.

Le Lyon a monté de 870 à 880; il est resté à 877 50.

Le Genève a fléchi de 407 50 à 400; le Dauphiné, de 592 50 à 590.

Le Béziers a baissé de 130 à 117 50.

Les Autrichiens ont monté de 512 50 à 525; ils sont restés à 522 50.

Les Lombards ont varié de 500 à 495; ils sont restés à 501 25.

Les Saragosse ont monté de 523 75 à 528 75; ils ont fermé à 526 25.

Les Romains se sont tenus à 330; les Pampelune, à 490.

Le Victor-Emmanuel a varié de 411 25 à 417 50.

Le Luxembourg a fait 410 et a reculé à 385.

Samedi. — La Bourse était mauvaise. La rente était surtout très-offerte et constamment en baisse. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 20 à 67 90, et à terme de 68 15 à 67 80; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 40. La Banque s'est tenue à 2,830. Le Crédit mobilier a varié de 658 75 à 653 75; l'Orléans, de 1,327 50 à 1,322 50; le Nord ancien, de 975 à 973 75; le Nord nouveau, de 867 50 à 862 50; l'Est, de 598 75 à 597 50; le Lyon, de 865 à 870; le Midi, de 515 à 516 25; l'Ouest, de 567 50 à 565; le Genève, de 405 à 407 50; le Dauphiné, de 587 50 à 585; le Béziers, de 127 50 à 128 75; les Autrichiens, de 510 à 513 75; les Lombards, de 497 50 à 496 25; les Saragosse, de 523 75 à 518 75; le Luxembourg, de 400 à 410. Les Romains se sont tenus à 330 ; les Russes non libérés, à 485; les Xérès, à 520; le Nord de l'Espagne, à 445.

Lundi. — L'esprit de la Bourse était meilleur, de forts rachats ont eu lieu sur la rente et ont produit une reprise soutenue. Les chemins de fer étaient plus fermes, mais sans affaires. La rente a remonté de 50 c. au comptant à 68 40, et de 55 c. à terme à 68 55. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 96 15. La Banque a monté de 5 à 2,835. Le Crédit foncier a fléchi de 20 à 860. Le Mobilier a repris de 13 75 à 667 50; l'Orléans, de 12 50 à 1335; le Lyon, de 625 à 876 25; le Nord, de 5 à 778 75; le Nord nouveau, de 6 25 à 868 75. L'Est s'est tenu à 597 50; le Midi, à 516 25. L'Ouest a monté de 5 à 570. Le Genève a fléchi de 2 50 à 405; le Béziers, de 8 75 à 120. Les Autrichiens ont monté de 5 à 518 75; les Lombards, de 3 75 à 500; les Saragosse, de 6 25 à 525; les Victor-Emmanuel, de 1 25 à 413 75. Les Romains se sont tenus à 330; les Xérès, à 520. Les Luxembourg ont fléchi de 10 à 400.

Mardi. — Le début de la Bourse était très-animé sur la rente et les cours en hausse, et quoique le mouvement se soit en suite ralenti, la rente a conservé une partie de son amélioration. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 60 à 68 50, et à terme de 68 65 à 68 55; le 4 1/2 0/0, de 96 35 à 96 50; la Banque, de 2,835 à 2,840; le Crédit foncier, de 855 à 850; le Mobilier, de 675 à 670; l'Orléans, de 1,338 75 à 1,337 50; le Lyon, de 880 à 876 25; le Nord ancien, de 981 25 à 980; l'Est, de 598 75 à 597 50; le Midi, de 517 50 à 516 25; l'Ouest, de 570 à 571 25. Le Dauphiné a fait 595; le Genève, 402 50; le Béziers, de 110 à 120; les Autrichiens, de 521 25 à 520; les Lombards, de 502 50 à 501 25; les Saragosse, de 528 75 à 526 25; les Victor-Emmanuel, de 412 50 à 416 25. Les Romains ont été calmes à 330; les Xérès, à 520; le Nord de l'Espagne, à 445; les Pampelune, à 490.

Mercredi. — Il y a eu une nouvelle explosion de hausse au début ; mais les prix ont encore rétrogradé, et l'on est resté aux prix de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 65 à 68 55, et à terme de 68 70 à 68 55; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 60 ; la Banque, de 2,850 à 2,860; le Crédit foncier, de 847 50 à 845; le Crédit mobilier, de 675 à 668 75; l'Orléans, de 1,338 75 à 1,332 50; le Nord, de 981 25 à 980; l'Est, de 598 75 à 597 50; le Lyon-Méditerranée, de 878 75 à 877 50; le Midi, de 518 75 à 517 50; l'Ouest, de 570 à 572 50; le Genève, de 405 à 400 ; le Béziers, de 120 à 125; les Autrichiens, de 525 à 522 50; les Lombards, de 502 50 à 501 25 ; les Saragosse, de 528 75 à 526 25; le Victor-Emmanuel, de 417 50 à 415. Les Romains se sont tenus à 330 ; le Nord de l'Espagne, à 445; les Xérès, à 515.

Jeudi. — Bourse fermée à l'occasion de la fête pour l'annexion de la Savoie et de Nice.

Vendredi. — Le début de la Bourse avait une apparence de hausse; mais les cours ont rétrogradé sur la nouvelle des divers emprunts qui vont être négociés en Europe, et entre autres de l'emprunt piémontais de 150 millions. La rente 3 0/0 s'est tenue au comptant et reste même en hausse de 10 c. à 68 65; mais elle a fléchi à terme de 5 c. à 68 50. Le 4 1/2 0/0 a monté de 15 c. à 96 75; la Banque, de 20 fr. à 2,880. Le Crédit foncier a fléchi de 7 50 à 837 50. Le Crédit mobilier a varié de 673 75 à 667 50; l'Orléans, de 1,340 à 1,337 50 ; le Nord, de 982 50 à 980; l'Est, de 600 à 598 75; le Lyon, de 880 à 875; le Midi, de 518 75 à 517 50. Le Genève s'est tenu à 400. Les Autrichiens ont varié de 525 à 521 25; les Lombards, de 501 25 à 502 50; les Saragosse, de 528 75 à 525. Les Romains se sont tenus à 330 ; le Nord de l'Espagne, à 443 75; le Xérès, à 517 50.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque du paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	237 50	100.000	500	»	janvier juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	721 25	6.000	500	»	[illegible]	[illegible]
Cit.	Omnium lyonnais	41 [illegible]	7.840	1 7-00	»	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir J.-C. Bonnard et Cᵉ	48 75	200.000	100	»	[illegible]	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	6[illegible]	12.500	[illegible]	avril	»
A	[illegible]	28 0.0 b.	300	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Océan	»	200	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Mélusine	[illegible] 0.0 b.	400	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	31 0.0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Sauvegarde	»	2[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Comptoir	pair.	4[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Sphère	»	2.000	1.000	25	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	»
A	Phénix	200 0.0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	»
A	Nationale	100 0.0 b.	2.000	5.000	[illegible]	mars	650 »
A	Union	71 0.0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	261 »
A	Soleil	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	»
A	France	80 0.0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	»
A	Urbaine	90 0.0 b.	1.000	5.000	[illegible]	avril	»
A	Providence	75 0.0 b.	2.000	2.500	[illegible]	avril	»
A	Aigle	»	3[illegible]	5.000	[illegible]	avril	»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	»
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	7.500	»	tous les 3 ans	2175 »
A	Nationale	[illegible] b.	3.000	5.000	[illegible]	tous les 5 ans	300 »
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	»
A	Phénix	3 [illegible] p.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	150 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	910 »	34.000	5[illegible]	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	34.000	[illegible]	»	juillet	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	55 »	60.000	100	»	[illegible]	néant.
C	Omnibus de Londres	45 »	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	42 50	400.000	100	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1240 »	60.120	1.250	»	avril octobre.	50 »
A	— actions de jouissance	87 50	64.000	[illegible]	»	[illegible]	8 31
A	Bourgogne, actions de capital	940 »	27.[illegible]	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	— act. de jouissance	135 »	27.[illegible]	1.[illegible]	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	8.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.200	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	600	5.000	»	février août	»
A	Sambre à l'Oise	730 »	11.350	1.000	»	[illegible]	»
C	Scarpe inférieure	1200 »	2.270	1.000	»	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	8.000	1.000	»	[illegible]	10 »
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.000	531 [illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	417 50	30.000	1 300[illegible]	»	avril octobre.	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	1.000	»	[illegible]	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	240 »	1.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	225 »	10.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ	475 »	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	597 50	48.000	500	»	janvier juillet	61 »
A	— (actions nouvelles)	515 »	32.000	500	400	[illegible]	5 »
A	Compagnie générale maritime	285 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	100 »	17.500	1 1750	»	[illegible]	»
A	Compagnie de navigation mixte	317 50	20.000	1 [illegible]	»	[illegible]	»
C	Armements Barbey et Cᵉ	[illegible]	30.000	500	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Cit.	Haute-Loire	[illegible]	5.920	500	»	avril octobre	néant.
Cit.	Centre-du-Flénu	245 »	3.000	1.000	»	[illegible]	30 »
Cit.	Pont-de-Loup-Sud	300 »	2.800	1.000	»	avril	6 »
Cit.	Monceau-Saint-Fiacre	[illegible]	2.800	500	»	[illegible]	40 »
C	Blanzy	[illegible]	31.000	500	»	février août	»
A	Azincourt	1200 »	1.500	1.150	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Charente	[illegible]	5.000	1.[illegible]	»	[illegible]	21 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1.[illegible]	»	[illegible]	»
A	Épinac	1600 »	2.400	1.[illegible]	»	décembre	125 »
A	Loire	145 »	80.000	1 [illegible]	»	[illegible]	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	122 50	80.000	1 [illegible]	»	[illegible]	9 »
A	Saint-Étienne	110 »	80.000	1 [illegible]	»	[illegible]	10 50
A	Rive-de-Gier	200 »	80.000	1 [illegible]	»	[illegible]	19 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1 [illegible]	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	700 »	24.000	1 24.000	»	janvier juillet	»
»	[illegible] et France	40 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Carmaux	61 25	150.000	100	»	mai novembre	4 »
»	Roche-Molière et Firminy	425 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Houillères chap. à Quaregnon	115 »	6.730	250	»	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	405 »	30.000	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»	[illegible]	17 50

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque du paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	6 »	20.000	100	»	août	néant.
C	Tenez (cuivre)	[illegible]	24.000	100	»	[illegible]	néant.
A	Kef-Oum-Theboul	[illegible]	9.000	1 [illegible]	»	[illegible]	»
C	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1,1000	»	[illegible]	»
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	293 75	10.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.000	375	»	octobre	5 »
A	— non privil.	[illegible]	10.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	475 »	3.500	1.000	»	janvier juillet	»
A	Silésie, zinc	100 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	500 »	20.000	1,30000	»	[illegible]	41 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1,18000	»	juin décembre	»
C	Creusot (Saône-et-Loire)	6[illegible] »	28.000	500	»	juin décembre	05 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	[illegible]	»
C	Basse-Indre	7[illegible] »	5.000	[illegible]	»	avril octobre	»
B	Châtillon et Commentry	190 »	30.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horne	4[illegible] »	10.000	1,10000	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	4[illegible] »	8.000	1.0000	»	[illegible]	»
C	Fourchambault	1[illegible] »	30.000	1,30000	»	[illegible]	12 »
C	Marine et chemins de fer	42[illegible] 50	34.000	1,34000	»	mai novembre	31 »
C	Clos d'Or	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Franche-Comté	445 »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	6[illegible] 50	10.000	1,10000	»	[illegible]	60 »
C	Firminy	170 »	»	250	»	[illegible]	17 50
C	Pont-Lévêque (Vienne)	1[illegible] »	»	500	»	[illegible]	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	6[illegible] »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1[illegible] »	5.500	1.000	»	septembre	»
A	Phœnix-métallurgique	[illegible] 50	60.400	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	665 »	11.000	500	»	septemb. mars	57 50
C	Chameroy et Cᵉ	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	30 »
B	Gandillot et Cᵉ	[illegible]	2.200	250	»	[illegible]	»
C	Christofle et Cᵉ	700 »	4.000	500	»	[illegible]	»
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	400 »	21.500	1,21500	»	[illegible]	18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	113 75	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Cit.	Docks Louis-Napoléon	205 »	200.000	250	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	877 50	110.000	1 110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	38 75	20.000	250	»	juillet	néant.
C	Marseille et mines de Portes	160 »	18.000	1,18000	»	avril octobre	6 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	8.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.300	500	»	mars septemb.	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1ᵉʳ juin	60 »
C	Calais	[illegible]	1.000	1.000	»	[illegible]	25 »
C	Cherbourg	[illegible]	800	500	»	[illegible]	45 »
A	Saint-Étienne	1000 »	1.050	1,1050	»	[illegible]	100 »
A	Lyon	2245 »	7.000	1 7000	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1765 »	2.400	1,2400	»	[illegible]	77 50
A	Metz	1[illegible] »	1.000	1,1000	»	[illegible]	100 »
C	Reims	6[illegible] »	»	»	»	[illegible]	»
C	Vesoul	1[illegible] »	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 43 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	31 34
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	4[illegible] »	8.000	500	»	août	42 »
C	Lohan	500 »	14.000	500	»	janvier juillet	»
C	Société Lainière	[illegible]	1.400	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pont-Rémy	325 »	3.000	1,3000	»	30 avril	6 50
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1,2500	»	[illegible]	»
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	15 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.000 »	3.400	1,3400	»	[illegible]	750 »
A	Montluçon	105 »	24.000	500	»	[illegible]	néant.
A	Oignies (Belgique)	400 »	22.000	500	»	septembre	25 50
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
B	Richer et Cᵉ, Vidanges	250 »	24.402	500	»	[illegible]	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Cᵉ	[illegible]	10.000	100	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	310 »	[illegible]	250	»	[illegible]	16 »
C	[illegible] (E. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	8.7000	250	»	5 févr. juillet	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Remboursement à	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre.	Taux de remboursement.	Années à courir	Époque du paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	500	11	avril octobre.	25 »
60	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	58	[illegible]	5 »
500	Ports de Marseille	500 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	5[illegible] »	11.000	500	1856	avril octobre.	30 »
»	Loire, anciennes	1100 »	»	1.250	»	[illegible]	52 »
»	— nouvelles	1015 »	18.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1000 »	6.000	1.250	22	1ᵉʳ avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1030 »	11.000	1.250	30	1ᵉʳ avril oct.	50 »
250	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	90	janvier juillet	15 »
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	435 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville, 1855-57)	[illegible]	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
275	Compagnie générale des Eaux	257 50	20.000	500	90	avril octobre.	15 »
250	Châtillon et Commentry	250 »	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horne, anciennes	455 »	2 410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	272 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cᵉ	402 »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	540 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	470 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	[illegible]	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	301 25	3.000	300	44	15 mai nov.	15 »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 9 AU 15 JUIN

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 9 Compt.	Samedi 9 Terme	Lundi 11 Compt.	Lundi 11 Terme	Mardi 12 Compt.	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Compt.	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14 Compt.	Jeudi 14 Terme	Vendredi 15 Compt.	Vendredi 15 Terme
1015	3025	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible] 10	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	...	...	[illegible] 25	1317 50
919	1585	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	[illegible] 20	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	...	...	[illegible]	[illegible]
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	[illegible]	[illegible] 50	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 50	...	[illegible] 50	[illegible] 50	...	...	[illegible] 75	[illegible] 75
»	»	»	»	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	910	...	...	...	[illegible]	[illegible]
1619	1930	99	500.000	500	»	39 50 pour 1859	mai 1859	Est	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible] 50	[illegible] 50	...	...	[illegible] 75	[illegible] 75
1.167	[illegible]	»	420.000	500	»	63 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 25	[illegible]	...	...	[illegible] 25	[illegible]
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	[illegible]	[illegible] 25	[illegible] 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	547 50	...	...	[illegible] 50	517 50
1150	2.104	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	octobre 1859	Ouest	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	[illegible] 50	...
249	244	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	[illegible]	407 50	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	412 50	400	...	...	...	...
32	52	99	36.000	500	»	...	octobre 1859	Graissessac à Béziers	[illegible]	...	122 50	120	122 50	120	117 50	115	...	...	111 25	115
134	165	99	37.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	[illegible]	565	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	...	...	...	502 50
184	426	99	42 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	»	»	84 000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1312	1311	92	400.000	500	»	30 24 pour 1859	janvier 1860	Chemins autrichiens	[illegible]	512 75	516 25	518 75	521 25	520	[illegible]	522 50	...	...	522 50	521 25
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	415	412 50	413 75	411 25	417 50	416 25	415	417 50	...	...	415	415
»	4162	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juin 1860	Russes (150 fr. payés)	[illegible]	415	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	[illegible]	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	[illegible] 50	...	415	407 50	...	570	[illegible]	...	...	...	...	...
40	173	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	[illegible]	»	220	»	210	»	215	»	...	...	240	»
200	263	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	[illegible]	»	...	»	...	»	419 75	»	...	...	422 50	»
..	..	..	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	...	...	510	...	[illegible]	...	[illegible]	...	...	...	...	...
402	815	99	210.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	525
»	»	..	»	»	...	»	»	Saragosse-Barcelone	[illegible]	...	[illegible] 50	...	[illegible]	...	[illegible] 50	...	...	»	[illegible]	...
»	619	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	...	»	[illegible]	...
»	»	99	36.000	500	370	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	[illegible]	...	...	402 50	...	»	[illegible]	...	...	»	...	»
»	121	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	...	»	[illegible]	...
1.606	3133	99	750.500	500	300	...	oct. nouvel	Lomb.-Vénit. Sud-Lomb.	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25	540	541 25	544	[illegible]	[illegible]	»	»	542 50	501 5
»	723	99	200.000	500	350	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	[illegible]	...	...	...	415	415	...	415	»	»	[illegible]	415
»	»	99	75.000	200	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	110	...	110	...	[illegible] 10	...	[illegible]	...	»	»	...	...

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	9	11	12	13	14	15
1848	5 000	1900	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	»	...
1843-1849	12 000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	»	...
1843	2 775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	»	...
1842	8 000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	13.333	1908	350	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	1085
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	8 300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1853	641	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.526	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	»	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1847-1854	28 750	1909	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1851	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1854	142.614	1902	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	...	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	...	505	...	...	...	510
1852	[illegible]	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	[illegible] 75	[illegible] 25	[illegible] 75	[illegible] 75	»	[illegible] 75
»	5.501	1915	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1915	300	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	»	...
1845	6.400	1910	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17 418	1904	300	»	562	mai.	16 67	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	...	...
1854	131.007	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1855	255.000	1909	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	302 50	[illegible]	301 50	301 50	...	300
1852	63 643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	...	...	...
1855	204.200	1904	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	[illegible] 25	[illegible]	[illegible]	307 50	...	[illegible]
1852-1857	1162.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	...	[illegible]
1851-1857	675.000	1901	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	307 50	...	307
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	...	...	[illegible] 25	[illegible]	...	[illegible]
1857	55 545	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	...	301 75	303 75	303 50	...	...
»	750 000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	30[illegible] 25	302 50	...	[illegible] 50	...	[illegible]
»	1.250 000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	302 50	[illegible] 50	302 50	302 50	...	[illegible]
»	211.000	1959	295	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	...	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 10	...	[illegible]
»	245 755	1957	295	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi ... gar.	302 50	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	...	[illegible]
»	22 610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	[illegible] 25	[illegible] 25	[illegible]	[illegible]	...	...
1857	588.567	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	293 75
»	26 277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	301 25	[illegible]	[illegible]	301 25	...	[illegible]
»	29 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné ... gar.	301 25	[illegible]	301	301 25	...	301
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	302 50	...	[illegible]
»	583.636	1918	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25	256	»	[illegible]
1857	380.000	1919	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	[illegible] 50	...	256
1858	»	1954	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	...	[illegible] 75
1859	106 000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25	[illegible]	»	[illegible]
1859	24.576	1957	260	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]
1859	»	1986	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Jerez	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	»	[illegible] 75
»	»	»	»	»	...	»	.. ..		Saragosse-Pampelune	255	255	...	255	»	[illegible]
»	109.500	1927	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	112 50	111 25	112 50	111 25	»	111 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 9 Comptant	Samedi 9 Terme	Lundi 11 Comptant	Lundi 11 Terme	Mardi 12 Comptant	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Comptant	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14 Comptant	Jeudi 14 Terme	Vendredi 15 Comptant	Vendredi 15 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	67 90	67 90	[illegible] 40	[illegible] 35	[illegible] 40	[illegible]	[illegible] 55	[illegible]	...	...	[illegible] 15	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	[illegible] 40	...	[illegible] 15	...	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible] 25	...
Banque de France, jouiss. janvier 1860	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	...	...	[illegible]	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	[illegible]	»	[illegible]	...	[illegible]	»	[illegible]	...	...	...	[illegible]	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	...	...	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	...	»	[illegible] 50	810
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	490	...	470	...	[illegible]	...	[illegible] 50	...	...	»	[illegible] 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible] 50	»	[illegible]	»	...	»	[illegible]	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	[illegible] 75	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible] 25	»	...	...	[illegible]	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	...	»	[illegible] 75	»	[illegible] 75	»	[illegible] 75	»	...	»	[illegible]	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1015	»	1015	»	1012 50	»	[illegible] 50	»	...	»	[illegible]	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	[illegible]	[illegible] 75	[illegible] 50	[illegible] 50	[illegible] 50	[illegible]	[illegible] 75	661 75	...	»	670	667 50
Crédit industriel et commercial	[illegible] 50	...	540	...	542 50	[illegible]	[illegible]	...	...	»	[illegible] 75	...
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	[illegible] 50	»	...	»	1120	»	1115	»	...	»	1115	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	[illegible]	»	416	»	[illegible] 25	»	[illegible]	»	...	...	496	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	227 50	»	227 50	»	[illegible] 25	»	227 50	...	...	»	227 50	»
Ville de Marseille, Obligations 1849 tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	[illegible]	»	93 5/8	»	93 [illegible]	»	93 [illegible]	»	...	»	93 [illegible]	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	...	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	...	»	...	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 50	...	84 50	»	84 25	...	84 50	...	...	»	83 ..	40 ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	53 ..	»	...	»	...	»	...	»	53 50	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	[illegible]	»	[illegible] 1/2	»	[illegible]	»	[illegible]	»	...	»	[illegible]	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	81 3/4	»	81 1/2	»	81 1/2	»	81 [illegible]	»	...	»	81 1/2	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	...	465	465	...	...	465	465	...	...	»	...	...
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	...	...	[illegible] 1/8	...	[illegible]	...	37 7/8	38 1/8	...	»	38 1/8	...
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	[illegible]	»	49 [illegible]	»	...	»	[illegible]	»
D° D° 1861, jouissance janvier 1860	48 [illegible]	...	48 1/4	...	48 5/8	...	48 [illegible]	...	...	»	48 3/4	...
D° intérieur, jouissance janvier 1860	46 7/8	46 7/8	47 [illegible]	47 1/8	47 [illegible]	47 1/4	47 [illegible]	47 3/4	...	»	47 5/8	47 3/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	113	»	...	»	...	...	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1032 — 19e ANNÉE — N° 25 — SAMEDI 23 JUIN 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

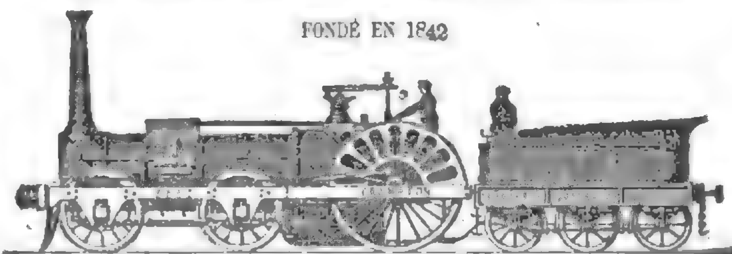
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............. 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 2 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CHEMIN DE FER
DE
SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1860 sera payé à partir du 2 juillet prochain, à raison de 15 francs par action :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer romains sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, montant à 7 fr. 50 c. par obligation, sera payé à partir du 2 juillet prochain, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, soit 15 fr. par obligation, leur sera payé à partir du 2 juillet prochain, sans retenue pour l'impôt, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.
(LIGNE PIO-CENTRALE.)

MM. les actionnaires sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée au lundi 25 du courant, n'ayant pas atteint le nombre d'actions prescrit par l'art. 32 des statuts, une nouvelle convocation est faite pour le mercredi 25 juillet prochain, à huit heures du soir, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

L'assemblée a pour objet, comme il a été dit dans la première convocation :

D'approuver, s'il y a lieu, les comptes; de recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

De recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

De conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions, et de les déposer au moins dix jours avant la réunion :

Soit à Paris, dans les bureaux de la Société, rue de Richelieu, n° 99;

Soit à Rome, au siége social, palais Filippani, place de la Pilotta.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le *Moniteur* a publié mardi dernier une note qui prouve que les appréciations que faisait de la situation le *Journal des chemins de fer* dans son dernier numéro n'avaient rien d'exagéré:

« Le voyage rapide que vient de faire l'Empereur, dit la note du *Moniteur*, aura, nous n'en doutons pas, d'heureux résultats. Il ne fallait rien moins que la spontanéité d'une démarche aussi significative pour faire cesser ce concert unanime de bruits malveillants et de fausses appréciations. En effet, l'Empereur, en allant expliquer franchement aux souverains réunis à Bade comment sa politique ne s'écarterait jamais du droit et de la justice, a dû porter dans des esprits si distingués et si exempts de préjugés la conviction que ne manque pas d'inspirer un sentiment vrai expliqué avec loyauté. Aussi est-il entré plus que de la courtoisie dans les rapports réciproques des membres de cette auguste réunion. Ils ont presque passé ensemble la journée du dimanche. A midi, le grand-duc de Bade les avait tous réunis à un déjeûner au vieux château. Ils se sont retrouvés à dîner à cinq heures.

» Après le dîner, l'Empereur étant retourné dans son hôtel, la plupart des souverains sont venus lui dire adieu. Sa Majesté a encore pu prendre congé d'eux tous, à neuf heures, chez la princesse Marie de Bade, duchesse d'Hamilton, qui les avait engagés à venir prendre le thé au Pavillon.

» Ainsi, tous ceux qui désirent le rétablissement de la confiance et la continuation des bons rapports internationaux doivent se féliciter d'une conférence qui consolide la paix de l'Europe.»

Le *Moniteur* donne ensuite la liste exacte des souverains et des princes allemands qui se trouvaient à Bade lors du voyage de l'Empereur. C'étaient, outre le prince régent de Prusse et le grand-duc de Bade, le roi de Wurtemberg, le roi de Bavière, le roi de Saxe, le roi de Hanovre, le grand-duc de Hesse-Darmstadt, le grand-duc de Saxe-Weimar, le duc de Nassau, le duc de Saxe-Cobourg, le prince de Hohenzollern, le prince de Fürstenberg.

La présence à Bade d'un si grand nombre de souverains et de princes allemands a sa signification. Elle atteste que le but de la visite spontanée de l'Empereur a été compris, et il ne nous paraît pas douteux que le voyage de Sa Majesté n'ait été considéré par tous les hôtes de Bade comme la preuve la plus éclatante des intentions du gouvernement français, et comme la meilleure garantie d'une paix que l'Europe entière désire.

C'est ainsi que la Bourse avait interprété les premières nouvelles venues d'Allemagne qui ont motivé une hausse de 50 c. sur la rente. Si le mouvement ascensionnel ne s'est pas continué, et si un peu d'irrésolution s'est manifestée depuis parmi les spéculateurs et les capitalistes, on ne doit pas attribuer ce temps d'arrêt à un changement dans les premières impressions que nous venons de constater, mais à des motifs tirés de la situation même du marché, et de craintes prématurées qu'avait inspiré l'état des récoltes.

Ainsi que nous l'annonçons plus loin, l'émission des obligations de chemins de fer va avoir lieu : elle commencera le 25 courant et sera close le 5 juillet. La Banque de France sera l'intermédiaire de cette émission, qui aura lieu par voie de souscription publique, au taux de 293|75 pour les Compagnies d'Orléans et de Lyon, de 292 50 pour les Compagnies de l'Ouest, de l'Est et du Midi, et de 291 25 pour les Compagnies des Ardennes et du Dauphiné, avec jouissance du 1er juillet prochain. Nous sommes très-partisans, on le sait, du mode de souscription publique qui s'adresse aux masses et que le *Journal des chemins de fer* a préconisé le premier ; c'est le suffrage universel des capitaux, et il a produit en finances des résultats aussi merveilleux que le suffrage universel en politique. Nous donnons donc notre adhésion complète à la souscription publique, comme moyen d'émission ; mais nous avouons ne pas bien nous rendre compte des motifs qui ont pu faire admettre pour cette émission le principe de l'inégalité entre les diverses parties de notre réseau de chemins de fer, alors qu'il s'agit d'obligations qui offrent pour toutes les Compagnies, avec un revenu égal, des garanties égales de sécurité.

La souscription publique, qui n'a pas les mêmes éléments d'appréciation que la spéculation, pourrait peut-être se jeter, avec une apparence de raison, sur les obligations qui lui sont désignées comme étant de premier ordre, aux dépens de celles de la deuxième et de la troisième catégorie. Nous ne voyons pas bien d'ailleurs quelle utilité présente, même pour les Compagnies dont les obligations tiennent la tête, une plus-value qui se traduit par une différence de 2 50, et de 1 25 avec le taux d'émission des autres Compagnies. Il est vrai que, dans un autre ordre d'idées, cette classification pourra être utile aux obligations dites de deuxième et de troisième ordre qui, au moyen de la bonification résultant du taux d'émission, se trouvent être meilleur marché que les autres et présentent, par conséquent, plus d'avantages pour les souscripteurs. Néanmoins, nous regrettons qu'on ait consacré, pour ainsi dire officiellement, l'inégalité des cours, au lieu de sauvegarder le principe de l'unité du réseau.

Sous la réserve de ces observations, nous ne pouvons qu'approuver le mode de souscription auquel on s'est arrêté, et dont le succès est assuré.

Voici le tableau comparé des prix d'émission avec les cours actuels:

Noms des Compagnies.	Prix d'émission.	Prix réel bonification déduite (environ).	Cours actuel (22 juin).	Cours actuel coupon détaché (1 semestre.)
Orléans,	293 75	290 » »	303 75	296 25
Lyon,	293 75	290 » »	302 50	295 » »
Ouest,	292 50	288 75	301 25	293 75
Est,	292 50	288 75	293 75	292 50*
Midi,	292 50	288 75	300 » »	292 50
Ardennes,	291 25	287 50	297 50	300 » »
Dauphiné,	291 25	287 50	298 75	291 25

* Un mois d'intérêt seulement à déduire, la jouissance des obligations de l'Est étant de juin 1860.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 45, ferme à 68 65.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 90, ferme à 97 fr.

L'emprunt est coté 68 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	22.73 0/0
Ouest suisse	13.94 0/0
Ardennes	12.» » 0/0
Est	9 61 0/0
Autrichiens	6.96 0/0
Orléans	5.68 0/0
Ouest	2.05 0/0
Nord	1 95 0/0
Lyon-Genève	».30 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Midi	».28 0/0
Dauphiné	2.37 0/0
Union Suisse	3.90 0/0
Central Suisse	5.80 0/0
Victor-Emmanuel	13.14 0/0
Bességes a Alais	14.65 0/0
Paris-Lyon-Méditerran* (Paris-Marseille)	17.53 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	13.75 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	15 juin	22 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 50	68 65	» 15	» » »
Rente 4 1/2 0/0	96 75	97 » »	» » 25	» » »
Banque de France	2880 »	2840 » »	» » » »	40 » »
Consolidés	93 4/8	93 5/8	» » 1/8	» » » »
Crédit foncier	840 » »	835 » »	» » » »	5 » »
Crédit mobilier	667 50	671 25	3 75	» » »
Comptoir d'Escte	675 » »	667 50	» » »	7 50
Orléans	1337 50	1340 » »	2 50	» » »
Nord	980 » »	982 50	2 50	» » » »
Nord nouveau	868 75	867 50	» » » »	1 25
Est	598 75	600 » »	1 25	» » »
Paris-Méditerran*	875 » »	877 50	2 50	» » »
Midi	517 50	518 75	1 25	» » » »
Ouest	571 25	568 75	» » » »	2 50
Genève	400 » »	400 » »	» » »	» » »
Dauphiné	592 50	590 » »	» » »	2 50
Graissessac-Béziers	115 » »	72 50	» » » »	42 50
Ardennes ancien.	460 » »	460 » »	» » »	» » »
Ardennes nouveau	470 » »	470 » »	» » »	» » »
Ch. Autrichiens	521 25	527 50	6 25	» » » »
Victor-Emmanuel	415 » »	415 » »	» » » »	» » » »
Russes	485 » »	490 » »	5 » »	» » »
Romains	330 » »	360 » »	30 » »	» » » »
Sud-Autrich.-Lombards	502 50	501 25	» » » »	1 25
Saragosse	525 » »	528 75	3 75	» » »

BANQUE DE FRANCE

SOUSCRIPTION

Aux Obligations des Compagnies des Chemins de fer des Ardennes, du Dauphiné, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, d'Orléans et de l'Ouest.

La Banque de France ouvre une souscription pour le compte du syndicat des Compagnies de chemins de fer, aux conditions qui vont être indiquées, pour le placement des Obligations faisant l'objet du tableau ci-après:

COMPAGNIES.	NOMBRE d'obligations.	JOUISSANCE.	PRIX d'émission.	ÉPOQUES DE PAIEMENT.		
				Du 23 au 31 juillet 1860.	Du 1er au 15 octobre 1860.	Du 1er au 15 janvier 1861.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Orléans	200.000	1er juillet 1860	293 75	93 75	100 »	100 »
Paris à Lyon et à la Méditerranée	275.000	Idem	293 75	93 75	100 »	100 »
Est	154.000	1er juin 1860	292 50	92 50	100 »	100 »
Midi	100.000	1er juillet 1860	292 50	92 50	100 »	100 »
Ouest..3	170.000	Idem	292 50	92 50	100 »	100 »
Ardennes	100.000	Idem	291 25	91 25	100 »	100 »
Dauphiné	24.000	Idem	291 25	91 25	100 »	100 »

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 15 francs et sont remboursables à 500 francs par tirages annuels.

La souscription sera ouverte, du lundi 25 juin 1860 au lundi 2 juillet, à quatre heures de relevée, y compris le dimanche 1er juillet.

Elle sera reçue à la Banque de France et dans ses succursales, ainsi que dans les Recettes générales et particulières des départements.

Il sera versé immédiatement à titre de garantie, par chaque obligation souscrite, la somme de 25 francs; le récépissé qui en sera délivré sera échangé, à partir du lundi 23 juillet, contre un certificat indiquant la quantité afférente à chaque souscription et portant quittance du premier terme au versement duquel ladite garantie sera appliquée.

Si le montant des souscriptions, pour chacune des Compagnies, dépasse celui de l'émission, lesdites souscriptions seront soumises à une réduction proportionnelle.

Le paiement des obligations aura lieu en trois termes: le premier, du 23 au 31 juillet, le deuxième, du 1er au 15 octobre 1860, et le troisième, du 1er au 15 janvier 1861.

En cas de retard de paiement d'un terme, le débiteur sera passible des intérêts à raison de 5 0/0 par an, à partir de l'échéance de ce terme, sans qu'il soit besoin d'avis préalable.

A défaut de paiement d'un terme échu, dans le délai de quinze jours, à partir du jour de l'échéance, le montant du certificat sera exigible en totalité, et la vente pourra en être effectuée aux risques du souscripteur.

Les souscripteurs auront, à toute époque, la faculté de se libérer des termes restant dus, moyennant bonification d'intérêt à raison de 3 1/2 0/0 l'an.

Le gouverneur de la Banque de France.

Comte Ch. de Germiny.

LE CHEMIN DE BÉZIERS A GRAISSESSAC ET L'OPINION PUBLIQUE.

Le gouvernement a cru devoir retirer le projet de loi qu'il avait présenté en faveur du chemin de fer de Béziers à Graissessac. Cet avortement d'une mesure protectrice de tant d'intérêts compromis est le résultat d'une défiance persistante envers l'industrie des chemins de fer, défiance qui s'est fait jour dans le sein de la Commission du Corps législatif, et qui est elle-même produite par un courant fâcheux de l'opinion, dont nul, excepté nous peut-être, n'a combattu les erreurs et les dangers.

Ce mouvement d'opinion a pris naissance dès les premiers mois de 1856, et s'est traduit successivement par la loi du 16 juillet 1856, sur les Sociétés en commandite, par le droit d'entrée à la Bourse, inauguré en janvier 1857, par la loi sur les valeurs mobilières votée en juin 1857, par le décret du 22 mai 1858, contre les valeurs étrangères; enfin par la suppression du marché libre en 1859.

Evidemment cet ensemble de mesures n'a pas été adopté sans cause; or, nulle discussion approfondie n'a précédé ni suivi toutes ces mesures; l'opinion publique a été abandonnée à des impressions défavorables aux valeurs mobilières, au marché des fonds publics, à la spéculation, et naturellement les pouvoirs publics ont reflété fidèlement les tendances qui dominent depuis bientôt cinq ans. Pourrait-on raisonnablement accuser le Corps législatif d'être empreint d'un mauvais vouloir systématique contre l'industrie et les affaires? Evidemment non. Pourquoi, dès lors, la résistance qui s'est produite en 1860 contre le chemin de Béziers à Graissessac, comme elle s'était produite en 1859 contre la loi qui modifiait les cahiers des charges des Compagnies de chemins de fer? Uniquement parce que la discussion publique n'ayant pas suffisamment éclairé d'avance le caractère des mesures adoptées dans ces dernières années, rien ne pouvait détourner le courant d'opinions qui les avait provoquées.

Pour les chemins de fer de l'Algérie, le résultat n'a pas été beaucoup plus favorable qu'il ne l'avait été en 1859 pour les chemins de fer en général et qu'il ne l'a été récemment pour le chemin de fer de Graissessac; mais il n'en eût pas été ainsi, nous le croyons, si l'on n'avait pas restreint la discussion de toutes ces mesures industrielles et financières que nous considérons comme d'ordre public, et dont une appréciation insuffisante est de nature à compromettre sérieusement les plus grands intérêts de la France.

Les actionnaires et les porteurs d'obligations du chemin de Graissessac à Béziers sont les victimes de cette erreur de l'opinion publique; erreur qui empêche de considérer la relation intime qui existe entre la prospérité

des sociétés industrielles et financières et la prospérité générale.

Si l'on avait été bien convaincu que la ruine d'une compagnie de chemin de fer est une atteinte portée au crédit des autres compagnies, et par suite un ébranlement dans la foi que doivent inspirer des valeurs qui représentent 8 à 10 milliards de la richesse publique, on se fût davantage arrêté à la crainte de compromettre le crédit de ces compagnies qui non seulement représentent 8 à 10 milliards, mais qui doivent encore, pour achever notre réseau de chemin de fer, user de leur crédit pour faire plus de 3 milliards de travaux. On aurait craint de décourager l'esprit d'entreprise et d'association dans un moment surtout où l'industrie a plus besoin que jamais de confiance et de crédit pour lutter avec l'industrie anglaise qui dispose de capitaux très-abondants et à très-bon marché. Mais nous ne voulons pas, comme on disait anciennement, être plus royalistes que le roi, et nous continuerons, tout en le déplorant, à nous abstenir de toute discussion relative aux mesures financières. Nous attendrons que le remède se présente de lui-même.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENT.

Nous avons mentionné dans notre dernier numéro le projet de loi relatif à l'établissement de divers chemins de fer d'embranchement soumis aux délibérations du Corps législatif.

Voici l'économie générale de ce projet de loi :

L'art 1er autorise le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics à s'engager au nom de l Etat à allouer, en vue de la concession des chemins de fer ci-après désignés, des subventions dont le montant ne pourra, en aucun cas, dépasser la moitié de l'évaluation des dépenses d'établissement desdits chemins, savoir :

1° Pour un chemin de fer de Caen à Flers..................	7,500,000 fr.
2° Pour un chemin de Mayenne à Laval........	2,250,000
3° Pour un embranche-d'Epinal à Remiremont...	3,000,000
4° Pour un embranchement de Lunéville à Saint-Dié..................	5,000,000

Les subventions ci-dessus énoncées seront réduites du montant des subventions fournies soit en terrains, soit en argent, par les départements, les communes et les particuliers intéressés.

Par l'article 2, le ministre est également autorisé à s'engager, au nom de l'Etat, à garantir aux Compagnies qui deviendraient concessionnaires de ces chemins de fer pendant cinquante années, à partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'achèvement des travaux, l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'exécution desdits chemins, déduction faite des sommes fournies par le gouvernement à titre de subvention.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour chaque embranchement, les sommes ci-dessus énoncées.

Toutefois, dans le cas où les chiffres des subventions se trouveraient réduits par suite des concessions à intervenir, le capital garanti pour chaque ligne serait augmenté d'une somme égale au montant des réductions opérées sur le chiffre de chaque subvention.

L'article 3 dispose que dans le cas où les chemins mentionnés aux deux articles précédents ne seraient pas immédiatement concédés, le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à en commencer les travaux aussitôt que l'utilité publique desdits chemins aura été déclarée après l'accomplissement des formalités prescrites par les lois et règlements.

Les dépenses auxquelles ces travaux auront donné lieu seront prélevées sur le montant des subventions autorisées par l'article 1er.

D'après l'article 4, il sera pourvu à l'exécution de la présente loi au moyen de ressources que le ministre des finances est autorisé à créer, suivant les dispositions prévues par l'article 21 de la loi de finances du 23 juin 1857.

La situation des embranchements dont il s'agit explique l'importance que le gouvernement attache à leur prompt achèvement. C'est le programme du 15 janvier qui s'exécute. Il est certain qu'au point de vue de l'industrie des chemins de fer, ce ne sont là que de petites entreprises. Le premier de ces embranchements, de Caen à Flers, n'a qu'une longueur de 65 kilomètres ; celui de Laval à Mayenne parcourt tout au plus une distance de 20 kilomètres ; celui de Lunéville à Saint-Dié, une distance de 48 kilomètres, et la ligne qui d'Epinal, à la station de la ligne de Nancy à Epinay, ira à Remiremont, n'aura qu'une longueur de 24 kilomètres; mais les embranchements projetés traverseront les départements du Calvados et de l'Orne où la filature et le tissage du coton se développent chaque jour, le département de la Mayenne dont les industries principales sont la filature du chanvre, le tissage des toiles et la fabrication de la chaux destinée à l'amendement des terres, les départements de la Meurthe et des Vosges qui comptent aussi de nombreuses filatures et de grandes richesses forestières dont l'exploitation devra gagner dans des proportions considérables par la facilité et le bon marché des transports.

La ligne de Caen à Flers, dirigée suivant la vallée de l'Orne, doit relier les lignes de Cherbourg et de Granville. La ligne de Laval à Mayenne s'embranche sur la ligne de Rennes, et traverse un pays industrieux ; en outre, ces deux nouveaux embranchements sont situés de manière à se servir de prolongement l'un à l'autre en comblant la petite lacune qu'ils laisseront entre Mayenne et Flers, par Domfront.

L'embranchement d'Epinal à Remiremont, réclamé depuis longtemps par les industriels des Vosges, se souderait au chemin de fer de l'Est à Epinal, et son prolongement ultérieur se trouve naturellement indiqué sur Thann, Mulhouse et Bâle.

L'embranchement de Lunéville à Saint-Dié est tout à fait industriel et peut se prolonger plus tard jusqu'à Sainte-Marie-aux-Mines et Schlestadt.

D'ailleurs, en proposant la construction de ces nouveaux embranchements, le gouvernement n'a pas cherché à dissimuler la vérité. Il avoue, dans l'exposé des motifs du projet de loi, que les Compagnies de l'Est et de l'Ouest « qui considèrent comme étant déjà fort lourd le poids des obligations qu'elles ont contractées, consentiraient difficilement à accepter cette nouvelle charge ; » il avoue aussi que « les Compagnies particulières ne pourraient pas non plus s'engager dans de telles entreprises, sans s'être assurées à l'avance du concours financier de l'Etat et des localités intéressées. » Ce concours est donc indispensable, et le système de la subvention a paru le mieux répondre aux intentions du gouvernement.

Cette subvention ne dépassera pas la moitié du montant de l'évaluation des frais de construction de chaque chemin, et les départements, les communes et les particuliers directement intéressés à l'établissement des nouvelles lignes, devront contribuer à la dépense.

Le principe de la participation des intéressés à tous les travaux d'utilité générale nous paraît juste et utile ; il y a lieu de penser que les départements, les communes les grands établissements industriels s'empresseront de concourir dans la mesure de leurs ressources à des entreprises dont ils seront les premiers à profiter, et ainsi que le dit l'exposé des motifs, les offres qui ont été faites en diverses circonstances et les votes déjà émis sont une preuve irrécusable des excellentes dispositions des localités traversées.

L'article 3 prouve que le gouvernement tient à voir commencer immédiatement les travaux, pour le cas même où leur concession éprouverait du retard, et il convient de faire remarquer au point de vue des nombreuses et importantes industries qui vivent et prospèrent de celle des chemins de fer, que les sommes portées dans l'article 1er, et représentant l'importance des subventions à allouer par le gouvernement, ne comprennent que la moitié des sommes à dépenser. C'est donc par conséquent une dépense de 35 millions et demi à ajouter au budget de l'industrie française.

J.-G. Bordot.

GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

Une dépêche télégraphique fait connaître les résultats de l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, qui a été tenue le 13 de ce mois à Saint-Pétersbourg.

Les conclusions du rapport et l'approbation des comptes ont été votées à une grande majorité, ainsi que toutes les propositions à l'ordre du jour. Nous publierons le rapport aussitôt qu'il nous aura été communiqué.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Nous avons publié, dans notre dernier numéro, le rapport présenté par le Conseil d'administration de cette Compagnie à l'assemblée générale des actionnaires du 22 mai dernier, présidée par M. le baron Gustave de Bussierre.

Le fait essentiel qui résulte de ce rapport, c'est l'état d'avancement des travaux qui permet de penser que la section de Saint-Ghislain à Basècles, d'une étendue de 18 kilomètres, sera livrée à la circulation au mois de juillet prochain; celle de Basècles à Frasnes, d'une étendue de 20 kilomètres, au mois d'octobre, et toute la ligne de Saint-Ghislain à Gand, d'une étendue de 85 kilomètres, avant la fin de l'année.

D'après le devis annexé aux statuts et d'après une convention conclue avec l'entrepreneur à forfait, la ligne principale de Saint-Ghislain à Gand doit coûter, y compris la partie d'Audenarde à Gand, déjà en exploitation, la somme de 24,700,000 fr. On a pour y faire face le produit de 45,500 actions versées à 300 fr.. 13,650,000

Et de 38,104 obligations à 290 fr.................... 11,050,160

Ensemble...... 24,700,160

La situation des versements sur les actions est satisfaisante, puisque le nombre des retardataires est fort limité.

Quant aux obligations, une partie seulement est émise; mais il est hors de doute que la Compagnie achèvera facilement ce placement, surtout avec la faveur que le public attache maintenant à cette nature de titres.

D'ailleurs ces obligations présentent une grande sécurité, puisqu'elles reposent sur un chemin de fer de 85 kil. de longueur qui relie le plus grand centre de production des matières pondéreuses de la Belgique, c'est-à-dire le bassin houillier du couchant de Mons, avec le centre le plus important de consommation, c'est-à-dire la ville de Gand, qui est la métropole manufacturière du pays. De plus, ce chemin de fer traverse des localités populeuses et industrielles qui ont entre elles des rapports obligés d'affaires, et par conséquent il peut compter, outre les transports de marchandises, sur un grand mouvement de voyageurs.

Dans ces conditions, on ne peut guère douter que cette ligne ne produise, dans un avenir peu éloigné, une recette égale à la recette moyenne de toutes les lignes de l'Etat belge, dont quelques-unes sont très-médiocres, moyenne qui a dépassé pour 1858, 40,000 fr. par kilomètre. Or, 85 kilomètres à 40,000 fr. produiraient 3,400,000 fr.; et déduction faite des frais d'exploitation à 45 0/0, il resterait un bénéfice net de 1,770,000 fr.; le service des 38,104 obligations et de l'amortissement coûterait environ 626,810 fr., il resterait donc à partager 1,143,190 fr., soit 25 fr. 12 c. pour chaque action libérée de 300 fr.

Ces calculs, qui n'ont rien d'hypothétique, puisque la ligne principale, la seule dont la Compagnie s'occupe en ce moment, est sur le point d'être achevée, et qui sont justifiés par les comptes présentés à l'assemblée générale, permettent d'assimiler le chemin de Hainaut et Flandres aux bonnes lignes industrielles du reste de la Belgique, lignes dont les obligations sont cotées à la Bourse de Bruxelles sur le prix moyen de 309 fr. 50 c.

Après le rapport des commissaires chargés de l'examen des comptes, l'assemblée générale les a approuvés à l'unanimité.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 16 JUIN 1860 (1)

Désignation des compagnies.	Recettes kilométriques.	Cours des actions au 16 juin
Paris-Méditerranée......	29.486 82	877 50
Nord....................	27.080 80	980 »»
Orléans.................	18.950 61	1337 50
Ouest...................	18.077 70	565 »»
Est.....................	15 998 46	600 »»
Bességes................	15.586 23	440 »»
Midi....................	12.136 10	517 50
Genève..................	11.016 33	503 75
Ardennes................	9.262 71	460 »»
Dauphiné................	8.469 36	500 »»
Autrichiens	fl.5.797 93	525 »» Au 9 Juin.
Madrid à Alicante.......	13.820 70	518 75
Lombards-Vénitiens-Sud.	13.167 65	496 23
Victor-Emmanuel.........	11.446 78	412 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les opérations du chemin de fer de Rennes à Brest sont commencées et se poursuivent assez activement, depuis trois semaines environ, sur la section de Landerneau à Morlaix, où deux brigades d'ouvriers travaillent, à partir de Landivisiau, l'une dans la direction de Saint-Thégonnec, et l'autre dans la direction de Landerneau.

— Le *Bulletin des Lois* publie la loi relative à l'exécution d'un canal dit *des Houillères de la Sarre*, d'un embranchement du canal du Rhône au Rhin sur la ville de Colmar, et de l'embranchement destiné à relier l'établissement des Salines de la ville de Dieuze au canal des Houillères de la Sarre.

— L'affaire des liquidateurs des *Etablissements Cavé* contre M. François Cavé et les anciens gérants a été appelée mardi 12 juin à l'audience de la 2e chambre de la Cour impériale de Paris, présidée par M. Lamy. Sur les observations présentées par Me Hébert, avocat de M. Cavé, d'accord avec Me Mathieu, avocat des liquidateurs, cette affaire a été remise au 26 juin pour être plaidée.

Les débats présenteront un certain intérêt à cause du chiffre de la demande, et des questions qui seront soulevées par les avocats des parties.

M. F. Cavé fait appel d'un jugement du tribunal de commerce de la Seine qui l'a condamné en principe à payer à la Société la fourniture de la machine de *l'Isly*, fabriquée pour son compte, et il a renvoyé, pour la fixation du prix de cette machine, devant M. Rudler, ingénieur-arbitre, qui, dans son rapport, conclut, contre M. Cavé, au paiement de la somme de 473,209 fr. 68 c. M. Cavé fait en outre appel d'un autre jugement du tribunal de commerce de la Seine qui l'a condamné à 400,000 fr. de dommages-intérêts pour avoir manqué à ses engagements statutaires.

Les liquidateurs, de leur côté, font appel d'un jugement du même tribunal qui les a condamnés à restituer aux gérants les 200 actions de garantie restées à la Société, et les fonds qui leur revenaient par suite de bénéfices fictifs.

Le procès est fait par les liquidateurs au nom de 371 actionnaires, dont 124 fondateurs de la Société.

Nous ferons connaître l'issue du procès.

F. Grimaud.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE EN 1857, 1858 ET 1859.

La direction générale des douanes et des contributions indirectes publie aujourd'hui les tableaux comparatifs du commerce et de la navigation de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, pendant les années 1857, 1858 et 1859.

Ce document présente dans les circonstances actuelles un vif intérêt, et les résultats qu'il signale méritent qu'on s'y arrête.

On se rappelle qu'à la fin de l'année 1857, qui avait été très-prospère, la crise commerciale américaine réagit sur le marché français comme sur tous les marchés de l'Europe. Notre commerce montra, dans ces circonstances difficiles, une solidité exceptionnelle; mais il n'en résulta pas moins une diminution sensible sur les importations de

1858. Ainsi, notre commerce général d'importation, qui, en 1857, représentait une valeur de 2 milliards 689 millions, descendit en 1858 à 2 milliards 164 millions et demi.

Les tableaux publiés au *Moniteur* prouvent que le commerce s'est relevé rapidement dans le cours de 1859, et si nous ne sommes pas encore tout à fait revenus au chiffre de 1857, il est du moins acquis dès à présent que l'exercice 1859 présente sur le précédent une amélioration considérable. En effet, la valeur des importations effectuées en 1859 est de 2 milliards 354 millions et demi, ce qui accuse une augmentation de plus de 190 millions.

La valeur des importations portées au tableau du commerce spécial est :

Pour 1857, de 1,872,900,000 f.
Pour 1858, de 1,562,800,000
Pour 1859, de 1,640,700,000

Ainsi tandis que de 1857 à 1858 il se produisait sur le commerce spécial une diminution de 525 millions, cette diminution n'affectait que pour 310 millions le commerce spécial. Tandis qu'en 1859 le commerce général reste encore de 334 millions 1/2 au-dessous du chiffre de 1857, la différence en ce qui concerne le commerce spécial, n'est que de 232 millions, ce qui prouve que le commerce français proprement dit n'a pas été sérieusement affecté par la crise, puisque les différences portent pour la plus grande partie sur les marchandises importées ou en transit.

A l'exportation, ces résultats ressortent d'une manière encore plus évidente.

Les chiffres qui représentent la valeur des importations du commerce général, sont, en valeurs réelles :

Pour 1857, de 2 milliards 639 millions.
Pour 1858, de 2 milliards 561 —
Pour 1859, de 3 milliards 57 —

On voit qu'en résumé les effets de la crise de 1857 se sont bornés à produire une diminution de 78 millions en 1858, tandis que lorsque le commerce est rentré dans des conditions normales, l'augmentation s'est traduite par une énorme augmentation de 418 millions sur 1857.

Il en est de même pour le commerce spécial, qui s'accroît en 1858, pour les exportations, de 21 millions 400,000 fr. sur 1857, et s'élève à 1 milliard 887 millions 300,000 f., et qui en 1859, monte à 2 milliards 266 millions et demi, avec une augmentation de 379 millions sur 1858 et de 400 millions sur 1857.

Ces résultats sont de nature à produire les plus heureux résultats. Notre industrie, pour se rassurer, n'a qu'à jeter les yeux sur les tableaux du commerce, et, ainsi que le dit avec raison le *Constitutionnel*, une nation qui exporte pour 2,266 millions et demi de marchandises, exportation sensiblement égale à celle de l'Angleterre, cette nation n'a rien à craindre et peut avoir en elle-même la plus entière confiance.

Il résulte du mouvement des métaux précieux pendant les trois années que l'importation totale a représenté une valeur de 2 milliards 318 millions 1/2, et l'exportation une valeur de 1 milliard 392 millions 1/2, d'où il ressort un accroissement de la circulation métallique de 926 millions ; mais l'or a continué à se substituer à l'argent dans de fortes proportions, car nous n'avons importé que pour 162 millions 1/2 d'argent contre 1 milliard 15 millions 3/4 qui ont été exportés. Il est entré, au contraire, pour une valeur de 1 milliard 849 millions d'or pendant cette période de trois ans, tandis qu'il n'en est sorti que pour 377 millions.

F. Grimaud.

TABLEAUX DES DOUANES.

Importations et exportations.

Le *Moniteur* du 19 juin a publié les tableaux des douanes pour les cinq premiers mois de l'année :

Voici quelle a été l'importance des droits perçus à l'importation pendant ces cinq mois, dans les années 1860, 1859 et 1858.

Ils se sont élevés pour 1860 à 57,212,595
pour 1859 à 76,539,267
pour 1858 à 73,758,176

C'est pour 1860 une diminution de 16,545,581 fr. sur 1858, et de 19,326,672 sur 1859.

Pour le mois de mai les mêmes droits se sont élevés :

Pour 1860 à.............. 9,910,257
Ils s'étaient élevés pour 1859 à.......................... 17,967,813
Et pour 1858 à... 18,127,885

C'est par conséquent une diminution de 8,057,556 fr. pour le mois de mai sur 1859, et de 8,217,628 fr. sur 1858.

Les principales diminutions portent sur les cafés qui, de 3 millions 1/2, sont descendus à 1,779,147 ; sur les cotons en laine qui, de 1 million 200,000 fr. sont descendus à 393,000 fr. ; sur les laines en masse qui ont perdu plus de 300,000 fr. ; la fonte et le plomb plus de 100,000 fr. ; enfin les sucres de nos colonies et les sucres étrangers qui, de 8 millions, sont descendus à 3 millions.

Ces diminutions sont le résultat de la modification des droits de douanes, car les quantités qui ont été acquittées en mai 1860 dépassent les chiffres de 1859.

Les articles qui présentent de l'augmentation pour le mois de mai, sont les bestiaux, les vins et les eaux-de-vie et esprits, les fils de lin, les toiles de lin et de chanvre.

Le tableau des exportations pendant le mois de mai présente des chiffres assez favorables, par comparaison avec l'année 1859. Les machines et mécaniques, les modes et articles de Paris exportés à l'étranger, se sont élevés : les premières, de 1,035,052 f., chiffre de 1859, à 1,865,715 fr. en 1860 ; les seconds, de 372,479 à 379,598 fr. Les quantités de soie écrue et le sucre raffiné exportés sont également beaucoup plus considérables que l'an dernier.

Le mouvement des céréales pendant le mois de mai 1860 a donné à l'entrée 55,932 quintaux de grains et 459 quintaux de farines, et à la sortie 318,975 quintaux de grains et 232,925 quintaux de farines.

Le mouvement des métaux précieux pendant le mois de mai a présenté les résultats suivants :

Importation.

	Hectog.	Valeur.
Argent.....	647,358	12,947,160 fr.
Or........	107,802	32,340,600
		45,287,760 fr.

L'année dernière, au mois de mai, il avait été importé pour une valeur de 89,805,440 f., dont 14,105,540 f. en argent et 75,690,900 f., en or.

Exportation.

	Hectog.	Valeur.
Argent.....	852,978	17,059,540 fr.
Or........	19,394	5,818,200
		22,877,740 fr.

Il avait été exporté l'année dernière, en mai, pour une valeur de 72,142,260 francs, dont 49,767,960 f. en argent, et 22,374,300 f. en or.

Le mouvement de la navigation de la France avec l'étranger, les colonies et la grande pêche pendant les cinq premiers mois de l'année, donne les résultats suivants :

L'entrée des navires s'est élevée à 8,891 navires jaugeant 1,510,381 tonneaux en 1860, à 9,708 navires et 1,529,222 tonneaux en 1859, à 8,713 navires et 1,422,628 tonneaux en 1858.

La sortie s'est élevée à 7,454 navires et 1,183,440 tonneaux en 1860, à 8,105 navires et 1,191,490 tonneaux en 1859, à 6,795 navires et 1,120,800 tonneaux en 1858.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

26 juin. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Fribourg, salle de la Grenette, à 3 heures de relevée.

30 juin. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Paris, boulevard de Strasbourg, 66. (Voir l'avis publié à nos annonces du 9 juin.

28 juin. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 bis, à 3 heures. Dépôt de 20 actions.

29 juin. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Réunion à Lausanne de l'assemblée générale annuelle, salle du Casino, à midi et demi.

30 juin. — **Compagnie des mines de la Grand'-Combe.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

2 juillet. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions avant le 28 juin au siége social, rue Taitbout, 45.

7 juillet. — **Ancienne Compagnie du chemin de fer d'Orsay.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire des propriétaires d'obligations de la première série du chemin de fer d'Orsay, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à midi.

9 juillet. — **Compagnie générale des Eaux.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, à 3 heures. Dépôt de [illegible] actions au siége social, rue Saint-Arnaud, 6.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

30 juin. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement du coupon d'intérêts du premier semestre, soit 10 fr. par action, à Paris, chez MM. Morel Fatio, banquiers, rue Laffitte, 44.

2 juillet. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis en tête du journal.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Midi.** — Intérêts sur les actions pour le premier semestre de 1860, soit 17 fr. par action nominative, et 16 fr. 66 c. par action au porteur, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 65 c. par action au porteur (impôt déduit), à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15. (Voir aux annonces du 19 juin, page 540.)

2 juillet. — **Chemin de fer de la Croix-Rousse.** — Intérêts semestriels sur les actions, à raison de 5 0/0 l'an, à Paris, chez MM. Dauchez de Lachaise, banquiers, rue N.-D.-des-Victoires, 32.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du premier semestre d'intérêts, soit 12 fr. par action, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 15 fr. par action, rue de Provence, 50. (Voir l'avis publié dans notre numéro du 19 juin, page 527.)

2 juillet. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Intérêts sur les actions à raison de 6 0/0 l'an, soit 6 fr. 55 c. pour le premier semestre de 1860, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, Paris.

2 juillet. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Paiement des intérêts semestriels à 4 1/2 0/0 l'an, soit 11 fr. 25 par action. (Voir aux annonces.)

2 juillet. — **Chemin de fer Impératrice Élisabeth.** — Paiement du coupon semestriel, soit 5 florins 25 k., valeur d'Autriche, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

2 juillet. — **Chemins de fer portugais.** — Paiement du coupon semestriel, soit 8 fr. par action libérée de 200 fr., à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, à la Compagnie du crédit commercial.

2 juillet. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du premier semestre d'intérêts de 1860 sur les actions de la Compagnie. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Dette franco-péruvienne.** — Paiement du coupon semestriel sur les bons de la dette franco-péruvienne à 1 2 0/0 : à Paris, chez l'agent financier du gouvernement du Pérou, rue Saint-Lazare, 31.

2 juillet. — **Emprunt portugais.** — Paiement du coupon semestriel sur la rente portugaise 3 0/0 (emprunts de 1853, 56, 57 et 59), à Paris, chez MM. E. Erlanger, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, 21.

2 juillet. — **Commission des finances d'Espagne.** — Paiement des coupons des dettes 3 0/0 consolidées et différées, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 58.

2 juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Intérêt de 6 fr. 25 c. pour les actions nominatives libérées de 250 fr., et de 4 fr. [illegible] c. par action au porteur : à Paris, rue Laffitte, 17, et à Marseille, à la gare du chemin de fer.

2 juillet. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Paiement du troisième coupon d'intérêts, à Paris, place Vendôme, 12.

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts du premier semestre 1860, soit 10 fr. pour les actions anciennes, et 5 fr. pour les actions nouvelles, sous déduction de l'impôt de 31 c. pour les actions anciennes, et de 33 c. pour les nouvelles, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

(DIVIDENDES.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement de 30 fr. 90 c. (impôt déduit) pour solde du dividende de 1859 sur les actions anciennes ; de 7 fr. sur les actions nouvelles et de 8 fr. 43 c. 3/4 pour les actions nouvelles de Charleroi. Ces coupons seront pris en déduction pour le versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, et dont la libération doit être faite le 31 décembre prochain pour dernier délai, à la caisse de la Compagnie, 24, place Roubaix.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement de 12 fr. par action formant le dividende de 1859, soit, avec les intérêts déjà payés à raison) de 6 0/0 l'an, un revenu total de 36 fr. par action libérée de 400 fr., à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.** — Paiement de 10 fr. par action à titre de 1[er] dividende sur le 1[er] semestre de 1860, à Paris, chez M. L. Moreau, banquier, rue de Grammont, 9.

2 juillet. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Paiement de 11 fr. 60 c. par action, à titre de dividende complémentaire, dont la répartition a été autorisée par l'assemblée générale du 22 mai dernier, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Crédit mobilier espagnol.** — Paiement de 6 fr. par action à titre de dividende complémentaire, dont la répartition a été autorisée par l'assemblée générale du 15 mai, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action formant le dividende de l'exercice 1859, à la caisse de la Société, place Vendôme, 15.

2 juillet au [illegible] août. — **Société espagnole mercantile et industrielle.** — Paiement de 22 fr. 90 c. à titre de dividende et d'intérêts, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 19 juin, page 541.)

Service des Obligations.

2 juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations de la Compagnie, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

2 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 15 fr. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations dont le détail suit :

1° Émission 1858-1859 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative ; 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

2° Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, émissions de 1852 et de 1855 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative, 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

3° Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon : emprunt de 30 millions à 5 0/0, 25 fr. par obligation nominative, 24 fr. 35 c. par obligation au porteur. Dépôt des titres ou coupons dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille. (Voir pour renseignements plus complets l'avis publié par la Compagnie à nos annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'annonce publiée à ce sujet dans notre numéro du 19 juin, page 539.)

2 juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations d'Orléans, de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et de l'ancienne Compagnie d'Orsay. On trouvera les détails concernant ces divers coupons à nos annonces du 19 juin, page 540.

2-6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur diverses séries d'obligations dont le détail est indiqué à l'avis publié à nos annonces du 19 juin, page 539.

2 juillet. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations provenant de divers emprunts. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Midi.** — Intérêts sur les obligations pour le premier semestre 1860, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 31 c. par obligation au porteur, impôt déduit, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 32 c. par obligation au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15. (Voir les détails à nos annonces du 19 juin, page 540.)

2 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 31 c. par titre au porteur, et 7 fr. 50 c. par titre nominatif, à la caisse de la Compagnie, rue de Provence, 72. (Voir aux annonces du 19 juin, page 540.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Genève.** — Intérêts sur les obligations. (Voir l'avis publié aux annonces du 19 juin, page 540.)

2 juillet. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Intérêts aux obligations pour le premier semestre 1860. (Voir aux annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du semestre d'intérêts, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 jour.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts de 7 fr. 50 c. par obligation, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts aux obligations. (Voir notre numéro du 19 juin, page 537.)

2 juillet. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts du premier semestre, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces.)

2 juillet. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Intérêts aux obligations, soit 12 fr. 50 c. par titre nominatif, et 12 fr. 21 c. par titre au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Société Cail et C[e].** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations de la Compagnie, soit 10 fr. par obligation, sous déduction de l'impôt, quai de Billy, 48.

15 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié à notre numéro du 19 juin, page 537.)

APPELS DE FONDS

1[er] au 30 juin. — **Chemins de fer du Nord.**

— Versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860. Les versements non effectués à cette époque seront frappés des intérêts de retard à raison de 4 0/0 l'an, à compter du 1er juillet. (Voir, du reste, l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 9 juin.)

Jusqu'au 30 juin. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour la libération complète des actions, sous peine d'annulation de ces titres. (Voir l'avis officiel publié par la Compagnie à nos annonces du 12 mai, page 412)

1er au 10 juillet. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Versement des 100 fr. restant dus sur les actions émises en 1857 pour l'exploitation de la ligne du Brésil et de la Plata, à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers.

1er au 15 juillet. — **Chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.** — Appel du quatrième versement de 100 fr. par action. (Voir l'avis publié par la Compagnie dans notre numéro du 10 juin, page 537.

1er au 15 juillet. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du deuxième versement de 70 fr. par obligation. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

7 au 20 juillet. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 250 fr. par action formant la libération des actions, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

20 juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. de 132 obligations sorties au tirage du 24 mai 1860, et dont la liste se trouve à nos annonces du 26 mai, page 459.)

2 juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud. — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 22 juin, et dont la liste officielle se trouve à nos annonces de ce jour.

2 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations des divers emprunts de la Compagnie, et dont on trouvera le détail dans l'avis communiqué par la Compagnie, et que nous publions dans notre numéro de ce jour, page 555.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Remboursement à 500 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 20 juin, et dont la liste officielle se trouve à nos annonces de ce jour.

16 juillet. — **Emprunt d'Haïti.** — Remboursement à 1,000 fr. chacune des 306 obligations sorties au tirage officiel du 16 juin 1860, et dont on trouvera la liste, ainsi que le procès-verbal de ce tirage, dans le *Moniteur* du 17 juin 1860. Le remboursement de ces obligations est effectué par la Caisse des dépôts et consignations de Paris.

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 30e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 22 juin 1860 :

Le no 17,102 sorti le premier gagne un lot de 100,000 fr.

Le no 126,706 sorti le second gagne un lot de 50,000 fr.

Le no 50,330 sorti le troisième gagne un lot de 20,000 fr.

La liste des numéros des obligations sorties aux tirages précédents et qui n'ont pas encore été présentées au remboursement, est adressée *franco* à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie.

LIBRAIRIE HENRI PLON.

Le quatrième volume des œuvres d'Arsène Houssaye : *Voyage à ma fenêtre*, *Voyage à Venise*, *Voyage au pays des tulipes*, (Voir au numéro du 26 mai l'annonce), vient de paraître à la librairie Henri Plon. Annoncer la publication de ce livre c'est consacrer un nouveau succès pour le charmant écrivain.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins.
EST (1)	Du 10 au 16 juin	1680	1,209,581 73	719 98	1618	1,062,704 25	656 83	9.61	».»»
ORLÉANS (1)	10 — 16 —	1475	1,298,367 87	880 25	1475	1,220,437 35	830 23	5.68	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	10 — 16 —	1406	1,774,238 53	1,261 91	1406	2 151,432 43	1,530 17	»	17.53
OUEST (1)	10 — 16 —	1213	1,005,293 85	829 75	1188	966,034 93	813 25	2.05	»
NORD (1)	10 — 16 —	964	1,075,982 81	1,116 16	964	1,053,382 19	1,094 73	1.93	»
MIDI (1)	10 — 16 —	793	408,267 59	514 83	793	409,377 »»	516 23	»	0.28
LYON A GENÈVE (1)	10 — 16 —	231	127,320 53	551 17	231	126,864 52	549 20	0.36	»
ARDENNES (1)	10 — 16 —	164	68,499 70	417 68	157	58,028 85	369 61	13.»»	»
DAUPHINÉ	10 — 16 —	134	52,129 10	389 02	134	53,367 87	398 26	»	2.37
BESSÈGES A ALAIS (1)	10 — 16 —	33	21,391 40	648 22	33	25,034 80	758 63	».»»	14.55
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien.. Réseau Lombard......)	3 — 9 —	1326	819,787 22	618 24	1316	1,446,296 70	1,099 »»	»	43.73
AUTRICHIENS	10 — 16 —	1323	fl. 391,040 »»	295 57	1323	fl. 365,582 »»	276 33	6.96	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	3 — 9 —	482	283,074 30	587 30	482	231,273 06	479 82	22.73	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	3 — 9 —	57	20,843 77	365 83	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	10 — 16 —	275	62,063 96	225 68	265	62,247 51	234 90	»	3.90
CENTRAL SUISSE	10 — 16 —	236	111,114 35	428 »»	206	95,603 12	455 »»	»	5.80
VICTOR-EMMANUEL	4 — 10 —	214	119,140 90	556 73	214	137,172 13	640 99	».»»	13.14
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX	» » —	»	» »»	» »»	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	8 — 14 —	97	37,936 48	391 09	80	27,358 12	343 22	13.94	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	3 — 9 —	52	11,861 21	228 09	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1690 kilomètres.
1859 — 1616 —
12e année. — 24e semaine.
Du 10 au 16 juin 1860.

192.016 Voyageurs	436 518 09
Bagages, Marchandises, etc.	773.063 63
Total	1.209.581 72
Recettes antérieures	25.577.823 95
Total	26.787.405 67
24e semaine de 1860	1.209.581 72
Semaine correspondante de 1859	1.062.764 25
Différence	146.817 47
Recettes depuis le 1er janvier 1860	26.787.405 67
— — 1859	25.942.337 61
Différence	845.048 06

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 373 kil. — En 1859, 1 415 kil. — En 1860, 1.476 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860 1.475 kil. — En 1859, 1 475 kil.
Du 10 au 16 juin 1860.

13.516 Voyageurs	475.909 03
Bagages, Marchandises, etc.	882.368 84
Total	1.298.367 87
Semaine correspondante de 1859	1.220.437 35
Semaine correspondante de 1858	1.130 080 69
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	77.930 52
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	159.287 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860	27.938.474 92
— — 1859	28.575.777 49
Différence en faveur de 1859	637.302 57

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mai 1860.
Voir le numéro du 9 juin.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1405 kilomètres.
1859 — 1166 —
1858 — 1166 —
Du 10 au 16 juin 1860.

161.404 Voyageurs	622.181 85
Bagages et Marchandises	1.152 056 68
Total	1.774.238 53
Semaine correspondante de 1859	2.151.432 43
— — de 1858	1.430.913 89
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	377.193 90
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	343.324 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	41.444.232 01
— — 1859	45.072.937 51
Différence	3.628.705 50

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1859. — 453 —
Du 10 au 16 juin 1860.

36.570 Voyageurs	94.007 80
Bagages et Marchandises	232.372 55
Total	326.380 35
Semaine correspondante de 1859	285.860 15
Différence	40.520 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.431.805 70
— — 1859	6.531.786 70
Différence	900.019 »»

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1149 —
Du 10 au 16 juin 1860.

339.705 Voyageurs	491.879 61
Marchandises, etc. — Grande vitesse	74.861 61
— — Petite vitesse	438.551 62
Total	1.005.293 04
Semaine correspondante en 1859	966.034 93
Différence	39.258 11
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	21.707.197 04
— — 1859	20.562.880 05
Différence	1.144.316 99

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 964 —
Du 10 au 16 juin 1860.

168.480 Voyageurs	413.305 39
Bagages, Marchandises, etc.	662.677 52
Total	1.075.982 91
Semaine correspondante de 1859	1.055.382 19
Différence	20.600 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860	26.123.[illegible] 17
— — 1859	24.772.196 62
Différence	1.351.430 55

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 10 au 16 juin 1860.

2.286 Voyageurs	2.432 30
Bagages, marchandises, etc.	47 10
Total de la semaine	2.479 40
Recettes depuis le 4 juin 1860	3.903 53

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 723 kilomètres.
1859. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 10 au 16 juin 1860

(CHEMIN DE FER) 45.929 Voyageurs	150.999 38
Bagages, Marchandises, etc.	257.268 21
Total	408.267 59
Canal latéral et canal du Midi	29.440 91
Total	437.708 50
24e semaine 1859. Chemin de fer	409.377 »»
— — Canal	57.471 07
Total	466 848 07
Chemin de fer, différence sur 1859	1.109 41
Canal, — —	28.030 16
Total	29.139 57
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.709.055 36
— — 1859	9.857.663 12
Différence	851.392 24

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 221 —
Du 10 au 16 juin 1860

17.635 Voyageurs	57.138 84
Bagages et Marchandises	70.181 69
Total	127.320 53
Semaine correspondante de 1859	126 844 52
Produit kilométrique annuel, en 1860	28.739 04
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	0.36 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	31.89 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.544 410 01
— — 1859	2.595.768 08

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —
Du 10 au 16 juin 1860.

12.423 voyageurs	21.461 16
Bagages, Marchandises, etc.	47.038 60
Total	68.499 76
Semaine correspondante de 1859	58.028 85
Différence	10.470 91
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.519 632 06
— — 1859	1.384.005 08
Différence	135.626 98

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860 Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —
Du 10 au 16 juin 1860

11.500 Voyageurs	24.477 08
Bagages, Marchandises, etc.	27.652 02
Total	52.129 10
Semaine correspondante de 1859	53.367 87
Différence	1.238 77
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.135.993 31
— — 1859	1.138.549 93
Différence	2.576 62

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 10 au 16 juin 1860.

Voyageurs	1.636 40
Bagages, Marchandises, etc.	19 755 »»
Total	21.391 40
Semaine correspondante de 1859	25.034 80
Différence	3.643 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	514.372 15
— — 1859	564 374 15
Différence	50.002 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 3 au 9 juin 1860.
RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1102 kil.

92.157 Voyageurs	238.414 07
Bagages et Marchandises	448.165 55
Transports militaires	33.623 »»
Total	720.202 62
Semaine correspondante de 1859	1.386.820 45
Différence	666.617 83

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

38.521 Voyageurs	65.141 85
Bagages et Marchandises	29.941 85
Transports militaires	4.500 90
Total	99.584 60
Semaine correspondante de 1859	59.476 25
Différence	40.108 35

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	819.787 22
En 1859	1.446.296 70
Différence	626.509 48

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	18.367.356 »»
En 1859	25.226.613 07
Différence	6.859.257 07

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1313 —

Du 10 au 16 juin 1860

39.472 Voyageurs ....En florins	113.358 »»
1.000.170 »» quintaux Marchandises	277.088 »»
Total........	391.040 »»
Semaine correspondante de 1859....	365.582 »»
Différence........	25.464 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	7.636.821 »»
— — 1859..	7.275.244 »»
Différence........	361.577 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 3 au 9 juin 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — ...... [illegible] —

15.283 Voyageurs..................	100.302 [illegible]
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.832 [illegible]
— (petite vitesse)	170.939 71
Total de la semaine.....	283.075 39

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. [illegible] kilomètres.

8.490 voyageurs......	14.659 46	20.843 77
Bagages, March. (gr.vit.)	2.590 30	
Marchandises(petite vi.)	3.594 61	
Total des deux lignes réunies.....		303.916 [illegible]
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		6.557.399 71
Total..........		6.861.317 [illegible]

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres
1859. — [illegible]. —

Du 10 au [illegible] juin 1860.

33.700 Voyageurs.................	36.066 68
Marchandises et Bagages............	25.997 28
Total..........	62.063 96
Période correspondante de 1859....	62.247 [illegible]
Différence........	183 55
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.247.034 63
— — 1859..	1.135.772 12
Différence........	111.262 51

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 4 au 10 juin 1860.

30.546 Voyageurs..................	53.370 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc..........	36.152 41
Recettes diverses	2.116 30
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	27.501 64
Total..	119.140 90
Recettes correspond. de 1859 (transports militaires)	137.172 12
Différence........	18 031 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.666.636 00
— — 1859..	2.656.378 04
Différence........	10.257 96

OUEST SUISSE.

Coppel-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 8 au 14 juin 1860.

14.173 Voyageurs..................	24.369 75
Bagages, Marchandises, etc..........	13.566 73
Total..........	37.936 48
Semaine correspondante de 1859....	27.458 12
Différence........	10 478 36
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	786.243 96
— — 1859...	615.861 73
Différence....	170.382 23

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

12e et 13e semaines, du 20 mai au 2 juin.

12.573 Voyageurs..................	43.279 26
Bagages et marchandises (gr. vitesse).	4.458 39
Total....................	47.737 05
Recettes antérieures depuis le 1er mars	307.743 [illegible]
Total....................	355.480 04

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.

1re quinzaine de juin 1860..........	6.326 52
— — 1859..........	7.896 30
Différence.........	1.569 88

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 51 kilomètres

Du 3 au 9 juin 1860.

2.271 Voyageurs...................	2.125 15
Bagages, articles de messagerie. ...	246 39
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc......................	9.489 67
Total de la semaine.....	11.861 21
Recettes antérieures...........	123.962 43
Total général...........	135.823 64

ANVERS A GAND.

Mai 1860...	67.430 [illegible]	5 1ers mois 1860	311.504 54
Mai 1859...	64.830 90	id. 1859	283.766 97
Différence..	2.599 20		27.737 57

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Mai	92.510 24	79.929 56	12.580 68	15.73
5 1ers mois	611.811 33	529.820 36	81.990 97	15.47

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mai	1,061,781 38	956,529 58	105,251 80	11.[illegible]
5 1ers mois.	7,635,757 96	7,080,158 33	506,599 63	8.57

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mai 1860	62.130
Becs éclairés en mai 1859..........	57.485
Augmentation en mai 1860	4.645 becs
Recettes du gaz. — Mai 1860.......	156.960 42
Recettes du gaz. — Mai 1859.......	143.926 [illegible]
Augmentation en mai 1860..........	13.990 06
Recettes de l'exercice 1859-60(11 mois)	2.414.722 79
— 1858-59 —	2.162.052 39
Augmentation pour l'exercice courant	252.670 40

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations émises par l'ancienne Compagnie de *Strasbourg à Bâle* pour la construction du chemin de *Wissembourg*, et des obligations de *Montereau à Troyes* et de *Mulhouse à Thann*, que le paiement semestriel des intérêts dus sur ces obligations aura lieu, à partir du 1er juillet prochain, au siége de la Société, les dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à deux heures.

La valeur intégrale des coupons sera payée aux porteurs de certificats nominatifs.

Les coupons au porteur seront réduits, savoir :

Obligations de Wissembourg :
De 12 fr. 50 à 12 fr. 18 ;

Obligations de Montereau :
De 25 fr. à 24 fr. 35 ;

Obligations de Mulhouse à Thann :
De 25 fr. à 24 fr. 35.

Les dépôts des coupons au porteur seront reçus à l'administration, à partir du [illegible] courant.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI

Et du Canal latéral à la Garonne.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations sont prévenus que le coupon semestriel échéant le 1er juillet 1860, sera payé, à raison de :

17 fr. par action ;
7 fr. 50 c. par obligation.

Il sera retenu pour l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

34 centimes par action au porteur ;
[illegible] centimes par obligation au porteur.

Ce paiement aura lieu, à partir du 1er juillet prochain, de dix heures à trois heures :

1° A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

2° A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées d'Orléans, 40 ;

3° Dans toutes les succursales de la Banque de France, à l'exception de celle de Bordeaux.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs de titres de la Compagnie que les obligations dont les numéros suivent ont été désignées par le sort au tirage qui a eu lieu le 20 juin 1860, pour être remboursées, à dater du 1er juillet prochain, savoir :

Nos	26,121	à	26,140
	20,601	à	20,620
	14,599	à	14,600
	122,961	à	122,980
	118,381	à	118,400
	137,241	à	137,260
	123,241	à	123,260
	131,741	à	131,760
	46,999	à	47,000
	89,141	à	89,160
	104,361	à	104 380
	56,841	à	56,860
	70,061	à	70,080
	109,461	à	109,480
	104,461	à	104,462

Ces obligations seront remboursées, à raison de 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier place Vendôme, 15, à Paris.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le [illegible] juillet 1860, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles,

seront payés, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 66, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, [illegible] cent. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 33 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Remboursement d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs de titres de la Compagnie que les obligations des divers emprunts dont les numéros suivent, ont été désignées par le sort au tirage qui a eu lieu le 15 juin 1860, pour être remboursées, à la caisse de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare (bureau des titres), aux époques et conditions ci-après indiquées :

Obligations 3 0/0

remboursables à 500 fr. chacune, à dater du 1er juillet 1860.

76501 à 76600	326801 à 326900
88001 à 88100	418801 à 418900
216201 à 216300	448001 à 448100
271501 à 271600	510201 à 510300
287301 à 287400	518201 à 518300
292001 à 292100	596301 à 596305
297101 à 297200	

604601 à 604700	697101 à 697116
673001 à 673100	717501 à 717600

760701 à 760800	840201 à 840300
812701 à 812711	

875301 à 875317	901101 à 901200
890201 à 890300	945001 à 945100

1018501 à 1018600
1035001 à 1035011
1084401 à 1084500

1136201 à 1136217
1150301 à 1150400
1193401 à 1193500
1220701 à 1220800

Obligations 4 0/0

délivrées en échange d'actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe, remboursables à 500 fr. chacune, à dater du 1er juillet 1860.

1302	3469	4375	5663
1396	4124	5593	

Obligations 5 0/0

délivrées en échange d'actions de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain, remboursables à 1250 fr., à dater du 1er juillet 1860.

382

Ancienne Compagnie de l'Ouest.

Obligations remboursables à 1250 fr. chacune, à dater du 1er juillet 1860.

Emprunt du 7 mai 1852.

96	1698	3958	5501
186	2089	3959	5521
291	2184	4105	5693
388	2335	4298	5990
461	2408	4375	6011
695	2516	4576	6047
790	2755	4617	6142
816	2853	4757	6185
928	3113	4873	6540
1002	3114	4900	6559
1037	3162	4975	6528
1150	3471	5150	6688
1174	3494	5296	6698
1365	3532	5358	6609
1436	3691	5359	7156

7352	8621	9617	10566
7892	8652	9642	10799
7980	8802	9654	10823
8040	8810	9735	11003
8201	8829	9739	11130
8210	8836	9870	11239
8260	8995	9890	11310
8307	9142	10082	11682
8458	9144	10308	11847
8555	9457	10518	11869
8564	9520	10519	

Emprunt du 27 août 1852.

12122	12736	13061	14073
12191	12769	13297	14163
12214	12838	13579	14203
12385	12856	13690	14299
12467	12919	13928	14596
12597	13041	13981	14620
12671	13052	14001	

Emprunt de 1853.

45	4718	9073	13712
97	4838	9090	13830
343	4901	9150	13893
526	4937	9383	13915
670	5097	9761	13975
971	5189	9941	14186
1005	5379	10245	14438
1051	5479	10267	14479
1266	5504	10273	15098
1462	5640	10310	15136
1570	5701	10330	15219
1654	5877	10731	15239
1863	5928	10916	15245
1886	5935	10934	15273
1892	5976	11083	15476
1916	6044	11173	15566
2161	6242	11233	15787
2183	6356	11287	15829
2204	6357	11446	16012
2801	6550	11731	16029
2933	6755	11765	16080
3113	6927	11773	16099
3152	6952	11910	16136
3240	6972	11918	16144
3442	7093	11984	16179
3443	7105	12033	16295
3545	7461	12100	16356
3571	7542	12508	16532
3578	7601	12607	16592
3871	7855	12735	16774
3907	7903	12781	17073
3950	8041	13192	17185
4531	8109	13244	17300
4607	8199	13312	17508
4625	8262	13531	
4629	8865	13542	
4706	8950	13643	

Emprunt de 1854.

15076	16601	17361	18312
15260	16676	17468	18335
15490	16677	17533	18377
15661	16853	18022	18596
15787	16878	18067	18628
16009	16891	18076	18835
16229	16912	18134	18913
16367	16932	18231	19001

Ancienne Compagnie de Rouen.

Emprunt de 1845.

Obligations remboursables à 1250 fr. chacune, à dater du 6 juillet 1860.

91	1710	2370	3472
92	1716	2390	3989
390	1719	3026	4928
908	1722	3043	4929
1025	2141	3314	5151
1026	2142	3426	5475
1036	2143	3447	
1103	2198	3466	
1667	2219	3471	

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section sud du réseau,
Lyon à la Méditerranée.
Rue Laffitte, 17.

Liste des obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, sorties au tirage du 22 juin 1860.

Emission de 1852.

5e Tirage. — 348 obligations :

Numéros.	Obligations.
144,201 à 144,300	100
152,801 à 152,900	100
171,301 à 171,400	100
120,560 à 126,600	41
126,501 à 126,507	7
Total.	348

Emission de 1855.

5e Tirage. — 158 obligations.

Numéros.	Obligations.
3,801 à 3,900	100
15,037 à 15,095	58
Total.	158

Les obligations désignées par le sort seront remboursées, à raison de 500 fr. chacune, à partir du 2 juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

OBLIGATIONS DE L'ANCIENNE COMPAGNIE D'ORSAY

MM. les propriétaires d'obligations (première série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire, le samedi 7 juillet prochain, à midi précis, dans une des salles de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à l'effet de procéder au tirage de 46 obligations à amortir en 1860.

Les cartes d'admission à cette assemblée seront délivrées contre le dépôt des titres au porteur, dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, tous les jours, de dix heures à deux heures, jusqu'à la veille de l'assemblée.

Les propriétaires d'obligations nominatives ne sont pas obligés au dépôt ; ils seront admis à l'assemblée sur la simple présentation de leur titre.

Les commissaires,
DAVID, BONNET, BARBIER
SAINTE-MARIE.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie, que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1860, sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :
Emprunt 5 0/0, 12 fr. 50 par coupon ;
Emprunt 3 0/0, 7 fr. 50 par coupon.

Sur les titres au porteur (déduction faite de l'impôt) :
Emprunt 5 0/0, 12 fr. 15 par coupon ;
Emprunt 3 0/0, 7 fr. 30 par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, au siége social, 16, place Vendôme ;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Société.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ELISABETH.

Le conseil d'administration du chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon échéant le 1er juillet 1860 sera payé, à partir de cette époque, à raison de 5 fl. 25, valeur d'Autriche :

A Vienne, par *la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie ;*

A Paris, par MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte.

Vienne, le 9 juin 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts, échéant le 1er juillet 1860, aura lieu, à partir du 2 du même mois, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation.

Les paiement auront lieu :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier et Ce.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 4 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde (SOIT FR. 11 25 PAR ACTION LIBÉRÉE DE 500 FR.) sera payé, sur la présentation des titres, à partir du *lundi 2 juillet prochain*, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 14 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la banque de Savoie ;

A Turin, à la caisse de la Compagnie (gare de Porte Suse).

Paris, le 12 juin 1860.

Par ordre du conseil d'administration :

Le secrétaire, L. LE PROVOST.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

EMPRUNT FR. 16,000,000.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs de certificats provisoires que, le 1er juillet 1860, il sera fait appel du deuxième versement de 70 fr. par obligation.

Ce deuxième versement devra être effectué du 1er au 15 juillet.

Le coupon d'intérêt semestriel no 1, de 7 fr. 50 c., échéant le 1er juillet, est compté en déduction dudit versement.

Les porteurs de certificats provisoires qui n'auront pas effectué leur versement le 15 juillet, devront l'intérêt de retard à 5 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

NORD DE L'ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des Chemins de fer du Nord de l'Espagne a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Compagnie, un dernier appel de fonds de fr. 250 par action, exigible du 7 au 20 juillet prochain.

A partir du 7 juillet prochain, les actions ne seront admises à la cote officielle que libérées du versement intégral de fr. 500.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué ce versement de fr. 250 appelés, au 20 juillet prochain, sera passible d'un intérêt de retard à 6 0/0 l'an, qui courra à dater du 7 juillet, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Madrid, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier espagnol ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier ;

A Bruxelles, aux caisses de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale et de la Banque de Belgique.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

NORD DE L'ESPAGNE

MM. les actionnaires des chemins de fer du Nord de l'Espagne sont prévenus que la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour que l'avance de la totalité du versement de fr. 250 appelés sur les actions soit faite à ceux qui en feront la demande, aux conditions suivantes :

1° Contre dépôt des actions sur lesquelles ils réclameront cette avance;

2° Moyennant un intérêt annuel de 6 0/0, égal à celui qui leur sera payé par la Compagnie du Nord.

Ces avances auront une durée de dix-huit mois, c'est-à-dire du 7 juillet 1860 au 31 décembre 1861, avec faculté de se libérer par anticipation à toute époque.

Elles seront faites :

A Paris, par la Société générale de Crédit mobilier;

A Madrid, par la Société générale de Crédit mobilier.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

NORD DE L'ESPAGNE

Le conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'un coupon de 6 fr. 45 c., à raison de 6 0/0, pendant le premier semestre du présent exercice, sera payé sur les actions de la Compagnie, à dater du 1er juillet prochain :

A Madrid, au siége de la Société générale de Crédit mobilier espagnol, 2, calle Fuencarral;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bruxelles, à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, et à la Banque de Belgique.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

CORDOUE A SÉVILLE

Le coupon de 7 fr. 50 c. échéant sur les obligations de la Compagnie le 1er juillet 1860, sera payé, à partir de cette époque :

A Madrid, à la Société générale de Crédit mobilier espagnol, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bruxelles, chez MM. Brugmann fils.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

CORDOUE A SÉVILLE

Le conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires que le complément de dividende de 11 fr. 60 c. par action, dont la répartition a été autorisée par l'assemblée générale du 22 mai dernier, sera payé, à dater du 1er juillet prochain :

A Madrid, à la Société générale de Crédit mobilier espagnol, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'une somme de 8 fr. par action libérée de 200 fr., soit 8 0/0, pour intérêt et dividende du premier semestre 1860, sera payée sur les actions de la Compagnie, à dater du 1er juillet prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin ;

A Lisbonne, au siége de la Société ;

A Madrid, chez M. José de Salamanca ;

A Londres, chez M. G.-E Balleras y Compana, 23, Philipot Lane.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1860, de 12 fr. 50 par action nouvelle de 500 fr. et de 6 fr. 25 par action ancienne (coupure) de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le cinquième et dernier versement, sera payé à présentation :

1° Des coupons n° 4, détachés des actions nouvelles ;

2° Des coupons n° 8, détachés des actions anciennes (coupures) :

A Paris, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, chez MM. Sheppards, Pelly et Allcard, 28, Threadneedle street ;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1860 seront payés, sur présentation du coupon n° 6 et à partir du 2 juillet prochain, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, n° 1;

A Gand, à la banque de Flandre;

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Société, un appel de fonds de 100 fr. par action.

Ce versement devra avoir lieu du 20 juillet au 20 août prochain.

Passé ce délai, il sera perçu, conformément aux statuts, des intérêts de retard, à raison de 6 0/0, depuis le 20 juillet jusqu'au jour du paiement, et cela sans préjudice de tous autres droits résultant des statuts.

Il leur est en même temps rappelé qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 28 juin, afin de statuer sur une proposition ayant pour objet la libération des actions au-dessous de 500 fr.

Les versements seront reçus tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel et Ce ;

4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

ÉCAUSSINNES A ERQUELINES.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Centre ayant été autorisé, par arrêté royal du 2 avril dernier, à émettre 2,692 obligations nouvelles au cours de 260, à la condition de les attribuer de préférence aux actionnaires et porteurs d'obligations, a l'honneur de les informer qu'ils pourront souscrire au prorata de leur intérêt social, et conformément à l'article 47 des statuts :

A Paris, chez MM. Noël et Ce, et à Bruxelles, chez MM. Delloye-Tiberghien et Ce.

Binche, le 11 juin 1860.

L'administrateur délégué faisant fonctions de directeur,

Signé : G. WANDERPEPEN.

10 actions donnent droit à 1 obligation nouvelle.

15 obligations donnent droit à 1 obligation nouvelle.

CHEMIN DE FER DE

LICHTERVELDE A FURNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le dividende du premier semestre 1860 sera payé, à raison de dix francs par action, contre la remise du 4e coupon détaché échéant le 30 juin.

Les paiements auront lieu, à dater du 1er juillet prochain, chez M. L. MOREAU, banquier, 9, rue de Grammont, à Paris.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

NORD-EST-SUISSE

AVIS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon de 10 fr. échéant le 30 juin courant, à valoir sur le dividende de 1860, sera payé, à partir de cette époque, chez MM. Alfred Morel-Fatio et Ce, banquiers, n° 44, rue Laffitte.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

MM. les actionnaires sont prévenus que le troisième coupon d'intérêt échéant le 1er juillet 1860 sera payé, à partir du lundi 2 juillet, de dix heures à trois heures, au domicile administratif de la Compagnie, n° 12, place Vendôme, à Paris, et dans les départements et à l'étranger, chez MM. les banquiers correspondants de la Compagnie.

MM. les actionnaires trouveront dans les bureaux de la division des titres les bordereaux qui peuvent leur être nécessaires.

Par ordre du conseil.

Le secrétaire général,

Signé : PAUL MERRUAU.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de la Compagnie l'Union des gaz, sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi, 28 juin courant, à trois heures de relevée, au siége social, rue Basse-du-Rempart, n° 48 *bis*, pour leur soumettre l'état des négociations suivies en conformité des résolutions de l'assemblée du 16 avril dernier.

Aux termes de l'art. 37 des statuts, il faut, pour être admis aux assemblées générales, être propriétaire de vingt actions au moins, et les avoir déposées trois jours au moins à l'avance au siége social, rue Basse-du-Rempart, n° 48 *bis*.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL

Le conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires que le complément de dividende de 6 fr. par action, dont la répartition a été autorisée par l'assemblée générale du 15 mai dernier, sera payé, à dater du 1er juillet prochain :

A Madrid, au siége de la Société, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La semaine s'est ouverte par une hausse rapide sur la rente. On commençait à connaître les résultats pacifiques de l'entrevue de l'Empereur des Français avec les princes allemands à Bade, et toute inquiétude sur l'avenir avait disparu. Les dispositions du marché des fonds publics étaient si favorables, que la rente qui en un seul jour avait monté de 68 30 à 69, semblait devoir s'élever facilement au-dessus de 70 fr. Cette tendance à la hausse a cependant été paralysée momentanément par la persistance du mauvais temps et des pluies froides. Les spéculateurs à la baisse se sont hâtés de s'emparer de cette circonstance pour faire rétrograder les cours. Mais la vérité s'est fait jour sur l'apparence de la récolte. Il n'y a encore rien de compromis, et l'on aurait encore une récolte ordinaire si le temps se mettait promptement au beau. On a su d'ailleurs qu'à la halle aux blés, où l'on s'informe exactement de l'état des moissons, la hausse des farines s'était arrêtée, et que les prix avaient même éprouvé ces jours-ci un mouvement rétrograde de 2 fr par sac. Aussi les terreurs paniques produites par les vents et la girouette se sont calmées, et l'on a commencé à racheter une partie des rentes qu'on avait données dans les plus bas cours. La rente est revenue hier à 68 75 et elle était très-ferme à ce cours. La tendance était évidemment à la hausse. La fermeté de la rente à la veille de l'émission de 300 millions d'obligations indique que les capitaux sont prêts et ne doivent pas être retirés d'autres valeurs pour être placés sur les nouvelles obligations. On prétend même que de grandes maisons de banque ont demandé à prendre à l'avance une forte partie des obligations offertes à la souscription publique, avec la conviction de pouvoir les réaliser plus tard avec bénéfice.

La spéculation n'a guère eu d'activité que sur la rente. Les autres valeurs variaient de quelques francs en hausse, en baisse, suivant les dispositions du moment: mais les affaires étaient fort inactives. Le Crédit mobilier est parvenu à grand'peine à 685; il est retombé à 675; mais cette valeur offre maintenant peu d'attraits aux spéculateurs.

On ne s'est occupé parmi les chemins de fer que de deux ou trois principales lignes; mais à chaque hausse de 5 à 7 50, les offres reparaissaient et faisaient perdre en peu de temps le terrain qu'on avait gagné. Les recettes commencent pourtant à s'améliorer, ou plutôt les transports militaires étaient presque terminés en 1859, à partir du mois de juin. Il existe un fort découvert sur les actions de Lyon, que l'on avait fait monter à 885; mais elles sont revenues à 876 25. L'Orléans et le Nord sont plus fermes, grâce à l'absence complète de titres. Les autres lignes sont presque délaissées avec des variations insignifiantes.

La Compagnie de Béziers ayant été décidément abandonnée à son sort, la crainte d'une prochaine liquidation a multiplié les offres. Les actions sont tombées à 83 75 et ont même fait 75. Les obligations sont offertes à 102 50.

Les actions des chemins de fer autrichiens ont été bien tenues, et celles de Saragosse étaient continuellement en voie de hausse. Ces deux valeurs sont sous l'influence de leur prochain coupon de dividende.

On a remarqué la hausse des Romains, qui sont remontés à 360 fr., et s'y tiennent avec fermeté.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 13 jusqu'à celle du 21 juin :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 55 à 68 35 ; elle a monté à 69, et elle est restée à 68 70. Elle a varié à terme de 68 55 à 68 25 ; elle a repris à 69; elle a fermé à 68 75.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 50 à 97.

La Banque de France a fléchi de 2,860 à 2,840; le Crédit foncier, de 845 à 830.

Le Crédit mobilier a monté de 668 75 à 685; il est resté à 673 25.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,332 50 à 1,345 ; elles sont restées à 1,338 75.

Le Nord ancien a monté de 980 à 985; il est resté à 980. Le Nord nouveau a varié de 867 50 à 866 25.

L'Est a monté de 597 50 à 603 75 ; il est resté à 600.

L'Ouest a fléchi de 572 50 à 563 75 ; il est resté à 567 50.

Le Midi a varié de 515 à 520 ; il est resté à 517 50.

Le Lyon a monté de 877 50 à 882 50 ; il a fermé à 876 25.

Le Genève a varié de 403 75 à 402 50 ; le Dauphiné, de 588 75 à 590.

Le Béziers a fléchi de 115 à 75; il est resté à 83 75.

Les Autrichiens ont varié de 522 50 à 528 75; ils sont restés à 526 25.

Les Lombards ont varié de 500 à 505; ils sont restés à 502 50.

Le Saragosse a monté de 526 25 à 530; il est resté à 528 75.

Les Romains ont monté de 330 à 355 ; les Pampelune, de 490 à 495.

Le Nord de l'Espagne a fléchi de 445 à 440.

Samedi. — La Bourse est restée sans affaires, et les cours étaient faibles, mais ils se sont raffermis un peu avant la clôture. La rente a varié au comptant de 68 35 à 68 50, et à terme de 68 25 à 68 45; le 4 1/2 0/0, de 96 75 à 97. La Banque a fléchi de 20 à 2,860; le Crédit foncier, de 2 50 à 835. Le Mobilier a varié de 662 50 à 668 75; l'Orléans, de 1,333 75 à 1,337 50; le Nord, de 978 75 à 980; l'Est, de 597 50 à 600; le Lyon, de 873 75 à 877 50; le Midi, de 515 à 517 50; l'Ouest, de 567 50 à 565; le Genève, de 400 à 403 75; le Dauphiné, de 582 75 à 591; le Béziers, de 110 à 111 25; les Autrichiens, de 520 à 525; les Lombards, de 501 25 à 502 50; les Saragosse, de 523 75 à 527 50; le Nord de l'Espagne, de 442 50 à 440. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 415; le Luxembourg, à 371; les Romains, à 330.

Lundi. — Le début de la Bourse était encore en baisse, mais une violente reprise a eu lieu à partir de une heure et demie sur les résultats de l'entrevue de Bade. La rente 3 0/0 a fait 68 40, et a monté à 69 au comptant; elle a varié à terme de 68 30 à 68 95. Le 4 1/0 a varié de 97 à 97 05; le Mobilier, de 665 à 683 75; l'Orléans, de 1,332 50 à 1,345; le Nord, de 977 50 à 985; l'Est, de 600 à 603 75; le Lyon, de 875 à 881 25; le Midi, de 517 50 à 520; l'Ouest, de 566 25 à 570. Le Genève s'est tenu à 400; le Dauphiné, à 588 75; le Béziers, de 110 à 112 50; les Autrichiens, de 521 25 à 528 75; les Lombards, de 501 25 à 505; les Saragosse, de 527 50 à 530; le Victor-Emmanuel, de 410 à 412 50; le Luxembourg, de 370 à 380. Les Romains se sont tenus à 330; le Nord de l'Espagne, de 440 à 437 50.

Mardi. — La confirmation par le *Moniteur* des résultats pacifiques de l'entrevue de Bade a produit peu d'effet sur les fonds parce que la nouvelle avait été escomptée. Les cours ont même éprouvé une réaction sensible. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 68 75, et à terme de 25 c. à 68 70; le 4 1/2 0/0, de 05 à 97; la Banque, de 5 à 2,850; le Crédit mobilier, de 1,250 à 671 25; l'Orléans, de 7 50 à 1,357 50; le Nord ancien, de 2 50 à 982 50; l'Est, de 3 75 à 600; le Lyon, de 5 à 877 50; le Midi, de 1 25 à 518 75; l'Ouest, de 2 50 à 567 50; les Autrichiens, de 2 50 à 526 25; les Lombards, de 1 25 à 503 75. Les Romains se sont tenus à 330 ; les Saragosse, à 530; les Xérès, à 520; les Pampelune, à 495; le Nord de l'Espagne, à 440; les Russes libérés, à 485.

Mercredi. — La pluie et les craintes pour la récolte ont pesé sur les cours de la rente. Elle était cependant plus ferme à la clôture. La rente 3 0/0 a fait 68 45, et a repris à 68 55 au comptant; elle a varié à terme de 68 40 à 68 55 Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c. à 96 90; la Banque, de 15 à 2,845; le Crédit mobilier, de 1 25 à 672 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,335; le Nord ancien, de 2 50 à 980; le Nord nouveau, de 3 75 à 863 75. L'Est s'est tenu à 600. Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 1 25 à 876 25; le Midi, de 2 50 à 516 25; l'Ouest, de 2 50 à 565; le Genève, de 1 25 à 400; le Béziers, de 12 50 à 100. Les Autrichiens ont varié de 523 75 à 526 25; les Lombards, de 502 50 à 501 25; les Saragosse, de 527 50 à 530. Les Séville à Xérès ont fléchi de 3 75 à 516 25. Les Pampelune se sont tenus à 495; les Romains, à 330.

Jeudi. — Le marché a été excessivement animé, surtout sur la rente. On annonçait pour lundi prochain l'émission des obligations nouvelles de chemins de fer. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 68 70, et de 20 c. à terme à 68 75; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 97. La Banque s'est tenue de 2,845 à 2,840; le Crédit foncier, de 835 à 830; le Crédit mobilier, de 670 à 673 75; l'Orléans, de 1,335 à 1,338 75; le Nord, de 978 75 à 980; l'Est, de 598 75 à 600; le Lyon-Méditerranée, de 875 à 876 25; le Midi, de 520 à 517 50; l'Ouest, de 566 25 à 567 50; les Béziers, de 75 à 83 75; les Autrichiens, de 525 à 526 25; les Lombards, de 501 25 à 502 50; les Saragosse, de 530 à 528 75; les Victor-Emmanuel, de 413 75 à 415; les Romains, de 340 à 345.

Vendredi. — Le début était assez animé et les cours en hausse ; mais ils ont rétrogradé par suite de quelques ventes de titres pour se préparer à la souscription aux obligations. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 75 à 68 70; et à terme de 68 85 à 68 65; le 4 1/2 0/0, de 97 à 96 75. La Banque s'est tenue à 2,840. Le Crédit mobilier a varié de 677 50 à 671 25; l'Orléans, de 1,342 50 à 1,340; le Nord, de 983 75 à 982 50. L'Est a fait 600. Le Lyon a varié de 878 75 à 877 50; le Midi, de 520 à 518 75; le Genève, de 401 25 à 400; les Autrichiens, de 525 à 527 50; les Lombards, de 503 75 à 501 25; les Saragosse, de 531 25 à 528 75; les Romains, de 340 à 360; les Russes, de 487 50 à 490; le Luxembourg, de 360 à 380. Le Nord de l'Espagne a fait 437 50; le Pampelune, 495.

V. Gaumas.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Abonnement au comptant	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	232 50	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	721 25	6.000	500	»	....	45 »
Civ.	Omnium lyonnais	410 »	7.500	1/7500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir I.-C. Bonnard et Cie	47 50	200.000	100	»	février	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	»
A	Sécurité	28 0/0 b.	300	5.000	4.5	....	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	4.5	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	4.5	février	»
A	Océan	»	200	5.000	[illegible]	....	»
A	Chambre d'assurances	»	400	5.000	4.5	février	»
A	Mélusine	18 0/0 b.	400	5.000	4.5	mars	»
A	Vigie	31 0/0 b.	200	5.000	[illegible]	....	»
A	Sauvegarde	»	200	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Réunion	»	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Comptoir	pair.	400	5.000	[illegible]	....	»
A	Sphère	»	2.000	1.000	250	....	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	»
A	Phénix	200 0/0 b.	4.000	[illegible]	»	mai novembre	»
A	Nationale	160 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	mars	650 »
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	240 »
A	Soleil	»	1.000	8.000	4.5	avril	»
A	France	66 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	»
A	Urbaine	29 0/0 b.	1.000	5.000	4.5	avril	»
A	Providence	35 0/0 b.	2.000	2.500	2000	avril	»
A	Aigle	»	800	5.000	4000	avril	»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	800	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	4000	avril	»
A	Nord	»	2.000	1.000	800	avril	»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	tous les 2 ans	2475 »
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	4.5	tous les 4 ans	[illegible]
A	Union	»	2.000	5.000	4.5	tous les 2 ans	»
A	Phénix	3 0/0 p.	800	5.000	4000	tous les 2 ans	150 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	910 »	34.000	500	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	3.000	[illegible]	»	juillet	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	55 »	8.000	100	40	....	néant.
C	Omnibus de Londres	45 »	[illegible]	100	»	....	néant.
C	Ce imp. des Voitures de Paris	62 50	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »	[illegible]	1.250	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	87 50	[illegible]	[illegible]	»	juin	8 80
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	145 »	27.300	1/27300	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	10.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	800	5.000	»	février août	»
A	Sambre à l'Oise	710 »	[illegible]	1.000	»	....	»
C	Scarpe inférieure	1500 »	2.350	1.000	»	....	»
A	Société française canalière	[illegible]	6.000	1.000	»	....	60 »
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.000	531 33	»	....	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	403 75	30.000	1/30000	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	[illegible]	»	....	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	....	5 1/2 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	290 »	1.000	1.000	»	....	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cie	445 »	»	»	»	....	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	610 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	567 50	32.000	500	400	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	400 »	17.500	1/17500	»	....	»
A	Compagnie de navigation mixte	325 »	20.000	1/20000	»	....	»
C	Armements Barbey et Cie	[illegible]	30.000	500	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	6.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »	3.600	1.000	»	mai	30 »
Civ.	[illegible]-Loup-Sud	300 »	2.400	1.000	»	avril	6 »
Civ.	[illegible]-Saint-Étienne	[illegible]	2.400	500	»	....	40 »
C	Blanzy	[illegible]	21.000	500	»	février août	»
A	Azincourt	1900 »	1.500	1/1500	»	....	néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»	....	50 »
A	Layon et Loire	400 »	1.650	1/1650	»	....	»
A	Épinac	[illegible]	2.400	1/2400	»	décembre	125 »
A	Loire	161 75	80.000	1/80000	»	....	[illegible]
A	Mont-Rambert et la Béraudière	122 50	80.000	1/80000	»	....	[illegible]
A	Saint-Étienne	138 75	80.000	1/80000	»	....	[illegible]
A	Rive-de-Gier	209 75	80.000	1/80000	»	....	[illegible]
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»	....	»
A	Grand-Combe	785 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	»
»	[illegible] et Fraisse	40 »	»	500	»	....	»
A	Carmaux	61 25	118.000	150	»	mai novembre	4 »
»	Roche-Molière et Firminy	[illegible]	»	500	»	....	»
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	6.720	250	»	....	néant.
A	Charbonnages belges	400 »	20.400	500	»	....	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	....	néant.
»	Seyssel anglais	900 »	10.000	100	»	....	17 50

Abonnement au comptant	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	6 »	60.000	100	»	août	néant.
C	Tenez (cuivre)	[illegible]	24.000	100	»	....	néant.
A	Kef-oum-Theboul	400 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»	....	»
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	280 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
C	Nouvelle-Montagne, zinc	425 »	3.000	1.000	»	....	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	45.000	375	»	octobre	5 »
A	— non privil.	40 »	60.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	465 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	»
A	Silésie, zinc	100 »	50.000	375	»	mai novembre	13 13
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	497 50	30.000	1/30000	»	....	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	5.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	»
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible]	18.000	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	....	»
C	Basse-Indre	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	»
C	Châtillon et Commentry	250 »	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	580 »	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	620 »	3.000	1/3000	»	....	»
C	Fourchambault	186 »	60.000	1/60000	»	....	12 »
C	Marine et chemins de fer	427 50	51.000	1/51000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	....	»
C	Franche-Comté	445 »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	670 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	405 »	»	250	»	....	17 50
C	Pont-l'Évêque (Vienne)	465 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	625 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1315 »	5.500	1.000	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	665 »	14.000	500	»	septemb. mars	37 50
C	Chameroy et Cie	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	30 »
C	Gandillot et Cie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	»
C	Christofle et Cie	700 »	4.000	500	»	....	»
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	400 »	24.500	1/24500	»	....	18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	115 »	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	203 75	200.000	250	125	....	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	872 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	90 »
C	Union des Gaz	38 75	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille (et usines de [illegible])	400 »	18.000	1/18000	»	avril octobre	6 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	60 »
C	Calais	300 »	1.000	1.000	»	....	25 »
C	Cherbourg	[illegible]	800	500	»	....	65 »
A	Saint-Étienne	1000 »	1.650	1/1650	»	....	110 »
A	Lyon	[illegible]	7.000	1/7000	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	2.400	1/2400	»	....	77 50
A	Metz	1350 »	1.000	1/1000	»	....	100 »
C	Reims	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Vienne	1000 »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	8.000	500	»	janvier juillet	33 35
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	850 »	8.000	500	»	août	48 »
C	Cohin	500 »	15.000	500	»	janvier juillet	»
C	Société Lainière	[illegible]	1.000	500	»	....	»
A	Pont-Rémy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 56
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»	....	»
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	8.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	....	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	14.000 »	3.000	1/3000	»	....	750 »
C	Montluçon	[illegible]	24.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique)	455 »	22.000	500	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie, Vidanges	250 »	[illegible]	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc soufflé	[illegible]	55.000	100	»	31 mars	10 »
C	Chollet et Cie	[illegible]	10.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	80.000	250	»	....	16 »
C	2 cirques (E. Dejean et Cie)	[illegible]	[illegible]	500	»	5 févr. juillet	40 0/0

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Obligations industrielles.	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	[illegible]	500	11	avril octobre	25 »
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	[illegible]	[illegible]	....	6 »
300	Ports de Marseille	600 »	10.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	[illegible]	18.000	500	1870	avril octobre	35 »
»	Loire, anciennes	1160 »	»	1.250	»	....	50 »
»	— nouvelles	1085 »	10.000	1.250	75	février août	[illegible]
»	Grand'Combe. — anciennes	1060 »	6.000	1.250	[illegible]	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	1.250	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	[illegible]	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	435 »	13.600	500	[illegible]	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1856-57	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre	[illegible]
250	Châtillon et Commentry	243 75	[illegible]	500	[illegible]	mai novembre	[illegible]
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	31 mars sept.	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible]	»	[illegible]	»	15 janv. juillet	[illegible]
[illegible]	Gaz de Paris	475 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
»	Gaz de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	44	[illegible] mai nov.	[illegible]

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 16 AU 22 JUIN

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur émise	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 16 Compt.	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Compt.	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Compt.	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Compt.	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Compt.	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Compt.	Vendredi 22 Terme
1475	2020	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1335 ..	1317 50	1340 ..	1345 ..	1336 75	1337 50	1335 ..	1335 ..	1330 ..	1334 75	1311 75	1300 ..
919	1565	99	400.000	400	»	63 30 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	961 50	960 ..	965 ..	965 ..	961 25	962 50	960 ..	960 ..	960 ..	960 ..	961 75	962 50
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	..	..	865 ..	865 ..	..	867 50	865 ..	868 75	866 25	..	867 50	..
»	»	»		»	»		»	Nord sorties au 1er tirage	..	..	910 ..	910 ..	910 ..	912 50	910 ..	..	..	..	..	..
1618	1930	99	500 000	500	»	35 70 pour 1859	mai 1859	Est	610 ..	610 ..	601 25	603 75	601 25	600 ..	597 50	600 ..	600 ..	600 ..	..	600 ..
1383	2020	»	600.000	500	»	62 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	877 50	877 50	880 ..	881 25	878 75	877 50	872 50	876 25	878 75	876 25	877 50	877 50
793	1633	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	540 ..	517 50	517 75	520 ..	517 50	518 75	513 75	515 ..	517 50	517 50	518 75	518 75
1199	2,094	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	octobre 1856	Ouest	567 50	565 ..	571 25	570 ..	565 ..	561 50	562 50	565 ..	570 ..	567 50	566 75	..
239	234	99	60.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	400 ..	403 75	400 ..	400 ..	400 ..	401 25	400 ..	400 ..	400 ..	400 ..	400 ..	400 ..
38	58	99	30.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	112 50	111 25	100 ..	112 50	110 ..	..	100 ..	100 ..	90 50	85 75	72 75	72 50
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	500 ..	500 ..	..	528 75	500 ..	500 ..	500 ..	..	500 ..	..	..	..
184	430	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	»	»	84 000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	400 ..	..
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859	janvier 1860	Chemins autrichiens	532 50	535 ..	535 ..	538 75	537 50	536 25	535 ..	536 25	536 25	536 25	535 ..	537 50
2/4	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	415 ..	415 ..	410 ..	412 50	412 50	412 50	415 ..	413 75	413 75	415 ..	415 ..	..
»	4102	85	800.000	500	250	5 0/0	12 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	..	495 ..	..	..	495 ..	495 ..	..	..	495 ..	..	..	..
»	»	»	»	»	»	»	»	id. (tout payé)	..	472 50	473 75	472 50	..	..	..	..	..	497 50	..	490 ..
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	..	»	247 50	»	235 75	»	235 ..	»	233 75	»	235 ..	»
266	341	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	410 ..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»
..	..	..	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	480 ..	..	495 ..	..	495 ..	..	495 ..	..	495 ..	..	495 ..	..
472	815	99	240 000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	527 50	527 50	530 ..	530 ..	535 75	530 ..	530 ..	530 ..	530 ..	528 75	530 ..	528 75
»	»	..	»	»	...	»	»	Saragosse-Barcelone	421 25	..	425 ..	..	425 ..	..	430 25	..	430 ..	..	430 ..	..
»	640	99	170 000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	330 ..	..	330 ..	..	330 ..	..	310 ..	..	313 ..	..	380 ..	..
»	»	99	30.000	340	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	445 ..	..	400 ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	152	..	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xerez	517 50	..	..	..	530 ..	..	..	540 25	543 ..	..	517 50	..
1316	3132	..	750.500	500	300	....	oct. brenvril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	502 50	502 50	501 25	506 ..	503 75	508 75	501 25	504 25	500 ..	503 ..	504 25	501 25
»	123	..	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	440 ..	440 ..	440 ..	437 50	440 ..	440 ..	..	..	440 ..	..	437 50	437 50
»	»	..	45.140	400	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	378 ..	..	300 ..	..	377 50	..	..	..	..	400 ..	376 ..	..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	16	18	19	20	21	22
1840	5 050	1930	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	..	..	..	..	..	..
1842-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
1841	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	..	..
1842	8 000	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 3 0/0	..	..	..	1005 ..	..	..
1843	8.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
»	3 300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	31.535	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	1015 ..	1015 ..	1015 ..	..	1015 ..	1015 ..
1845-1847	15.000	1935	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	950 ..
1852	80.000	1905	1000	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1015 ..	..	..	..	..	1015 ..
1847-1854	26.750	1938	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	..	..	..	..	..	..
1853	24.000	1905	500	»	650	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
1854	102.014	1953	»	»	650	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	..	..	..	..	..	..
1852	120 000	1954	»	»	650	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	510 ..	510 ..	511 50	510 ..	505 ..	..
1852	263.000	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	465 ..	461 25	460 ..	453 75	455 ..	..
»	5.000	1905	»	»	500	juillet.	25 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	12.000	1905	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	1015 ..	..	..	..	..	1013 ..
1846	8 000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	..	..	..	..	..	..
1846	17 488	1944	500	»	563	mai.	18 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	..
1854	134.007	1953	»	»	540	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	..	..	..	296 75	300 75	..
1855	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	301 25	298 75	300 ..	298 75	296 75	300 ..
1852	65.843	1936	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	..	303 ..	307 50	..	..	..
1855	364.900	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	..	303 75	307 50	307 50	307 50	303 ..
1852-1857	1102.000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	301 25	301 25	301 25	302 50	303 75	304 75
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	307 50	306 25	307 50	306 25	307 50	306 ..
1855	87.719	1934	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	301 25	..	300 ..	..	297 50	..
1857	84.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	300 ..	..	300 ..	298 75	297 50	297 50
»	250.000	1956	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	301 25	301 ..
»	1.250 000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	300 ..	300 ..	300 ..	301 25	300 ..	300 ..
»	211.000	1957	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	302 50	301 25	302 50	301 25	301 ..	301 ..
»	240 700	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	301 25	301 25	299 75	298 75	300 ..	300 ..
»	22 010	1906	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	281 25	..	280 ..	..	..	..
1857	509.547	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	293 75	293 50	293 75	291 50	293 75	293 75
»	26 277	1935	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	301 25	300 ..	297 50	[illegible]	297 50	294 ..
»	28 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné gar.	301 50	300 ..	[illegible]	[illegible]	298 75	298 ..
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	301 50	301 25	301 ..	297 50	298 50	298 ..
»	563.636	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	256 25	256 25	255 ..	253 75	256 ..	254 ..
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	257 50	257 50	257 50	256 25	258 25	256 ..
1858	»	1901	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	243 75	243 75	241 50	241 25	240 ..	243 75
1856	110 000	19.3	»	»	540	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	261 25	260 25	260 ..	260 25	260 ..	262 50
1859	24.570	1957	250	»	90	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	256 75	260 50	260 ..	260 ..	256 25	256 ..
1859	»	1906	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Jerez	261 50	261 25	260 ..	260 ..	260 ..	260 ..
»	»	»	»	»	...	»	.. ..		Saragosse-Pampelune	246 75	246 25	246 25	248 75	247 50	246 ..
»	107.500	1937	100	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	110 ..	110 ..	110 ..	116 25	102 50	101 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 16 Comptant.	Samedi 16 Terme.	Lundi 18 Comptant.	Lundi 18 Terme.	Mardi 19 Comptant.	Mardi 19 Terme.	Mercredi 20 Comptant.	Mercredi 20 Terme.	Jeudi 21 Comptant.	Jeudi 21 Terme.	Vendredi 22 Comptant.	Vendredi 22 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0. jouissance 22 décembre 1859	68 10	68 15	68 ..	68 30	68 25	68 20	68 25	68 15	68 20	68 15	68 20	68 05
Rentes 4 1/2 0/0. jouissance 22 mars 1860	97 ..	96 90	97 05	97 ..	97 ..	97 ..	96 90	97 ..	97 ..	..	96 75	97 ..
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2840 ..	»	2836 ..	»	2840 ..	»	2840 ..	»	2840 ..	»	2840 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	..	»	635 ..	..	672 50	»	670 ..	..	..	»	647 50	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	835 ..	837 50	830 ..	836 25	835 ..	..	830 ..	835 ..	830 ..	..	..	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	485 ..	..	465 ..	..	465 ..	..	467 50	..	467 50	..	465 ..	..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	457 50	..	455 ..	..	..	»	455 ..	»	455 ..	»	..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 ..	»	97 25	»	98 75	»	98 75	»	..	»	97 ..	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	93 75	»	93 25	»	93 75	»	94 25	»	94 25	»	97 50	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	1080 ..	»	1018 75	»	1015 ..	»	1015 ..	»	..	»	..	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	670 25	668 75	674 25	682 75	674 50	671 25	672 50	672 50	675 ..	673 75	672 50	671 25
Crédit industriel et commercial	531 75	..	539 75	..	535 ..	..	535 ..	..	530 ..	..	530 ..	..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1120 ..	»	1130 ..	»	1130 ..	»	..	»	1130 ..	»	..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	485 ..	»	485 ..	»	482 50	»	485 ..	»	485 ..	»	485 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	227 50	»	228 25	»	227 50	»	228 75	..	228 25	»	227 50	»
Ville de Marseille. Obligations 1849 tout payé, jouiss. janvier 1860	..	»	..	»	..	»	»	»	..	»	..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	93 5/8	»	93 4/8	»	93 6/8	»	93 5/8	»	93 4/8	»	93 3/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	97 ..	»	..	»	97 ..	»	..	»	96 1/2	»	96 3/4	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	84 75	..	84 15	»	84 ..	..	83 50	..	84 50	»	84 50	..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	53 50	»	52 50	»	52 50	»	52 50	»	53 ..	»	..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	80 3/4	»	80 ..	»	82 ..	»	74 3/4	»	82 ..	»	81 1/2	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	..	360 ..	..	..	..	..	..	370 25	..	..	..	..
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	80 1/2	»	80 ..	»	79 1/2	»	80 ..	»	79 3/4	..	80 ..	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr payés jouissance janvier 1860	465 ..	465 ..	..	465 ..	465 ..	..	466 25	465 ..	465 ..	465 ..	467 50	467 50
Espagne, différé couvert, jouissance janvier 1860	..	..	38 1/4	..	39 3/4	..	..	38 1/4	38 5/8	38 1/2	39 1/2	..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	..	»	..	»	45 1/2	»	45 1/2	»	..	»	..	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	45 3/4	..	45 3/4	..	45 1/2	..	45 5/8	..	45 3/4	..	..	..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	47 1/2	47 3/4	47 5/8	47 3/8	48 ..	48 ..	48 ..	48 1/8	47 3/4	48 ..	48 ..	48 1/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1084 — 19e ANNÉE — N° 26 — SAMEDI 30 JUIN 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger.............. 15 —

PRIX DES INSERTIONS

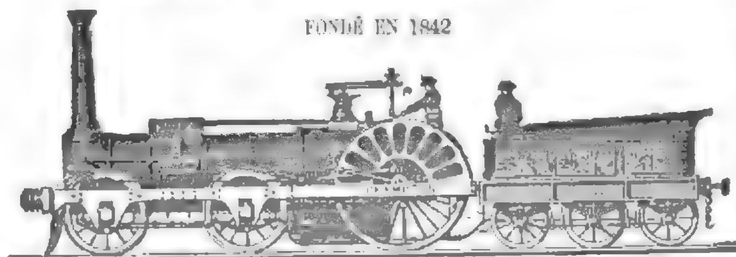
Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1860 sera payé à partir du 2 juillet prochain, à raison de 15 francs par action :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer romains sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, montant à 7 fr. 50 c. par obligation, sera payé à partir du 2 juillet prochain, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, soit 15 fr. par obligation, leur sera payé à partir du 2 juillet prochain, sans retenue pour l'impôt, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

(LIGNE PIO-CENTRALE.)

MM. les actionnaires sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée au lundi 25 du courant, n'ayant pas atteint le nombre d'actions prescrit par l'art. 32 des statuts, une nouvelle convocation est faite pour le mercredi 25 juillet prochain, à huit heures du soir, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

L'assemblée a pour objet, comme il a été dit dans la première convocation :

D'approuver, s'il y a lieu, les comptes; de recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

De recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

De conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions, et de les déposer au moins dix jours avant la réunion :

Soit à Paris, dans les bureaux de la Société, rue de Richelieu, n° 99;

Soit à Rome, au siége social, palais Filippani, place de la Pilotta.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Depuis quelques jours, des bruits, dont la source est restée inconnue et qui avaient été répétés par quelques journaux étrangers, attribuaient au gouvernement français l'intention de contracter prochainement un emprunt. Assurément, ces bruits n'auraient pas dû trouver créance dans le public, puisqu'au moment même où ils étaient répandus, le

Corps législatif votait la loi qui appliquait à des grands travaux d'utilité générale les sommes restant libres sur l'emprunt contracté au moment de la guerre d'Italie.

Le *Moniteur* de mercredi a démenti formellement ces bruits dans la note suivante:

« On a répandu le bruit que le gouvernement songeait à négocier un emprunt. Ce bruit est complètement faux. »

En outre, le *Constitutionnel* de ce matin insiste en ces termes :

« Malgré le démenti catégorique donné par le *Moniteur* aux bruits qui ont circulé relativement à un emprunt, on persiste à répandre des rumeurs, dans le but de nuire au crédit public.

» Nous croyons devoir répéter de nouveau qu'on a sans raison prêté au gouvernement l'intention de faire appel prochainement aux capitaux privés, et nous rappellerons, en déplorant la crédulité qui accueille parfois les bruits de la Bourse, que ce n'est pas alors que le gouvernement a demandé au Corps législatif une loi autorisant l'emploi en travaux extraordinaires des fonds restant du dernier emprunt, qu'il peut songer à réaliser le projet qu'on lui a si gratuitement prêté. »

Toutefois ce démenti n'a pas exercé sur le marché l'influence à laquelle on aurait pu s'attendre. Les affaires sont si peu actives, le public si restreint, que son effet s'est sans doute borné à arrêter les ventes, sans déterminer un mouvement de reprise dans les transactions.

Après le démenti du *Moniteur*, l'événement de la semaine est la souscription ouverte par la Banque de France pour le compte des Compagnies de chemins de fer. Une émission aussi importante que celle dont il s'agit devait naturellement attirer presque exclusivement l'attention publique ; aussi ne s'est-on occupé cette semaine que de cette émission. A cet égard nous avons entendu formuler de nombreuses critiques ; les uns trouvaient le prix des obligations trop élevé, d'autres exprimaient l'opinion que l'écart entre les obligations en cours d'émission et les obligations qui se négocient journellement était insuffisant, et qu'il ne constituait pas un avantage assez important pour déterminer les grosses souscriptions.

Nous ne partageons pas ces opinions; nous trouvons qu'à part l'inégalité entre les obligations qui ne nous paraît pas judicieuse, le taux fixé pour l'émission est raisonnable.

Ainsi les prix effectifs de l'obligation de 290 à 291 fr., représentent un placement de 5 1/4 0/0; or, le 3 0/0 à 68 50 représente moins de 4 1/2. L'écart de trois quarts pour cent entre la rente et les obligations nous paraît bien suffisant, mais à la condition que des précautions soient prises pour que la confiance et la bonne tenue des fonds publics soient les auxiliaires de la souscription. Si au contraire le marché est abandonné à lui-même, si les cours de la rente sont faibles, le contre-coup se fait immédiatement sentir, et les bonnes dispositions des souscripteurs se trouvent subitement arrêtées.

C'était le danger qu'il fallait craindre et conjurer, en soutenant, pendant la souscription des obligations, le cours de la rente.

Cette précaution était d'autant plus nécessaire qu'il existait des différences notables entre la souscription ouverte par la Banque de France en juillet 1858 et celle qui vient de s'ouvrir. Pour la première, la souscription était limitée à 75 millions de francs, tandis qu'il s'agit aujourd'hui d'un chiffre de plus de 300 millions. En juillet 1858, l'émission avait lieu au prix net de 271 50, tandis qu'aujourd'hui le prix est de 291 fr., soit 7 0/0 plus cher que pour la première souscription.

Toutes ces considérations auraient dû engager la Banque de France à prévenir toute faiblesse des cours pendant la souscription. Pour cela, il suffisait d'acheter chaque jour au comptant environ 90,000 fr. de rente qu'on aurait revendus à terme. Si la Banque de France ne pouvait faire elle-même cette opération, rien n'était plus facile que de la confier au Crédit mobilier ou aux banquiers qui président les Conseils d'administration des principales Compagnies de chemins de fer. Pour cette opération, il eût suffi encore de l'ouverture d'un compte pour lever les rentes achetées chaque jour au comptant, sauf à les livrer fin juillet. Elle n'eût coûté aucun sacrifice, puisque la Banque de France ne paie aucun intérêt pour ses billets, et elle eût ainsi assuré le succès de l'emprunt, succès qui ne paraît pas aussi décisif que le faisait présumer le résultat du premier jour. On assure que la commission payée par les Compagnies à la Banque de France s'élève à 750,000 fr.; avec une telle marge, avec le crédit de l'Etat, le crédit des Compagnies, le crédit de la Banque de France, avec le concours de tous les receveurs généraux, il n'est pas admissible qu'un emprunt au 5 1/4 jouissant d'une prime d'amortissement de 42 0/0 ne soit pas couronné d'un succès éclatant.

Les recettes des chemins de fer sont généralement satisfaisantes cette semaine ; on a cependant remarqué que les recettes de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée étaient inférieures de 13 0/0 comme résultat kilométrique, et de 300,000 fr. comme recettes brutes, aux résultats kilométriques et aux recettes de 1859. Mais il ne faut pas perdre de vue que nous sommes présentement arrivés à l'époque correspondant à celle de la plus grande activité dans les transports de la guerre, et si on rapproche les recettes kilométriques de 1860 de celles de 1859, on trouve qu'en 1859 elles étaient de 44 p. 0/0 supérieures à celles de 1858. Les recettes de cette semaine sont encore supérieures pour le Lyon-Méditerranée de 25 0/0 aux recettes de 1858.

La Banque de France a fixé à 68 fr. le dividende du premier semestre de 1860. Le premier semestre de 1859 ne s'élevait qu'à 53 fr. par action. C'est donc une augmentation de 15 fr., soit 28.30 0/0. Aussi les actions de la Banque qui étaient samedi dernier à 2,850, restent-elles aujourd'hui à 2'820, coupon détaché, c'est-à-dire en hausse de 38 fr.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 75, ferme à 68 60.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 fr. ferme à 96 40.

L'emprunt est coté 68 55.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	33.34 0/0
Central Suisse	20.06 0/0
Union Suisse	15.30 0/0
Est	14 59 0/0
Ardennes	14.13 0/0
Nord	11 06 0/0
Ouest	10.35 0/0
Dauphiné	10.49 0/0
Lyon-Genève	9.81 0/0
Ouest suisse	7.»» 0/0
Orléans	6.06 0/0
Autrichiens	3.02 0/0
Midi	3.»» 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	13.»» 0/0
Bességes à Alais	22.70 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	31.41 0/0
Victor-Emmanuel	34.16 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	22 juin	29 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 65	68 60	» »»	» 05
Rente 4 1/2 0/0	97 »»	96 40	»» »»	» 60
Banque de France	2840 »»	2820 »	18 »»	»» »»
Consolidés	93 5/8	93 3/8	»» »»	»» 2/8
Crédit foncier	835 »»	865 »»	30 »»	» »»
Crédit mobilier	671 25	675 50	3 75	» »»
Comptoir d'Esc'e	667 50	652 50	» »»	15 »»
Orléans	1340 »»	1341 25	1 25	» »»
Nord	982 50	982 50	»» »»	»» »»
Nord nouveau	867 50	870 »»	2 50	» »»
Est	600 »»	597 50	» »»	2 50
Paris-Méditerran°	877 50	877 50	» »»	» »»
Midi	518 75	517 50	» »»	1 25
Ouest	568 75	567 50	»» »»	1 25
Genève	400 »»	398 75	» »»	1 25
Dauphiné	590 »»	585 »»	» »»	5 »»
Graissessac-Béziers	72 50	86 25	13 75	» »»
Ardennes ancien.	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens.	527 50	525 »»	» »»	2 50
Victor-Emmanuel	415 »»	410 »»	»» »»	5 »»
Russes	490 »»	488 75	» »»	1 25
Romains	360 »»	350 »»	» »»	10 »»
Sud-Autrich.-Lombards	501 25	502 50	1 25	»» »»
Saragosse	528 75	530 »»	1 25	» »»

BANQUE DE FRANCE

SOUSCRIPTION

Aux Obligations des Compagnies des Chemins de fer des Ardennes, du Dauphiné, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, d'Orléans et de l'Ouest.

La Banque de France ouvre une souscription pour le compte du syndicat des Compagnies de chemins de fer, aux conditions qui vont être indiquées, pour le placement des Obligations faisant l'objet du tableau ci-après:

COMPAGNIES.	NOMBRE d'obligations.	JOUISSANCE.	PRIX d'émission.	ÉPOQUES DE PAIEMENT.		
				Du 23 au 31 juillet 1860.	Du 1er au 15 octobre 1860.	Du 1er au 15 janvier 1861.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Orléans	200.000	1er juillet 1860	293 75	93 75	100 »	100 »
Paris à Lyon et à la Méditerranée	275.000	Idem	293 75	93 75	100 »	100 »
Est	154.000	1er juin 1860	292 50	92 50	100 »	100 »
Midi	100.000	1er juillet 1860	292 50	92 50	100 »	100 »
Ouest	170.000	Idem	292 50	92 50	100 »	100 »
Ardennes	100.000	Idem	291 25	91 25	100 »	100 »
Dauphiné	24.000	Idem	291 25	91 25	100 »	100 »

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 15 francs et sont remboursables à 500 francs par tirages annuels.

La souscription sera ouverte, du lundi 25 juin 1860 au lundi 2 juillet, à quatre heures de relevée, y compris le dimanche 1er juillet.

Elle sera reçue à la Banque de France et dans ses succursales, ainsi que dans les Recettes générales et particulières des départements.

Il sera versé immédiatement à titre de garantie, par chaque obligation souscrite, la somme de 25 francs; le récépissé qui en sera délivré sera échangé, à partir du lundi 23 juillet, contre un certificat indiquant la quantité afférente à chaque souscription et portant quittance du premier terme au versement duquel ladite garantie sera appliquée.

Si le montant des souscriptions, pour chacune des Compagnies, dépasse celui de l'émission, lesdites souscriptions seront soumises à une réduction proportionnelle.

Le paiement des obligations aura lieu en trois termes : le premier, du 23 au 31 juillet, le deuxième, du 1er au 15 octobre 1860, et le troisième, du 1er au 15 janvier 1861.

En cas de retard de paiement d'un terme, le débiteur sera passible des intérêts à raison de 5 0/0 par an, à partir de l'échéance de ce terme, sans qu'il soit besoin d'avis préalable.

A défaut de paiement d'un terme échu, dans le délai de quinze jours, à partir du jour de l'échéance, le montant du certificat sera exigible en totalité, et la vente pourra en être effectuée aux risques du souscripteur.

Les souscripteurs auront, à toute époque, la faculté de se libérer des termes restant dus, moyennant bonification d'intérêt à raison de 3 1/2 0/0 l'an.

Le Gouverneur de la Banque de France.

Comte Ch. de Germiny.

EXÉCUTION DU PROGRAMME DE L'EMPEREUR

GRANDS TRAVAUX PUBLICS D'UTILITÉ GÉNÉRALE.

Le Corps législatif a voté dans sa séance du 26 juin courant, et d'après le texte de la nouvelle rédaction adoptée par la commission, le projet de loi tendant à affecter à de grands travaux d'utilité générale les fonds restant libres sur l'emprunt de 500,000,000 de francs contracté pour subvenir aux dépenses de la guerre d'Italie.

Le rapport rédigé par M. Louvet, député au Corps législatif, résume d'une manière très-lucide et très-complète l'esprit du projet de loi. Nous en extrairons, par analyse, les parties qui se rattachent plus directement au cadre de notre journal.

En se reportant au rapport adressé le 25 février dernier à S. M. l'Empereur par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, rapport que nous avons publié en son temps, on trouve que l'ensemble de tous les grands travaux afférents à son ministère peut être évalué, à partir du 1er janvier 1860, au chiffre total de 280,000,000 fr., savoir :

Amélioration et achèvement des routes impériales	60,000,000 fr.
Navigation fluviale	100,000,000
Canaux	36,000,000
Ports maritimes, phares, balises	84,000.000
Somme égale	280,000,000

Et cela sans comprendre l'achèvement du réseau des chemins de fer, les entreprises d'améliorations agricoles, etc. etc., dont la dépense n'a pu être évaluée.

L'intention du gouvernement étant d'appliquer les 2/3 des 150 millions demandés par le projet de loi à l'exécution des grands travaux projetés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, comme étant les plus utiles et les plus productifs, et cela en trois annuités, pendant les années 1860, 1861 et 1862, les 50 millions de surplus également partagés en trois annuités devaient être affectés aux autres départements ministériels, à l'effet de hâter l'achèvement du réseau télégraphique, la restauration de nos cathédrales, de nos églises et de nos monuments historiques; la reconstruction de nos presbytères et de nos maisons d'écoles, et de donner des encouragements aux sciences, aux lettres et aux arts.

Les 100 millions réservés au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics devaient, d'après le rapport de M. Rouher, être répartis de la manière suivante :

Les routes recevraient une allocation de	15,000,000 fr.
Les fleuves et rivières	32,000,000
Les canaux	10,000,000

Les ports, phares et balises	35,000,000
Les améliorations agricoles	8,000,000
Total	100,000,000

En ajoutant à ces allocations extraordinaires les crédits annuels affectés aux mêmes travaux par le budget, on trouve que chacun de ces grands services devait ainsi obtenir pendant la période de trois années un total de crédits suffisants pour assurer la réalisation des améliorations les plus désirables et les plus urgentes, puisque ces crédits représentent pour les trois annuités 53,550,000 fr. qui, ajoutés aux 100 millions ci-dessus, forment un total de 153,550,000 fr. applicables aux grands travaux publics.

La première annuité ne pouvait évidemment s'appliquer qu'à ceux des grands travaux qui présentaient un caractère particulier d'urgence et dont les études étaient faites. Les travaux qui ont paru réunir cette double condition représentent une somme de 45,735,000 fr. se répartissant entre six départements ministériels, parmi lesquels le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics figure pour 29 millions, et celui de l'Algérie et des colonies pour 5,400,000 fr.

Ces deux départements ministériels absorbent donc plus des 3/4 de la somme totale. Quant aux voies et moyens on les trouve :

1° Dans le reliquat de l'emprunt contracté pour la guerre d'Italie, présumé devoir s'élever au 31 décembre 1860 à 31 millions, auxquels doivent s'ajouter les 48 millions à provenir de l'indemnité accordée par la Sardaigne à la France en vertu du traité de Zurich, ensemble	79,000,000 fr.
2° Des excédants disponibles sur les recettes de la caisse de la dotation de l'armée évalués pour 1859, 1860 et 1861 à	81,000,000
Ensemble	160,000,000

Soit une somme de 10 millions supérieure à celle des dépenses projetées.

Par suite des amendements sur les dépenses adoptés par la commission et le conseil d'Etat, la répartition des 45,735,000 fr. s'est trouvée en définitive modifiée de la manière suivante :

	Fr.
Ministère d'Etat	2,400,000
— de l'intérieur	2,500,000
— de la marine	2,700,000
— de l'instruction publique et des cultes	3,285,000
— de l'agriculture, du commerce et des travaux publics	29,450,000
— de l'Algérie et des colonies	5,400,000
Total	45,735,000

Voici maintenant quelques détails sur l'emploi des sommes dont il s'agit dans des travaux qui intéressent particulièrement nos lecteurs :

Au chapitre V.

Ministère de l'Intérieur, sous le titre : Matériel des lignes télégraphiques, développement de ces lignes à l'intérieur, figure une somme de 1 million de francs, destinés aux dépenses nécessaires pour relier tous les chefs-lieux d'arrondissement, et même quelques chefs-lieux de cantons importants par leur commerce, au réseau télégraphique général qui sillonne l'intérieur de la France

Ce projet nécessitera une dépense de 3,471,950 fr.

Un projet d'établissement d'une ligne directe de télégraphie sous-marine, entre la France et la Corse, figure pour 500,000 francs.

Enfin, l'achèvement des lignes de télégraphie électrique du littoral, pour 1 million.

Les travaux ordinaires d'entretien et de grosses réparations aux édifices diocésains, et secours pour acquisitions ou travaux concernant les églises et presbytères, figurent aux chapitres XL et XLI pour une somme de 2 millions, 1 million à chaque chapitre.

Les crédits demandés pour le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, comprennent huit chapitres, du chapitre XXXII au chapitre XL, et s'élèvent à la somme de 29 millions, répartis comme il suit :

Chapitre XXXII. — *Lacunes des routes impériales* .... 1,500,000 fr.

Qui seront affectés, avec les 700,000 fr. portés au budget de 1860, à la construction des lacunes les plus pressantes, notamment dans les Pyrénées et le Piémont.

Chapitre XXXIII. — *Rectification des routes impériales* .... 2,500,000 fr.

Ce crédit, joint au 2,600,000 fr. compris au budget de 1860, est destiné, entre autres travaux, à la route de Rive-de-Gier à Givors et aux traverses de Rennes et Marseille.

Chapitre XXXIV. — *Routes de la Corse*... 200,000 fr.

Ce crédit, réuni aux 300,000 fr. inscrits au budget, sera affecté notamment à la construction de la route de Corte à Aleria.

Chapitre XXXV. — *Construction de ponts*. 800,000 fr.

Une somme de 1,800,000 fr. est portée au budget pour le même objet. Ces crédits seront employés principalement à la reconstruction des ponts de Perpignan sur le Tet, d'Albi sur le Tarn, et de Louis-Philippe, à Paris.

Chapitre XXXVII. — *Rivières* : *Garonne maritime*.................. 850,000 fr.

150,000 fr. sont compris au budget pour la même destination, et s'appliqueront à l'amélioration des passes de Bassens et d'Ambès. 800,000 sont en outre consacrés à l'amélioration de la navigation de la Loire maritime, 1,750,000 fr. aux travaux de la navigation de la Marne, ce qui, avec 250,000 fr. prévus au budget, porte le crédit à 2 millions; 200,000 fr. à ceux de la Sarthe, compris de plus au budget pour 300,000 fr. ;

1,400,000 fr. à la construction de barrages écluses entre Paris et Montereau. Ces travaux sont aussi compris au budget pour 500,000 francs.

Les travaux d'amélioration de la Seine entre Paris et Rouen, barrage d'Andrezy et barrage éclusé de St-Ouen, sont compris pour une dépense de 900,000 fr.;

Ceux de la Vire, en dehors de 100,000 fr. au budget, pour 200,000 fr.;

Ceux de l'Yonne, outre 550,000 fr. au budget, pour 800,000 fr.;

Ceux de la Meuse, pour 100.000 fr.

Les canaux figurent au chapitre XXXVIII, savoir :

Le canal d'embranchement de Nevers, pour 100.000 fr.;

Le canal de l'Aisne à la Marne, pour 300,000 fr.;

Le canal de la Rochelle à Marans, pour 300,000 fr.;

Enfin, l'amélioration des anciens canaux, pour 2,800,000 fr.

Le chapitre XXXIX comprend les sommes allouées pour les travaux des ports. Nous donnerons seulement les chiffres : 350,000 f. pour Dunkerque, 1 million pour Boulogne, 250,000 fr. pour Fécamp, 1,700,000 pour le Havre, 75,000 fr. pour Port-en-Bessin, 450,000 fr. à St-Malo, 150,000 fr. à Carentan, 1,500,000 fr. à Brest, 50,000 fr. à Lorient, 450,000 fr. à St-Nazaire, 100,000 fr. à Noirmoutiers, 200,000 fr. à la Rochelle, 150,000 fr à Rochefort, à Bayonne, à Port-Vendres, 250,000 fr. à Cette.

3,800,000 fr. à Marseille (ports de Napoléon et de la Joliette).

200,000 fr. à Bastia.

25,000 fr. sont accordés aux *phares* et 100,000 fr. au *balisage*.

Le chapitre XL comprend, sous la rubrique *Dunes*, *semis*, *dessèchements*, *et irrigations*, une somme de 300,000 fr. destinée aux ensemencements et fixation des dunes, qui prennent 500,000 fr. dans le budget.

Pour l'amélioration de la Dombes, 200,000 fr., 100,000 fr. déjà inscrits au budget.

Pour l'amélioration de la Brenne, même somme, avec même allocation au budget.

L'amélioration de la Corse, en ce qui concerne l'assainissement de la plaine orientale, est comprise pour 190,000 fr., en outre des 150,000 fr. inscrits au budget.

Enfin, une somme de 1,610,000 fr. est provisoirement portée pour le *dessèchement des marais communaux*.

Le ministère de l'Algérie est porté au chapitre IX pour 5 millions, qui doivent être employés en travaux publics, savoir :

Port d'Alger	300,000 fr.
Port d'Oran	800,000
Port de Philippeville	800,000

Alger, Oran, Philippeville, sont les trois têtes des chemins de fer algériens.

Routes de Stora à Biskra, d'Alger à Laghouat, d'Oran à Tlemcen, perpendiculaires à la mer et qui doivent se combiner avec le réseau des chemins de fer.	500,000
Route d'Alger à Constantine.	1,000,000
Reconstruction du Pont d'El-Kantara sur le Rummel, à Constantine.............	400,000
Phares....................	200,000
Douane et Lycée d'Alger....	400,000
Desséchements.	100,000
Forages de puits artésiens...	100,000
Total général...	5,000,000

Le projet, soumis au Corps législatif, a été adopté à la presque unanimité. Il ne pouvait en être autrement. Ainsi que l'a dit avec raison le rapporteur, il réalise une pensée juste dans le présent, féconde dans l'avenir; il donne des armes à la France pour combattre dans la nouvelle lutte industrielle qui vient de s'ouvrir, et selon l'expression pittoresque d'un membre du Corps législatif, les grands travaux de la paix deviennent en quelque sorte les héritiers des économies de la guerre.

J.-G. Bordot.

LES CHEMINS DE FER EN 1859.

CINQUIÈME ARTICLE.

V. — CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

L'ancien réseau du Paris-Lyon-Méditerranée comprendra 1,834 kil., y compris le Genève et le Dauphiné, et coûtera 735 millions, soit environ 400,763 fr. par kilomètre.

Toutefois les 1,406 kilomètres actuellement exploités dépassent quelque peu cette moyenne, car, au 31 décembre dernier, les dépenses d'établissement, non compris le solde définitif de la ligne de Toulon et les frais d'acquisition de l'hôtel où siége l'administration centrale, s'élevaient à 642,643,475 fr. 05 c., ce qui représente environ 457,000 fr. par kilomètre.

On voit que l'ancien réseau est bien près de son complet achèvement. On n'en saurait dire autant du nouveau réseau qui est d'une étendue considérable et qui exige l'emploi d'un capital énorme, car il ne comprendra pas moins de 2,228 kil. dont la dépense est évaluée à 1,125,000,000 fr., soit environ 504,000 fr. par kilomètre. Les dépenses effectuées au 31 décembre ne s'élevaient encore qu'à 372,108,997 fr. 55 c., soit le tiers de la dépense totale.

Voici les principaux résultats de l'exploitation pour l'année 1859 :

Recettes brutes	105,988,385 07
Déduisant l'impôt du dixième et les subventions aux services extérieurs..	6,865,756 57
Reste....	99,122,628 50

Les dépenses ont été, savoir :

1° Administration centrale et services généraux ...	2,332,765 37	
2° Exploitation....	13,827,117 54	
3° Matériel et traction.	15,266,366 18	37,829,528 39
4° Surveillance et entretien....	6,403,279 30	
Reste...		61,293,100 11

Ce qui, pour une exploitation moyenne d'environ 1.388 kilomètres, correspond à environ 44.160 fr. par kilomètre: chiffre de beaucoup supérieur au produit de 37,400 fr. prévu par la convention de 1859 ; mais il faut remarquer que l'exercice que nous étudions a donné, grâce aux transports de la guerre d'Italie, une augmentation de produits nets qui n'a pas été moindre de 12,356,718 fr. comparativement à l'exercice précédent.

La dépense kilométrique ressort à environ 38.16 0/0.

Voici maintenant comment a été liquidé le compte d'exploitation pour 1859 :

Produits nets ci-dessus,		61,293,100 11
Auxquels il faut ajouter :		
1° Les placements de fonds................		1,074,372 51
2° Le produit du chemin de ceinture........		125,794 16
		62,493,266 78
Il en faut déduire, pour emprunts, amortissement et timbre............		16,195,857 24
Reste....		46,297,409 54
On porte à la réserve statutaire..	1,362,822 28	
Et à la réserve extraordinaire pour entretien du matériel fatigué par les transports considérables de 1859....	870,000 »	2,232,822 28
Reste...		44,064,587 26
Le solde de l'exercice précédent était de		114 37
Ensemble ...		44,064,701 63
qui fournissent pour 693 000 actions émises, un dividende de 63 fr. 50 c. par action, soit....................		44,005,500 »
Reste à reporter sur l'exercice 1860 un solde de		59,201 63

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE FER DIRECT DE PARIS A VIENNE.

Le chemin de fer de Munich à Vienne sera livré à la circulation dans toute son étendue du 15 au 20 juillet. Ainsi se trouvera établi entre Vienne et Paris, dans la direction la plus droite possible, un chemin de fer qui ne sera plus interrompu qu'entre Kehl et Strasbourg par le Rhin. A cette occasion, les représentants des cinq administrations de chemins de fer intéressées, c'est-à-dire le chemin de fer autrichien de l'Ouest, les chemins de fer des Etats bavarois, wurtembergeois et badois, et le chemin de fer français de l'Est, se sont réunis en une conférence et ont adopté provisoirement le projet de deux départs par jour, l'un de Paris à 7 heures du matin, l'autre de Vienne à 7 heures 40 minutes du matin. Ces convois feront le trajet de Paris à Vienne en trente-sept heures.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 23 JUIN 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 23 Juin
Paris-Méditerranée......	30.805 43	878 75
Nord..................	28.248 30	983 »»
Orléans................	19.859 58	1345 »»
Ouest..................	18.021 65	567 50
Est....................	16 749 53	600 »»
Bességes...............	16.173 85	440 »»
Midi...................	12.650 04	518 75
Genève.................	11.584 53	390 »»
Ardennes...............	9.683 06	460 »»
Dauphiné..............	8.860 63	590 »»
Autrichiens	fl. 6.093 71	527 50
	Au 16 Juin.	
Madrid à Alicante.......	15.467 05	527 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	13.846 54	502 50
Victor-Emmanuel........	12.018 19	415 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les premiers travaux du chemin de fer entrepris à la porte de Saint-Brieuc, dit le *Publicateur des Côtes-du-Nord*, sont commencés. Il règne dans les chantiers une grande activité. On s'occupe toujours de creuser pour trouver

le solide afin de jeter les fondements du viaduc.

— On écrit de Saint-Michel à la *Gazette de Savoie* que les travaux du tronçon du chemin de fer qui doit raccorder ce bourg à Saint-Jean-de-Maurienne sont poussés avec une grande activité. Plus de six cents ouvriers sont maintenant employés sur divers points de ce tronçon de 14 kilomètres. La plupart des ouvrages d'art sont achevés ou sur le point de l'être. On espère que ce tronçon sera totalement achevé cette année, ce qui diminuera de plus de deux heures le trajet entre la France et l'Italie.

— Les travaux de terrassement du chemin de fer de Paris à Granville continuent d'être attaqués sur différents points ; on compte vers la tête de la ligne, aux environs de Saint-Cyr-l'Ecole, et dans les arrondissements de Versailles et de Rambouillet, 250 ouvriers terrassiers environ.

Les enquêtes sur les plans parcellaires de l'arrondissement de Versailles sont terminées. Celles des arrondissements de Mantes et de Rambouillet vont continuer; celles-ci ont dû être ouvertes le 19 mai passé, celles-là le 22.

— L'entreprise de la construction du chemin de fer de Namur à Givet, par Dinant, vient d'être mise en adjudication par la Compagnie du Nord. Les soumissions ont été ouvertes il y a quelques jours. MM. Renkin frères, de Liége, ont offert le rabais le plus bas, 20 0/0, soit 800,000 fr., sur le devis de 4 millions, qui se trouve ainsi réduit à 3,200,000 fr. Il y avait huit concurrents. Les travaux doivent être terminés dans un très-bref délai.

— On nous annonce d'une manière presque certaine, dit l'*Economie de Tournai*, que le gouvernement français et la Compagnie du Nord viennent de donner un avis favorable à la construction d'un chemin de fer direct de Tournai à Lille, pour ce qui concerne la partie française. S'il en est ainsi, il n'y aurait donc plus, pour l'Etat belge, qu'à mettre en concession le tronçon insignifiant qui resterait à faire sur la partie de notre pays située entre Templeuve et Baisieux, où la nature du sol et l'absence du moindre ruisseau ne nécessiteront que des terrassements de peu d'importance et pas le plus petit travail d'art.

— L'inauguration de la section de Manresa à Lerida, sur le chemin de Barcelone à Saragosse, a eu lieu le 5 de ce mois; c'est un nouveau parcours de 120 kilomètres ajoutés aux 66 kilomètres déjà en exploitation de Barcelone à Manresa. L'ouverture de la dernière section, de 182 kilomètres, comprise entre Lerida et Saragosse, pourra s'effectuer, dit-on, vers la fin de l'année.

— Le gouvernement sarde vient d'accorder la concession du chemin de fer du littoral ligurien. Un traité signé entre les ministres des finances et des travaux publics, au nom de l'Etat, d'une part, et de M. Domenico Odone, de Gênes, d'autre part, à la date du 6 juin, règle les conditions de cette concession faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans, avec une garantie d'intérêt de 5 0/0 sur un capital de 130 millions de francs.

La ligne concédée doit partir de la nouvelle frontière, qui sera fixée par la commission internationale franco-sarde au delà de Nice, pour aller, en traversant Gênes, où elle croise les chemins de Turin et de Milan, aboutir à l'ancienne limite des Etats sardes et du duché de Modène. Elle est donc destinée à se souder, d'une part, à la ligne prolongée par Toulon jusqu'à Nice, de Paris à la Méditerranée, et, d'autre part, à se raccorder avec les chemins Toscans qui sont destinés, dans un avenir peu éloigné, à se lier eux-mêmes aux chemins de fer Romains.

— Les journaux allemands parlent beaucoup du projet de construction d'un chemin de fer allant directement de Munich par Ingolstadt et Nuremberg à Wurzbourg. Ce projet, recommandable à tant de points de vue, est particulièrement appuyé par la ville de Nuremberg ; cette cité deviendrait ainsi l'un des points les plus importants du nouveau réseau du Sud-Ouest.

— La *Gazette de Vienne* (Autriche) contient un décret de concession rendu en faveur du chemin de la Theiss. La concession est relative à la construction d'un chemin allant de Sugatagh et Szlatina (en Hongrie), passant par Szigeth et Gergely et allant à Nyir-Egyhaza, au nord de Debreczin. Les travaux doivent être terminés en 1862. La durée de la concession est fixée à quatre-vingt-cinq ans.

— Le Conseil d'administration du chemin de l'Ouest d'Elisabeth a, sur la demande du gouvernement bavarois, décidé que ce doit être au mois de juillet prochain que l'on ouvrira les sections de Frankenmarkt à Salzbourg, et que, par conséquent, tout le chemin de Vienne à la frontière bavaroise sera en exploitation.

F. GRIMAUD.

PONT DE KEHL.

Lors de son voyage à Bade, S. M. l'Empereur a visité les travaux du pont de Kehl. Voici les détails que publie à ce sujet le *Courrier du Bas-Rhin :*

« A l'extrémité du pont de bateaux se trouvaient réunis MM. Perdonnet, administrateur de la Compagnie de l'Est ; Jacqmin, directeur de l'exploitation ; Vuigner, ingénieur en chef de la ligne ; Fleur-Saint-Denis, ingénieur principal en résidence à Strasbourg; le vicomte de Resseguier, agent international ; Defrance et Joyant, chefs de section ; Maréchal, inspecteur du matériel, et divers autres employés de la Compagnie.

» Les honneurs du pont fixe sur le Rhin ont été faits à l'Empereur par ces messieurs. Suivi des personnages qui l'accompagnaient, l'Empereur a gravi les escaliers du pont en construction et s'est avancé jusqu'à la pile culée de la rive badoise, dont les maçonneries sont terminées comme celles de la pile culée de la rive française et des deux piles intermédiaires.

» MM. Emile Vuigner et Fleur-Saint-Denis ont donné à l'Empereur les explications et renseignements qu'il a bien voulu leur demander, tant sur le nouveau système employé pour les fondations du pont du Rhin que sur l'avancement des travaux qui se trouvent aujourd'hui dans une situation telle qu'il y a tout lieu d'espérer que les trains pourront passer sur le nouveau pont et sur l'embranchement de Strasbourg à Kehl avant l'hiver, comme on l'avait toujours prévu.

» L'Empereur a pris le plus vif intérêt à ces travaux importants, et, à diverses reprises, il en a témoigné toute sa satisfaction à MM. les administrateurs et ingénieurs de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

» M. le général de Failly a présenté ensuite M. le baron de Kageneck, ingénieur badois, chargé, sous la direction de M. l'ingénieur en chef Keller, des travaux de superstructure du pont, et l'Empereur s'est entretenu quelques instants avec l'ingénieur allemand.

» Après être resté quelque temps sur le chantier, où étaient rangés les cinq cents ouvriers des travaux, l'Empereur a regagné sa voiture en traversant, comme il l'avait fait en se rendant au pont, une foule compacte française et badoise qui se pressait autour de lui en acclamant son passage. »

F. GRIMAUD.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Dans sa séance du 11 juin, le Corps législatif a adopté au scrutin, à la majorité de 210 suffrages, le projet de loi relatif aux prêts à faire aux départements, aux communes et aux associations syndicales par la Société du Crédit foncier de France, dont nous avons parlé dans notre numéro du 2 juin dernier.

Depuis quelque temps la Société du Crédit foncier a été l'objet d'une juste prédilection de la part du gouvernement. C'est cet établissement qui a été chargé des avances que l'Etat a faites aux cultivateurs pour la propagation du drainage ; les opérations du Crédit foncier ont été étendues à l'Algérie et singulièrement favorisées par des immunités de tous genres ; c'est la même Société qui a été chargée de répartir 40 millions que l'Etat veut prêter à l'industrie ; c'est encore cet établissement qui vient de s'unir au Sous-Comptoir des entrepreneurs.

Enfin la dernière loi votée par le Corps législatif autorise le Crédit foncier à prêter à long terme aux communes, aux départements et aux associations syndicales les sommes à consacrer à des travaux entrepris dans l'intérêt général.

C'est par ces extensions successives que la Société du Crédit foncier de France est parvenue à un haut degré de prospérité, que son influence et son crédit se sont constamment accrus, et que ses actions de 500 francs atteignent déjà 900 francs.

Aussi longtemps que le Crédit foncier s'est borné aux prêts hypothécaires purs et simples, il devait entrer en concurrence avec les particuliers. C'est seulement lorsque le cercle d'action de la Société s'est élargi qu'elle a pu réellement progresser et rendre des services aux propriétaires d'immeubles, aux exploitants agricoles, aux entrepreneurs, enfin aux communes.

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

2 juillet. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée.

7 juillet. — **Ancienne Compagnie du chemin de fer d'Orsay.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire des propriétaires d'obligations de la première série du chemin de fer d'Orsay, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à midi.

9 juillet. — **Compagnie générale des Eaux.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, rue Saint-Arnaud, 8.

25 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Cadet, 16, à Paris. Dépôt de 10 actions, 20 jours avant la réunion, rue Bergère, 14.

31 juillet. — **Société des Ponts.** — Réunion, rue de la Ville-l'Evêque, 40, des assemblées générales pour chacune des Sociétés indiquées dans l'avis que nous publions à nos annonces de ce jour.

(1) Voir, pour plus amples renseignements, notre numéro du 23 juin 1860.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

30 juin. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement du coupon d'intérêts du premier semestre, soit 10 fr. par action, à Paris, chez MM. Morel Fatio, banquiers, rue Laffitte, 44.

2 juillet. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis en tête du journal.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Midi.** — Intérêts sur les actions pour le premier semestre de 1860, soit 17 fr. par action nominative, et 16 fr. 66 c. par action au porteur, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 65 c. par action au porteur (impôt déduit), à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15. (Voir aux annonces.)

2 juillet. — **Chemin de fer de la Croix-Rousse.** — Intérêts semestriels sur les actions, à raison de 4 0/0 l'an, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Richelieu, 79.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du premier semestre d'intérêts, soit 15 fr. par action, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 15 fr. par action, rue de Provence, 50. (Voir l'avis publié dans notre numéro du 16 juin, page 537.)

2 juillet. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Paiement des intérêts semestriels à 4 1/2 0/0 l'an, soit 11 fr. 25 par action. (Voir aux annonces du 23 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer Impératrice Elisabeth.** — Paiement du coupon semestriel, soit 5 florins 25 k, valeur d'Autriche, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

2 juillet. — **Chemins de fer portugais.** — Paiement du coupon semestriel, soit 8 fr. par action libérée de 200 fr., à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, à la Compagnie du crédit commercial.

2 juillet. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du premier semestre d'intérêts de 1860 sur les actions de la Compagnie. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Intérêts semestriels sur les sommes versées, soit 14 fr. 17 c. 1/2 à déduire sur l'appel de fonds en cours d'exécution du 2 au 10 juillet.

2 juillet. — **Crédit foncier de France.** — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, au siége social à Paris et dans les recettes générales de France.

2 juillet. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Paie-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	en moins.
EST (1)	Du 17 au 23 juin...	1683	1,261,060 89	751 07	1618	1,061,364 65	655 96	14.40	».»
ORLÉANS (1)	17 — 23 — ...	1475	1,340,730 58	908 97	1475	1,251,233 23	848 29	6.68	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	17 — 23 — ...	1406	1,854,253 65	1,318 61	1406	2 131,456 75	1,515 97	»	13 »»
OUEST (1)	17 — 23 — ...	1213	1,028,733 60	843 95	1188	907,012 65	763 50	10.55	»
NORD (1)	17 — 23 — ..	964	1,116,797 50	1,158 39	954	1,005,327 26	1,053 00	11.06	»
MIDI (1)	17 — 23 — ...	793	414,614 32	522 85	796	406,322 98	512 63	2.»»	»
LYON A GENÈVE (1)	17 — 23 — ..	231	130,792 77	566 20	231	119,111 91	515 66	9.81	»
ARDENNES (1)	17 — 23 — ...	164	68,938 25	420 35	157	57,824 11	368 80	14.13	»
DAUPHINÉ	17 — 23 — ...	134	52,430 89	391 27	134	47,453 88	354 11	10.49	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	17 — 23 — ...	33	19,301 85	587 02	33	25,018 43	760 25	».»»	22.70
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien.* Réseau Lombard	10 — 16 — ...	1336	900,208 65	678 [illegible]	1316	1,302,580 30	989 80	»	31.41
AUTRICHIENS	17 — 23 — ...	1323	fl. 393,951 »»	297 78	1323	fl. 380,196 »»	287 37	3.02	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	10 — 16 — ...	482	321,164 15	666 33	482	241,520 37	501 07	33.34	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	10 — 16 — ...	57	18,166 47	316 71	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	17 — 23 — ...	275	58,927 78	214 28	265	49,259 22	185 88	15.30	»
CENTRAL SUISSE	17 — 23 — ...	236	116,208 53	492 40	206	84,493 70	410 11	20.06	»
VICTOR-EMMANUEL	11 — 17 — ...	214	122,281 73	571 41	214	185,731 25	867 90	»».»»	24.10
OUEST SUISSE	15 — 21 — ..	97	66,768 06	390 67	80	29,880 17	373 50	7.»»	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	10 — 16 — ...	53	11,880 87	226 47	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

ment du semestre d'intérêts sur les actions nouvelles (émission du 20 janvier 1858), dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Marseille et Bordeaux, et à Lyon, chez MM. Galline et C°, banquiers.

2 juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Paiement de 4 fr. 50 c. par action, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Paiement du troisième coupon d'intérêts, à Paris, place Vendôme, 12.

2 juillet. — **Caisse Lécuyer et C°.** — Paiement du premier semestre d'intérêts pour 1860, soit 12 fr. 50 c. par action.

2 juillet. — **Banque de Darmstadt.** — Intérêts de 10 fr. 70 c. par action, rue Taitbout, 52.

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts du premier semestre 1860, soit 10 fr. pour les actions anciennes, et 5 fr. pour les actions nouvelles, sous déduction de l'impôt du 31 c. pour les actions anciennes, et de 33 c. pour les nouvelles, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

(DIVIDENDES.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement de 39 fr. 90 c. (impôt déduit) pour solde du dividende de 1859 sur les actions anciennes; de 7 fr. sur les actions nouvelles et de 8 fr. 43 c. 3/4 pour les actions nouvelles de Charleroi. Ces coupons seront pris en déduction pour le versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, et dont la libération doit être faite le 31 décembre prochain pour dernier délai, à la caisse de la Compagnie, 24, place Roubaix.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement de 12 fr. par action formant le dividende de 1859, soit, avec les intérêts déjà payés à raison) de 6 0/0 l'an, un revenu total de 36 fr. par action libérée de 500 fr., à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Banque de France.** — Dividende du premier semestre de 1860, soit 68 fr. par action.

2 juillet. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action formant le dividende de l'exercice 1859, à la caisse de la Société, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Paiement du solde du dividende pour l'exercice 1859, soit 36 fr. par action nominative, et 35 fr. 41 c. pour les actions au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Compagnie générale des eaux.** — Paiement du solde du dividende de 1859, soit 6 fr. par action, et de 5 fr. par action sur le dividende de 1860, au siége de la Compagnie, rue Saint-Arnaud, 12.

2 juillet au 31 août. — **Société espagnole mercantile et industrielle.** — Paiement de 22 fr. 90 c. à titre de dividende et d'intérêts, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 16 juin, page 541.)

6 juillet. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** Paiement anticipé de la deuxième moitié du dividende, dont l'échéance ne venait qu'en novembre prochain. (Voir les motifs aux annonces de ce jour.)

Service des Obligations.

2 juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations de la Compagnie, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

2 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 15 fr. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations dont le détail suit :

1° Emission 1858-1859 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative ; 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

2° Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, émissions de 1852 et de 1855 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative, 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit) ;

3° Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon : emprunt de 30 millions à 5 0/0, 25 fr. par obligation nominative, 24 fr. 35 c. par obligation au porteur. Dépôt des titres ou coupons dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille. (Voir pour renseignements plus complets l'avis publié par la Compagnie à nos annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'annonce publiée à ce sujet dans notre numéro du 16 juin, page 539.)

2 juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations d'Orléans, de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et de l'ancienne Compagnie d'Orsay. On trouvera les détails concernant ces divers coupons à nos annonces de ce jour.

2-6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur diverses séries d'obligations dont le détail est indiqué à l'avis publié à nos annonces de ce jour.

2 juillet. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations provenant de divers emprunts. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Midi.** — Intérêts sur les obligations pour le premier semestre 1860, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 31 c. par obligation au porteur, impôt déduit, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 32 c. par obligation au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 31 c. par titre au porteur, et 7 fr. 50 c. par titre nominatif, à la caisse de la Compagnie, rue de Provence, 72. (Voir aux annonces du 16 juin, page 540.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Genève.** — Intérêts sur les obligations. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du semestre d'intérêts, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts de 7 fr. 50 c. par obligation, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts aux obligations. (Voir notre numéro du 19 juin, page 537.)

2 juillet. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts du premier semestre, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces.)

2 juillet. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Intérêts aux obligations, soit 12 fr. 50 c. par titre nominatif, et 12 fr. 21 c. par titre au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Société Cail et C°.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations de la Compagnie, soit 10 fr. par obligation, sous déduction de l'impôt, quai de Billy, 48.

2 juillet. — **Société de Pallières.** — Paiement du coupon semestriel n° 3 aux porteurs d'obligations, à Paris, chez MM. L.-S. Kœnigswarter, banquiers.

15 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié à notre numéro du 16 juin, page 537.)

APPELS DE FONDS

1er au 30 juin. — **Chemins de fer du Nord.** — Versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860. Les versements non effectués à cette époque seront frappés des intérêts de retard à raison de 4 0/0 l'an, à compter du 1er juillet. (Voir, du reste, l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 9 juin.)

1er au 10 juillet. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Versement des 100 fr. restant dus sur les actions émises en 1857 pour l'exploitation de la ligne du Brésil et de la Plata, à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et C°, banquiers.

1er au 15 juillet. — **Chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.** — Appel du quatrième versement de 100 fr. par action. (Voir l'avis publié par la Compagnie dans notre numéro du 19 juin, page 537.

1er au 15 juillet. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du deuxième versement de 70 fr. par obligation. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

2 au 10 juillet. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel de 5 0/0 sur les actions formant le vingtième et dernier versement, à Paris, chez MM. Marcuard et C°, banquiers.

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

2 juillet. — **Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (Bourbonnais). — Remboursement à 1,250 fr. de 132 obligations sorties au tirage du 24 mai 1860, et dont la liste se trouve à nos annonces du 26 mai, page 459.)

2 juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud. — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 22 juin, et dont la liste officielle se trouve à nos annonces de ce jour.

2 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations des divers emprunts de la Compagnie, et dont on trouvera le détail dans l'avis communiqué par la Compagnie, et que nous publions dans notre numéro du 23 juin, page 555.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Remboursement à 500 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 20 juin, et dont la liste officielle se trouve à nos annonces du 23 juin.

F. G.

BANQUE DE FRANCE.

Le dividende du premier semestre de l'exercice 1860 est fixé à 68 fr. par action.

Il sera payé à bureau ouvert, à dater du 2 juillet prochain, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoirs.

On devra présenter les titres.

Paris, le 25 juin 1860.

Le secrétaire général,
MARSAUD.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'il sera fait, pour le premier semestre de 1860, une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action.

Le paiement en aura lieu, à Paris, au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances, à partir du 2 juillet.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les porteurs d'actions privilégiées de la Compagniede l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus que l'intérêt semestriel de 12 fr. 50 c. par action privilégiée échéant le 30 juin 1860, sera payé dès ce jour contre remise des coupons :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;
A Saint Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;
A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;
A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;
A Coire, chez MM. Masner et Braün ;
A Rheineck, chez MM. Custer et Ce ;
A Glaris, à la Banque ;
A Genève, chez MM. Hentsch et Ce.

MM. les porteurs d'obligations du premier et second emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall à Appenzell ;

De l'emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie de la Glatt ;

De l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de l'année 1857, comme celle de 1859,

Sont prévenus que les intérêts semestriels de ces différents emprunts échéant 30 juin courant et 1er juillet prochain, seront payés dès ces jours contre remise des coupons :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;
A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;
A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;
A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;
A Coire, chez MM. Masner et Braün ;
A Rheineck, chez MM. Custer et Ce ;
A Glaris, à la Banque ;
A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;
A Bâle, chez MM. Kaufmann et Lüscher.

Les obligations sorties au tirage au sort qui a eu lieu dans la dernière assemblée générale du 22 mai, savoir :

Émission de 1857.		Émission de 1859.	
2809	28307	253	10855
4166	30105	957	12531
4226	30136	1296	15279
4884	32190	1523	15492
5087	39556	3590	15734
6741	42451	3861	16597
6982	43327	5896	16716
7720	44670	8179	20564
7865	45392	8480	21885
13494	45687	9390	21894
17835	47359	9727	22597
19697	47651	10351	23938
23273		10726	

Soit 50 obligations qui sont remboursables, à raison de 500 fr. chacune, sur présentation des titres, à partir du 1er juillet prochain, aux mêmes adresses que ci-dessus.

EMPRUNT ROMAIN 5 0/0.

Par décret du 18 avril 1860, S. S. le pape Pie IX a autorisé l'émission d'un emprunt de cinquante millions de francs.

L'émission est faite au pair, en coupures de 1,000, 500 et 100 fr. de capital, rapportant 5 0/0 d'intérêt annuel, payable par semestre, les 1er avril et 1er octobre, dans les principales villes de l'Europe.

Le payement a lieu :
30 0/0 en souscrivant ;
20 0/0 le 1er août 1860 ;
20 0/0 le 1er novembre 1860 (sous déduction des intérêts échéant le 1er octobre) ;
30 0/0 le 1er février 1861.

L'intérêt court sur la totalité à dater du 1er avril 1860.

La souscription est ouverte à Paris chez MM. Edwd. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3 ;

Et chez MM. Labaume, de la Bouillerie et Ce, banquiers, rue de la Victoire, 61.

Elle sera close le 15 juillet prochain. Si le montant des souscriptions dépassait la moitié du chiffre de l'emprunt, on opérerait une réduction proportionnelle.

EMPRUNT
DE
9,999,750 fr. (2,666,600 th. de Prusse).

en **Obligations hypothécaires** par la Société anonyme des Mines et Usines du **Phœnix** (Prusse rhénane).

Conseil d'administration : MM. Ed. Blount, p^t ; Thélosen, v.-p. ; Hansemann, chef de la Banque d'esc^te de Berlin, Vte de Rainneville, Huffer, S. Oppeinhem, Vendelstadt, Meurer, Jeghers, Landvogt, de Commines de Marsilly.

Obligations émises à **375** fr. (100 th.) rapportant **6** 0/0 d'intérêt, payable 1er juin et 1er décembre. **Remboursables** à **468** fr. **75** (125 th.) par tirages annuels en **25** ans, à partir du 1er juin 1864.

Quatre versements égaux : **93** fr. **75** c. en souscrivant, 20 novembre 1860, 20 mars et 20 juillet 1861.

La Société a un capital en actions émises de 16,548,000 fr. ; elle possède dans la Westphalie, la Prusse rhénane et le duché de Nassau des mines en plein rapport ; cinq établissements industriels comprenant onze hauts-fourneaux, deux fabriques de fer, fonderies, ateliers de construction, etc., etc.

L'emprunt a pour objet l'extinction des dettes de la Société, et l'augmentation du fonds de roulement.

On souscrit à Paris, **jusqu'au 20 juillet prochain**, chez MM. ED. BLOUNT et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE CRÉDIT EN ESPAGNE.

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que la succursale de Paris a été supprimée par décision du Conseil d'administration, en date du 9 juin courant.

Paris, 29 juin 1860.

FORGES.

Saint-Dizier, 23 juin :

Il s'est fait quelques marchés de fonte, tous d'une faible importance, à prix divers : 117 et 120 fr. ; on a même traité à 122 fr. 50.

Fers martelés, demi-roches à la houille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	270	»
Massiaux,	170	175
Branches de courbes,	280	
Essieux ordinaires,	285	290
Carrés de 90 à 108 mill.,	320	
Fers de petite forge,	290	»
Fers laminés, en gares de la Haute-Marne,	250	»
Machine n° 21 et au-dessus, dito,	250	»
— n° 20,	250	»

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 19 juin :

Warrants numéros mélangés, fr. 62 80 ; Gartsherrie n° 1, 65 55 ; dito n° 3, manque ; Calder n° 1, 60 25 ; Glengarnock n° 1, 65 60 ; Blair, Eglinton et autres bonnes marques n° 1, 62 50 à 63 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Les navires sont toujours excessivement rares, et le fret se maintient. Dunkerque, Calais, Boulogne, Cherbourg, Nantes, 13 75 ; Dieppe et le Havre, 13 75 à 14 35 ; Saint-Valéry, 15 60 ; Abbeville, 16 85 ; Rouen, 16 25 à 16 85 ; Brest, 15 ; Charente, 15 ; Bordeaux, 16 25, par tonne.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1683 kilomètres.
1859 — 1618 —
12e année. — 25e semaine.
Du 17 au 23 juin 1860.

173.724 Voyageurs	463 053 26
Bagages, Marchandises, etc.	801.007 63
Total	1.264.060 89
Recettes antérieures	26.787.405 67
Total	28.051.466 56
25e semaine de 1860	1.264.060 89
Semaine correspondante de 1859	1.061.364 65
Différence	202.696 24
Recettes depuis le 1er janvier 1860	28.051.466 56
— — 1859	27.003.722 26
Différence	1.047.744 30

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.476 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1 475 kil.
Du 17 au 23 juin 1860.

131.787 Voyageurs	535.263 38
Bagages, Marchandises, etc.	805.467 20
Total	1.340.730 58
Semaine correspondante de 1859	1.251.233 23
Semaine correspondante de 1858	1.101.409 39
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	89.497 35
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	239.321 19
Recettes depuis le 1er janvier 1860	29.279.205 50
— — 1859	29.827.010 72
Différence en faveur de 1859	547.805 22

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Mai 1860.
Voir le numéro du 9 juin.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1186 —
Du 17 au 23 juin 1860.

165.936 Voyageurs	642.063 70
Bagages et Marchandises	1.211.890 15
Total	1.854.253 85
Semaine correspondante de 1859	2.131.456 74
— — de 1858	1.414.922 75
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	277.202 89
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	439.331 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	43.298.485 86
— — 1859	47.204.394 25
Différence	3.905.908 39

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.
1860. Longueur exploitée : 489 kilomètres
1859. — 482 —
Du 17 au 23 juin 1860.

44.777 Voyageurs	103.863 50
Bagages et Marchandises	245.233 75
Total	349.097 25
Semaine correspondante de 1859	287.205 15
Différence	61.892 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	7.780.902 95
— — 1859	6.818.991 85
Différence	961.911 10

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1109 —
Du 17 au 23 juin 1860.

305.067 Voyageurs	513.350 92
Marchandises, etc. — Grande vitesse	67.335 28
— — Petite vitesse	443.047 30
Total	1.023.733 50
Semaine correspondante en 1859	907.042 65
Différence	116.690 85
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	22.730.930 53
— — 1859	21.469.922 70
Différence	1.261.007 83

NORD.

1860. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1859. — 981 —
Du 17 au 23 juin 1860.

150.332 Voyageurs	423.813 03
Bagages, Marchandises, etc.	692.984 55
Total	1.116.797 58
Semaine correspondante de 1859	1.005.527 06
Différence	111.270 32
Recettes depuis le 1er janvier 1860	27.240.433 75
— — 1859	25.777.723 88
Différence	1.462.709 87

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 17 au 23 juin 1860.

2.120 Voyageurs	2.438 70
Bagages, marchandises, etc.	43 45
Total de la semaine	2.482 15
Recettes depuis le 4 juin 1860	6.455 68

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1859. — 783 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 244 —
Du 17 au 23 juin 1860

(CHEMIN DE FER) 41.175 Voyageurs	154.926 56
Bagages, Marchandises, etc.	259.687 76
Total	414.614 32
Canal latéral et canal du Midi	43.183 06
Total	457.797 38
25e semaine 1859. Chemin de fer	406.522 98
— — Canal	47.055 16
Total	453 578 14
Chemin de fer, différence sur 1859	8.091 34
Canal, — —	3.872 10
Total	4.219 24
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.166.852 74
— — 1859	10.311.241 26
Différence	855.611 48

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —
Du 17 au 23 juin 1860

19.553 Voyageurs	56.206 07
Bagages et Marchandises	74.586 70
Total	130.792 77
Semaine correspondante de 1859	119 111 91
Produit kilométrique annuel, en 1860	29.523 41
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	9.81 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	32.08 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.675 202 83
— — 1859	2.714.880 59

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 157 —
Du 17 au 23 juin 1860.

11.472 voyageurs	21.242 50
Bagages, Marchandises, etc.	47.695 75
Total	68.938 25
Semaine correspondante de 1859	57.824 11
Différence	11.114 14
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.588 570 31
— — 1859	1.441.829 19
Différence	146.741 12

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —
Du 17 au 23 juin 1860

11.931 Voyageurs	26.363 23
Bagages, Marchandises, etc.	26.065 66
Total	52.430 89
Semaine correspondante de 1859	47 453 88
Différence	4.977 01
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.183.403 54
— — 1859	1.180.003 81
Différence	2 379 73

BESSÉGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 17 au 23 juin 1860.

Voyageurs	2.039 75
Bagages, Marchandises, etc.	17.351 80
Total	19.391 55
Semaine correspondante de 1859	25.018 45
Différence	5.626 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	533.763 70
— — 1859	589 392 60
Différence	55.628 90

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 10 au 16 juin 1860.
RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1102 kil.

101.448 Voyageurs	261.445 15
Bagages et Marchandises	501.477 25
Transports militaires	37.257 05
Total	800.179 45
Semaine correspondante de 1859	1.253.502 80
Différence	453.323 35

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

30.114 Voyageurs	63.364 05
Bagages et Marchandises	32.465 15
Transports militaires	4.200 »»
Total	100.029 20
Semaine correspondante de 1859	49.077 50
Différence	50.951 70

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	900.208 65
En 1859	1.302.580 30
Différence	402.371 65

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	19.267.364 65
En 1859	26.529.193 37
Différence	7.261.628 72

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 17 au 23 juin 1860

37.178 Voyageurs ....En florins	112.142 »»
957.155 »» quintaux Marchandises	281.819 »»
Total........	393.961 »»
Semaine correspondante de 1859....	380.196 »»
Différence.........	13.765 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	8.030.782 »»
— — 1859..	7.655.440 »»
Différence........	375.342 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 10 au 16 juin 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 468 —

11.792 Voyageurs..........................	91.087 41
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	13.788 34
— (petite vitesse)	216.288 40
Total de la semaine.....	321.163 15

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.858 voyageurs......	12.862 50	18.166 47
Bagages, March. (gr.vit.)	2.411 81	
Marchandises(petite vi.)	2.892 16	
Total des deux lignes réunies.....		339.330 62
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		6.861.317 87
Total..........		7.200.648 49

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 575 kilomètres
1859. — 33. —

Du 17 au 23 juin 1860.

20.763 Voyageurs..........................	34.818 70
Marchandises et Bagages............	24.109 08
Total..........	58.927 78
Période correspondante de 1859....	49.249 22
Différence.........	9.678 56
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.305.962 41
— — 1859..	1.185.021 34
Différence.........	120.941 07

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

14e semaine, du 3 au 9 juin.

6.698 Voyageurs, Bagages et Marchandises (grande vitesse............	27.508 20
Recettes antérieures depuis le 1er mars	355.480 05
Total..................	382.988 25

Nota. Le service des marchandises n'est pas encore organisé

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 11 au 17 juin 1860.

31.731 Voyageurs..........................	58.021 80
Bagages, Marchandises, etc.........	35.352 69
Recettes diverses........................	1.051 05
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	27.856 19
Total..	122.281 73
Recettes correspond. de 1859 (transports militaires)......................	185.731 25
Différence.........	63 440 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.786.918 33
— — 1859..	2.842.109 09
Différence........	53.191 66

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1859. — 261 —

Du 17 au 23 juin 1860

34.586 Voyageurs......................	68.797 15
Bagages, Marchandises...............	47.411 38
Total............	116.208 53
Semaine correspondante de 1859.....	84.483 70
Différence.........	31.724 83
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.358.833 42
— — 1859..	2.009.498 63
Différence.........	349.334 70

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 15 au 21 juin 1860.

15.971 Voyageurs.......................	24.142 45
Bagages, Marchandises, etc..........	12.626 21
Total..........	36.768 66
Semaine correspondante de 1859....	29.880 17
Différence.........	6 848 69
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	825.212 62
— — 1859...	645.741 90
Différence.... .	179.470 72

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine de juin 1860..........	6.326 42
— — 1859..........	7.896 30
Différence.........	1.569 88

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 10 au 16 juin 1860.

1.801 Voyageurs.........	1.765 10
Bagages, articles de messagerie. ...	225 65
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc..........................	9.890 12
Total de la semaine.....	11.880 87
Recettes antérieures............	135.823 64
Total général............	147 704 51

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de mai 1860..........................	193.259 99
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................	657.516 52
Total..........	850.775 51

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)
1860. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

3.518 Voyageurs.......................	2.279 15
Bagages, Marchandises, etc.....	15.635 80
Total..........	17.914 95
Recettes antérieures.........	70.056 15
Total..........	87.091 10

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Mai	92.510 24	79.929 56	12.580 68	15.73
5 1ers mois	611.811 33	529.820 36	81.990 97	15.47

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860.	Augmentation 0/0.
Mai	1,061,781 38	956,529 58	105,251 80	11.»»
5 1ers mois.	7,635,757 96	7,039,158 33	596,599 63	8.47

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mai 1860.........	62.130
Becs éclairés en mai 1859..........	57.485
Augmentation en mai 1860........	4.645 becs
Recettes du gaz. — Mai 1860.......	156.960 42
Recettes du gaz. — Mai 1859.......	143.926 08
Augmentation en mai 1860.........	12.909 06
Recettes de l'exercice 1859-60(11 mois)	2.414.722 79
— 1858-59 —	2.162.052 39
Augmentation pour l'exercice courant	252.670 40

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

SERVICE DES EMPRUNTS.

Echéance du 1er juillet 1860.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les porteurs des obligations d'Orléans, des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et des obligations de la 2e série d'Orsay, que l'intérêt semestriel échéant pour chacun de ces titres le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 juillet, à la caisse centrale de la Compagnie, savoir :

1° A raison de 25 fr. par obligation 4 0/0 des deux premiers emprunts de la Compagnie d'Orléans et de la 2e série d'Orsay;

2° Et à raison de 7 fr. 50 par obligation 3 0/0 d'Orléans et du Grand-Central.

Ces paiements, en ce qui concerne *les titres au porteur*, seront réduits, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

1° A 24 fr. 33 { Pour les obligations 4 0/0 du 1er emprunt d'Orléans (36e coupon); Et pour les obligations 4 0/0 d'Orsay de la 2e série (14e coupon);

2° A 24 fr. 35 { Pour les obligations 4 0/0 du 2e emprunt d'Orléans (24e coupon);

3° A 7 fr. 31 { Pour les obligations 3 0/0 d'Orléans (15e coupon); Et pour les obligations 3 0/0 de 1855 du Grand-Central (10e coupon).

Comme d'ordinaire, les coupons de titres au porteur et les certificats d'inscription de titres nominatifs sont reçus depuis le 15 juin courant, au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où il est donné un récépissé indiquant le jour du paiement, et, pour les titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Avis très-important

concernant exclusivement les obligations du 1er emprunt 4 0/0 (1842).

Le 36e coupon échéant le 1er juillet 1860 est le dernier attaché au titre, et il devient indispensable qu'au moment du paiement une nouvelle feuille de coupons soit annexée à chaque obligation.

MM. les porteurs des obligations du 1er emprunt devront donc, pour cette opération, déposer au service central, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, les **titres mêmes**, dont il leur sera donné reçu, et qui leur seront rendus, quelques jours après, munis des coupons à échoir jusqu'à la fin de l'amortissement.

Paris, le 9 juin 1860.

Le directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêt, échéant le 1er juillet 1860, sera payé, à partir du 2 dudit mois, à raison de :

7 fr. 50 par obligation nominative,
7 fr. 30 id. au porteur (déduction faite de l'impôt).

Ces paiement se feront :

A Paris, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Laffite, 17;

A Lyon, rue Impériale, n° 33;

A Marseille, à la gare du Chemin de fer;

A Genève, chez MM. Christian Kohler et Ce, banquiers.

Aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/2 pour cent, dans les villes où la Compagnie n'a pas de bureaux spéciaux.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1860 sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 10 fr. par coupon;
Obligations, 7 fr. 50 par coupon.

Sur les titres au porteur :
(Déduction faite de l'impôt.)

Actions, 9 fr. 66 par coupon;
Obligations, 7 fr. 32 par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ELISABETH.

Le conseil d'administration du chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon échéant le 1er juillet 1860 sera payé, à partir de cette époque, à raison de 5 fl. 25, valeur d'Autriche :

A Vienne, par *la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie*;

A Paris, par MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte.

Vienne, le 9 juin 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires que les travaux se poursuivant sur toute la ligne en exécution des traités passés avec les entrepreneurs, il a été décidé, conformément à l'art. 8 des statuts, qu'il soit fait *appel du 20e et dernier versement de cinq pour cent* sur les actions de cette Société, sous déduction des intérêts au 1er juillet, à raison de 6 0/0 l'an.

Le versement étant de
P. 5, à 5 25........... fr. 26 25 »/»
Et l'intérêt à déduire
de 54 rx. à 5 25......... fr. 14 17 1/2

Il reste à verser ... fr. 12 07 1/2

Les versements seront reçus jusqu'au 10 juillet :

A **Paris**, chez MM. **Ad. Marcuard** et Ce, 18, rue Bergère;

A **Madrid**, chez MM. **Girona** et Ce

A **Barcelone**, au siége de la Société.

L'administrateur, J. ARIMON.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

EMPRUNT FR. 15,000,000.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs de certificats provisoires que, le 1er juillet 1860, il sera fait appel du deuxième versement de 70 fr. par obligation.

Ce deuxième versement devra être effectué du 1er au 15 juillet.

Le coupon d'intérêt semestriel n° 1, de 7 fr. 50 c., échéant le 1er juillet, est compté en déduction dudit versement.

Les porteurs de certificats provisoires qui n'auront pas effectué leur versement le 15 juillet, devront l'intérêt de retard à 5 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1860 seront payés, sur présentation du coupon n° 6 et à partir du 2 juillet prochain, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, n° 1;

A Gand, à la banque de Flandre;

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

NORD-EST-SUISSE

AVIS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon de 10 fr. échéant le 30 juin courant, à valoir sur le dividende de 1860, sera payé, à partir de cette époque, chez MM. Alfred Morel-Fatio et Ce, banquiers, n° 44, rue Laffitte.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1860, de 12 fr. 50 par action nouvelle de 500 fr. et de 6 fr. 25 par action ancienne (coupure) de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le cinquième et dernier versement, sera payé à présentation :

1° Des coupons n° 4, détachés des actions nouvelles;

2° Des coupons n° 8, détachés des actions anciennes (coupures) :

A Paris, 28, rue Laffitte;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier;

A Londres, chez MM. Sheppards, Pelly et Allcard, 28, Threadneedle street;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
DU

NORD DE L'ESPAGNE

Ligne de Madrid à Irun.

Avis d'adjudications.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne a l'honneur d'informer MM. les entrepreneurs de travaux publics qu'il sera procédé, le 24 juillet 1860, à dix heures du matin, dans la salle du conseil de la Compagnie, place Vendôme, 15, à Paris, à l'adjudication de divers travaux à exécuter en Espagne, dans la section de Burgos à Irun, savoir :

1er lot. — Souterrain de Loyola, d'une longueur de 290 mètres, situé près de Saint-Sébastien, estimé à environ 302,600 fr.

2e lot. — Terrassements et travaux d'art entre Salvatierra et la station de Olazagoitia, sur une longueur de 16,600 mètr s, estimés à 657,900 fr.

MM. les entrepreneurs pourront se présenter dans les bureaux de la direction générale, soit à Madrid, calle Fuencarral, 2; soit à Paris, place Vendôme, 15; soit enfin dans les bureaux de la Compagnie, à Vitoria, pour prendre connaissance des devis et cahiers des charges, des séries de prix, des détails estimatifs, des plans et profils, ainsi que des différents documents nécessaires à la complète appréciation des conditions de l'adjudication.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires propriétaires d'actions nouvelles (émission du 20 janvier 1856) que le semestre d'intérêts desdites actions échéant le 1er juillet prochain, leur sera payé, à partir du lundi 2 juillet : à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28; à Marseille, quai de la Joliette, 2; à Bordeaux, quai de Bacalan, n° 36; ou à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce.

La somme à recevoir est :

Pour les actions intégralement libérées, titres nominatifs, 12 fr. 50 c.; titres au porteur, 12 fr. 17 c.

Pour les actions libérées de 400 fr., 9 fr. 60 c.

CAISSE LÉCUYER ET Cie

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1860 (de 12 fr. 50 c.) sera payé, à partir du 2 juillet prochain, sur la présentation des récépissés d'actions, qui seront estampillés.

SOCIÉTÉ DE PALLIERES

Nous avons l'honneur d'informer MM. les porteur d'obligations que le coupon semestriel n° 3 sera payé, à dater du 2 juillet prochain :

A Montpellier, chez MM. G. Castelnau et Ce;

A Lyon, chez MM. Jos et S. Simon;

A Paris, chez M. L.-S. Kœnigswarter;

Et à Alais, au siége social.

L'impôt sera réduit sur les titres au porteur.

Alais, le 15 juin 1860.

A.-S. SIMON ET Ce.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de 1859, soit 36 fr. par action, sera payé, à partir du lundi 2 juillet, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857 (59 c. par action), soit 35 fr. 41 c. à payer par action au porteur.

Pour toucher ce dividende, MM. les actionnaires propriétaires d'actions au porteur sont invités à présenter leurs titres et à les déposer contre un récépissé de l'administration des Omnibus, lequel leur servira pour l'assemblée générale extraordinaire devant avoir lieu dans la seconde quinzaine de juillet. Cette assemblée aura à statuer : 1° sur un nouveau traité avec la ville de Paris pour la prolongation du privilége des Omnibus pendant vingt-six ans en sus des vingt-quatre années restant à courir sur la concession actuelle : ce qui porterait la durée de la Société à cinquante ans ; 2° sur les mesures financières réclamées par l'extension des services.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires du Comptoir sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le mardi 31 juillet prochain, à une heure de relevée, salle du Grand-Orient de France, rue Cadet, n° 16, à l'effet : 1° d'entendre la lecture du compte rendu des opérations du Comptoir, du 1° juillet 1859 au 30 juin 1860, et d'approuver, s'il y a lieu, les comptes ; 2° de procéder à la nomination de trois administrateurs et d'un censeur ; 3° de ratifier les modifications aux statuts de la Société proposées par le conseil d'administration, et approuvées par décret impérial du 25 mai dernier.

Conformément à l'art. 33 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins dix actions. Pour avoir droit de faire partie de l'assemblée, MM. les actionnaires devront déposer leurs titres, au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que la souscription à la nouvelle émission d'actions étant définitivement close, les titres seront à leur disposition, à partir du 6 juillet, aux lieux où leur souscription a été faite.

Afin d'assimiler les anciennes actions aux nouvelles, le conseil d'administration a décidé d'anticiper le paiement des coupons du 10 novembre, pour ceux de MM. les actionnaires qui n'en auraient pas déjà fait la compensation avec la souscription nouvelle.

En conséquence, MM. les actionnaires sont prévenus qu'à partir du 6 juillet prochain, la deuxième moitié du dividende, à échoir le 10 novembre, sera payée, à raison de 10 fr. par coupon :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier ;

A Bruxelles, à la Société générale ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils ;

A Angleur, au siége social de la Société de la Vieille-Montagne.

A dater du 6 juillet, les négociations à la Bourse se feront coupon du 10 novembre détaché.

Par ordre du conseil d'administration,

Le directeur général,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

COMPAGNIE

IMMOBILIÈRE DE PARIS

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon des actions échéant le 1er juillet prochain sera payé, à raison de 4 fr. 50 c. par action, à la Caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à partir du 2 du même mois, tous les jours, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DES PONTS

DE

Port-Boulet, Cavaillon, Ancenis, Triel, Lézardrieux, Châtillon, Chalonnes-sur-Loire, Châteauneuf, Villeneuve-Saint-Georges, Saint-Symphorien à Tours, Jaulgonne et des **Quatre-ponts.**

Assemblées générales extraordinaires

Les actionnaires des Sociétés des ponts ci-dessus dénommés sont convoqués en assemblées générales extraordinaires à fin de délibérer, conformément aux statuts, sur la dissolution des Sociétés, leur mise en liquidation, le mode de liquidation, la nomination d'un liquidateur, les pouvoirs à lui donner, et enfin généralement sur toutes les propositions qui pourront être faites dans la limite des statuts.

Les réunions auront lieu, à Paris, rue de la Ville-l'Evêque, 40, le mardi 31 juillet 1860, savoir : pour les ponts de Portboulet, Ancenis, Lézardrieux, Châtillon, Châteauneuf, Villeneuve-Saint-Georges et la Société des Quatre ponts, à une heure de relevée ; pour les ponts de Tours et Cavaillon, à deux heures, et pour les ponts de Chalonnes, Triel et Jaulgonne, à trois heures.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT.

Le septième coupon d'intérêt échéant le 1er juillet 1860 sera payé, à raison de 10 fr. 70 c., à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et Ce, 52, rue Taitbout.

CHEMINS DE FER DE L'EST

Service direct à grande vitesse

ENTRE

PARIS ET WIESBADEN

Aller en 18 h. 55 m.

Départ de Paris à 5 h. 10 du soir
Arrivée à Mayence à 9 h. 15 du matin
Arrivée à Wiesbaden à........... 11 h. 27 du matin

Retour en 18 h. 5 m.

Départ de Wiesbaden à..... ..... 10 h. 35 du matin
Arrivée à Paris à 4 h. 20 du matin

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE du BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux l'ESTRAMADURE, commandant Trollier, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 juillet pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juin 1860.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 8 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 8 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 1er juillet 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trebizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les oscillations de la rente ont été fort limitées depuis huit jours, malgré les bruits de toute nature qui auraient pu, à toute autre époque, exercer une grande influence sur les cours. On a essayé de ramener le 3 0/0 vers 69, mais à 68 85 les offres ont reparu, et l'on n'a pas pu obtenir de cours plus élevé. Mais aussi, lorsque le 3 0/0 est descendu à 68 35, les ordres de vente ont été retirés, et pourtant les bruits que l'on était parvenu à accréditer étaient assez graves pour inquiéter sérieusement le marché et faire prévoir des cours beaucoup plus bas. On parlait de la prochaine émission d'un emprunt de l'Etat, et ce bruit avait successivement trouvé de l'écho dans les principaux journaux de Bruxelles, qui donnaient même des détails de nature à inspirer une certaine confiance dans la nouvelle. Mais enfin le gouvernement n'a pas cru devoir plus longtemps garder le silence. Le *Moniteur* a formellement démenti toute pensée d'un emprunt. Ce démenti n'a pourtant pas produit sur la Bourse tout l'effet qu'on aurait pu en attendre, quelques vendeurs à découvert ont racheté leurs rentes à 68 75 et 68 75, puis le marché est retombé dans sa langueur habituelle. L'absence des spéculateurs, qui ont depuis longtemps désappris le chemin de la Bourse, fait avorter tous les mouvements. La rente est revenue à 68 55. On attend maintenant que la réponse des primes du mois donne un peu d'aliment aux affaires en créant momentanément quelques positions.

La souscription ouverte pour les obligations de chemins de fer n'a pas ranimé les affaires. Il y a si peu d'écart entre les prix cotés sur les obligations anciennes et le prix de souscription des obligations nouvelles, que les détenteurs de rentes ou de titres ne sont pas disposés à les vendre pour prendre part à la souscription. Les 300 millions seront certainement souscrits, mais ce sera uniquement par les capitaux disponibles qui avaient été économisés depuis plusieurs mois en vue de l'emprunt des chemins de fer.

La Banque a déjà retiré un assez beau bénéfice des avances qu'elle a faites aux Compagnies de chemins de fer, ce qui lui a permis de fixer son dividende du premier semestre à 68 fr., tandis qu'il n'était l'an dernier que de 53 fr. Son intervention pour la souscription aux obligations augmentera sans doute aussi son bénéfice du second semestre : aussi les actions, qui ont été cotées après le détachement du coupon à 2,782 50, ont remonté à 2,820.

La spéculation a été d'une nullité complète pour toutes les actions, c'est à peine s'il y a eu 40 fr. de variation du plus haut au plus bas cours sur les principales valeurs, et les autres ont tout au plus varié de 5 fr. : ainsi le Mobilier a fait 677 50 et 670, et la plupart des transactions ont eu lieu vers 672 50.

Le cours de 875 est regardé comme un prix de baisse, et celui de 880 comme un prix de hausse sur les actions de Lyon, qui ont été négociées le plus souvent aux environs de 877 50.

Les autres lignes ont encore été plus immobiles ; une variation de 2 50 suffisait pour faire naître quelques offres ou quelques demandes.

Les chemins de fer étrangers ont été calmes : le Saragosse a été fort recherché, on en achetait pour toucher le coupon, qui sera détaché le mois prochain. Les autres chemins espagnols étaient tenus. L'appel de fonds de 250 fr. sur le chemin de fer du Nord de l'Espagne avait fait fléchir cette ligne à 415 ; elle a repris à 435.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 21 jusqu'à celle du 28 juin :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 60 à 68 75 ; elle a fléchi à 68 40, et elle est restée à 68 65. Elle a varié à terme de 68 85 à 68 40 ; elle est restée à 68 55.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 97 à 96 25.

La Banque de France a fait 2,782 50, ex-dividende ; elle a repris à 2,820.

Le Crédit foncier a monté de 830 à 885 ; il est resté à 880.

Le Crédit mobilier a varié de 677 50 à 670 ; il est resté à 672 50.

Les actions d'Orléans ont varié de 1,335 à 1,345 ; elles sont restées à 1,340.

Le Nord ancien a monté de 980 à 985 ; il est resté à 983 75 ; le Nord nouveau, de 866 25 à 870.

L'Est a varié de 600 à 596 25 ; il est resté à 597 50.

Le Lyon a varié de 873 75 à 880 ; il est resté à 877 50.

Le Midi a fait 516 25 et 520 ; il a fermé à 517 50.

L'Ouest a varié de 565 à 567 50 ; le Genève, de 400 à 407 50 ; le Dauphiné, de 590 à 585.

Le Béziers a fléchi à 65 ; il a repris à 97 50 ; il est resté à 90.

Les Autrichiens ont varié de 527 50 à 522 50 ; ils sont restés à 525.

Les Lombards ont varié de 501 25 à 503 75.

Les Saragosse ont varié de 528 75 à 531 25 ; les Romains, de 345 à 350 ; les Pampelune, de 490 à 495 ; le Nord de l'Espagne, de 415 à 435.

Samedi. — Le début de la Bourse était en hausse, et quoique le mouvement se soit ralenti et qu'il y ait eu des réalisations de bénéfices, les cours ont conservé une partie de leurs améliorations. La rente a monté au comptant de 5 c. à 68 75, et à terme de 10 c. à 68 75 ; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 97 ; le Crédit Mobilier, de 5 à 676 25 ; l'Orléans, de 5 à 1,345 ; le Nord, de 2 50 à 985 ; le Lyon, de 1 25 à 878 75. L'Est s'est tenu à 600 ; le Midi, à 518 75 ; le Genève, à 400 ; le Dauphiné, à 590 ; l'Ouest, à 565. Le Béziers a varié de 70 à 75. Les Autrichiens se sont tenus à 527 50 ; les Victor-Emmanuel, à 415. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 530 ; les Lombards, de 1 25 à 502 50. Les Russes non libérés ont été cotés à 490 ; les Romains, à 340. Le Nord de l'Espagne a varié de 415 à 435 ; le Xérès, de 510 à 515.

Lundi. — Le marché était très-lourd par suite des bruits d'emprunt. Toutes les valeurs ont légèrement fléchi. La rente 3 0/0 a baissé au comptant de 35 c. à 68 40, et à terme de 25 c. à 68 45 ; le 4 1/2, de 10 c. à 96 90. La Banque, dont le dividende semestriel a été fixé à 68, a été cotée à 2,782 50, coupon détaché. Le Crédit foncier a monté de 5 à 885. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 671 25 ; l'Orléans, de 5 à 1,340 ; le Nord, de 2 50 à 982 50 ; l'Est, de 1 25 à 598 75 ; le Lyon, de 3 75 à 875 ; le Midi, de 1 25 à 517 50. L'Ouest a monté de 1 25 à 566 25. Le Genève s'est tenu à 400. Le Béziers a monté de 10 à 85. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 525 ; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 412 50 ; les Nord de l'Espagne, de 5 à 440. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 531 25 ; les Lombards, de 1 25 à 503 75.

Mardi. — Les cours continuaient à fléchir, lorsque l'on a annoncé que les bruits d'emprunt seraient officiellement démentis, ce qui a relevé les derniers prix. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 40 à 68 60, et à terme de 68 35 à 68 65. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 96 75 à 96 55. Le Crédit mobilier a varié de 670 à 675 ; l'Orléans, de 1,335 à 1,338 75 ; le Nord, de 981 25 à 983 75 ; l'Est, de 600 à 598 75 ; le Lyon, de 873 75 à 877 50 ; le Midi, de 518 75 à 520 ; l'Ouest, de 562 50 à 567 50. Le Genève a monté de 2 50 à 402 50 ; le Béziers, de 12 50 à 97 50. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 522 50. Les Lombards se sont tenus à 503 75 ; les Saragosse, à 531 25 ; le Nord de l'Espagne, à 435 ; les Romains, à 345 ; le Victor-Emmanuel, à 415.

Mercredi. — Le *Moniteur* a démenti officiellement les bruits d'emprunt ; cependant ce démenti n'a pas ranimé les affaires. Les valeurs avaient ouvert en hausse, et elles sont revenues aux cours de la veille. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 68 70 ; elle a varié à terme de 68 75 à 68 65. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96 55 ; la Banque, à 2,785. Le Crédit mobilier a varié de 675 à 673 75 ; l'Orléans, de 1,340 à 1,342 50 ; le Nord, de 985 à 983 75 ; le Lyon-Méditerranée, de 877 50 à 878 75 ; le Midi, de 516 25 à 517 50. L'Ouest a fait 567 50 ; le Genève, 400 ; le Béziers, 93 50. Les Autrichiens ont varié de 523 75 à 525 ; les Lombards, de 503 75 à 502 50 ; les Saragosse, de 531 25 à 530 ; le Nord de l'Espagne, de 440 à 437 50 ; les Romains, de 350 à 347 50.

Jeudi. — Les affaires ont été nulles, et les cours ont été un peu faibles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 68 65, et de 10 c. à terme à 68 55 ; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 96 35. La Banque a monté de 35 fr. à 2,820. Le Crédit mobilier a varié de 671 25 à 672 50 ; l'Orléans, de 1,341 25 à 1,342 50 ; le Nord, de 983 75 à 985 ; l'Est, de 596 25 à 597 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 876 25 à 877 50 ; le Midi, de 516 25 à 517 50 ; l'Ouest, de 565 à 567 50 ; les Béziers, de 83 75 à 90 ; les Autrichiens, de 512 50 à 525 ; les Lombards, de 503 75 à 502 50 ; les Saragosse, de 530 à 531 25. Les Romains ont fait 350 ; le Nord de l'Espagne, 435.

Vendredi. — Bourse nulle. Les premiers cours étaient un peu en baisse, mais ils se sont relevés au niveau de la cote d'hier. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 50 à 68 55, et à terme de 68 45 à 68 60 ; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 40. La Banque s'est tenue à 2,820 ; le Crédit foncier, à 860. Le Crédit mobilier a varié de 672 50 à 675 ; l'Orléans, de 1,340 à 1,341 25 ; le Nord, de 983 75 à 982 50. L'Est a fait 597 50. Le Lyon a varié de 876 25 à 877 50 ; le Midi, de 516 25 à 517 50 ; le Béziers, de 85 à 86 25 ; les Autrichiens, de 523 75 à 525 ; les Lombards, de 501 25 à 502 50 ; les Saragosse, de 532 50 à 530 ; le Nord de l'Espagne, de 435 à 440 ; le Victor-Emmanuel, de 412 50 à 410. Les Romains se sont tenus à 350 ; les Pampelune, à 495. Les Xérès ont varié de 540 à 517 50.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	RESTE à verser.	ÉPOQUE de paiement des revenus.	DERNIERS intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	230 »	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	725 25	6.000	500	»	[illegible]	42 80
Civ.	Omnium lyonnais	410 »	7.800	1/7800	»	janvier juillet	31 »
C	Comptoir V.-E. Bonnard et Cie	67 50	200.000	100	»	[illegible]	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant.
A	Sécurité	28 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	[illegible]	février	»
A	Océan	»	200	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	»
A	Mélusine	18 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	mars	»
A	[illegible]	31 0/0 b.	200	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Sauvegarde	»	200	5.000	[illegible]	février	»
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	février	»
A	[illegible]	»	1.200	5.000	[illegible]	février	»
A	Compagnie [illegible]	pair.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Sphère	»	2.000	1.000	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	3000 »
A	Phénix	200 0/0 b.	4.000	1.000	»	[illegible]	»
A	Nationale	160 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	mars	650 »
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	240 »
A	Soleil	»	1.000	6.000	[illegible]	avril	»
A	France	60 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	»
A	Urbaine	10 0/0 b.	1.000	5.000	[illegible]	avril	»
A	Providence	75 0/0 b.	2.000	2.500	[illegible]	avril	»
A	Aigle	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	»
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	»
A	Phénix	3 0/0 p.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les 3 ans	150 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	977 50	34.000	500	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	1/34000	»	juin	31 »
C	Omnibus de Lyon	55 »	[illegible]	100	40	[illegible]	néant.
C	Omnibus de Londres	42 50	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
C	Cie imp. des Voitures de Paris	63 75	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »	[illegible]	1.250	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	90 »	[illegible]	1/68000	»	juin	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	940 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	— act. de jouissance	115 »	[illegible]	1/27200	»	juin	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	»	février août	»
A	Sambre à l'Oise	740 »	[illegible]	1.000	»	[illegible]	»
C	Somme inférieure	1500 »	[illegible]	1.000	»	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	[illegible]	531 33	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	405 »	30.000	1/30000	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	1.000	»	[illegible]	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	590 »	1.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie	200 »	14.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cie	410 »	»	»	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	600 »	45.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	517 50	32.000	500	100	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	295 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	100 »	17.500	1/17500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	325 »	20.000	1/20000	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Harbey et Cie	[illegible]	30.000	500	»	mars septembre	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »	3.600	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Puits-St-Loup-Sud	300 »	2.400	1.000	»	avril	6 »
Civ.	Montieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.400	500	»	[illegible]	40 »
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	»	février août	»
A	[illegible]	1250 »	1.500	1/1500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	5.000	1/5000	»	[illegible]	20 »
A	[illegible]	400 »	1.850	1/1850	»	[illegible]	»
A	Épinac	1800 »	2.400	1/2400	»	décembre	125 »
A	Loire	144 75	80.000	1/80000	»	[illegible]	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	125 »	80.000	1/80000	»	[illegible]	0 »
A	Saint-Étienne	128 75	80.000	1/80000	»	[illegible]	10 50
A	Rive-de-Gier	209 75	80.000	1/80000	»	[illegible]	10 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	760 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	»
»	[illegible]	40 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Carmaux	61 25	118.000	150	»	mai novembre	4 »
»	Roche-Molière et Firminy	425 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	6.720	250	»	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	400 »	30.000	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»	[illegible]	17 50

Anonyme ou commandite	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	RESTE à verser.	ÉPOQUE de paiement des revenus.	DERNIERS intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	6 »	60.000	100	»	août	néant.
C	Tenez (cuivre)	[illegible]	21.000	100	»	[illegible]	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	400 »	9.000	1/9000	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»	[illegible]	»
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	257 50	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	825 »	3.000	1.000	»	[illegible]	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.000	375	»	octobre	[illegible]
A	— non privil.	40 »	10.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	400 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	»
A	Silésie, zinc	100 »	50.000	375	»	mai novembre	13 13
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	494 75	30.000	1/30000	»	[illegible]	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.400	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	»
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible]	[illegible]	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	[illegible]	»
C	Basse-Indre	700 »	5.000	500	»	avril octobre	»
C	Chatillon et Commentry	205 »	50.000	500	»	mars septembre	néant.
A	Horme	[illegible]	10.000	1/10000	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	11.000	1/11000	»	[illegible]	»
C	Fourchambault	105 »	20.000	1/20000	»	[illegible]	17 »
C	Marine et chemins de fer	426 25	54.000	1/54000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	[illegible]	»
C	Franche-Comté	115 »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	675 »	15.000	1/15000	»	[illegible]	60 »
C	[illegible]	195 »	»	250	»	[illegible]	17 50
C	Petit-Lavérque (Vienne)	195 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Marcinelle-et-Sambre (Belgique)	650 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1370 »	5.500	1.000	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	665 »	11.000	500	»	septemb. mars	57 50
C	Chameroy et Cie	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	31 »
C	Gaudillot et Cie	[illegible]	2.200	255	»	[illegible]	»
C	Christofle et Cie	700 »	4.000	500	»	[illegible]	»
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	400 »	21.500	1/21500	»	[illegible]	18 50
A	Compagnie immobilière (R. et L.)	113 75	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	205 »	200.000	250	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	920 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	34 75	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille (et usines de Porte)	150 »	48.000	1/48000	»	avril octobre	6 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septembre	»
C	[illegible], Sèvres, etc.	650 »	[illegible]	1.000	»	1er juin	60 »
C	[illegible]	300 »	1.000	1.000	»	[illegible]	25 »
C	Cherbourg	600 »	800	500	»	[illegible]	45 »
A	Saint-Étienne	1600 »	4.050	1/4050	»	[illegible]	100 »
A	Lyon	2200 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1705 »	2.400	1/2400	»	[illegible]	77 50
A	Metz	1550 »	1.000	1/1000	»	[illegible]	100 »
C	Reims	630 »	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	1500 »	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 38
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	340 »	8.000	500	»	août	12 »
C	Cohin	480 »	18.000	100	»	janvier juillet	»
C	Société Linière	[illegible]	1.400	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Rémy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 50
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	1.500	1/2500	»	[illegible]	»
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.600 »	3.000	1/3000	»	[illegible]	750 »
C	Montluçon	401 »	24.000	500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible] (Belgique)	400 »	22.000	500	»	septembre	38 50
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie, Vidanges	250 »	24.402	500	»	[illegible]	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	[illegible]
C	Chollet et Cie	[illegible]	40.000	100	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	297 50	80.000	250	»	[illegible]	10 »
C	2 cirques (E. Lejean et Cie)	[illegible]	8.750	500	»	5 févr. juillet	14 »

Taux d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE	TAUX de remboursement.	Reste à verser	ÉPOQUE de paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	4.000	500	11	avril octobre	25 »
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	17.000	125	[illegible]	[illegible]	5 »
500	Ports de Marseille	500 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	522 50	12.000	500	1420	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1120 »	»	1.250	»	[illegible]	50 »
»	— nouvelles	1005 »	15.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1000 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
250	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	[illegible]	500	20	janvier juillet	15 »
100	Télégraphe sous-méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	435 »	[illegible]	500	16	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1856-57	[illegible]	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	275 »	20.000	500	20	avril octobre	15 »
[illegible]	Chatillon et Commentry	243 75	[illegible]	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	155 »	[illegible]	342 50	30	31 juil. 31 [illegible]	15 »
165	— nouvelles	272 50	7.000	500	30	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	405 »	6.000	500	11	janvier juillet	30 »
»	Rue Impériale de Lyon	540 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
400	Gaz de Paris	475 »	23.500	500	85	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	24.747	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	301 25	3.000	375	64	15 mai nov.	18 »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 23 AU 29 JUIN

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 23 Compt.	Samedi 23 Terme	Lundi 25 Compt.	Lundi 25 Terme	Mardi 26 Compt.	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Compt.	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Compt.	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Compt.	Vendredi 29 Terme
1675	2621	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1341 [illegible]	1343 ..	1347 50	1340 ..	1337 50	1339 75	1340 ..	1338 50	1341 25	1340 ..	1340 ..	1341 25
912	1365	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	945 ..	945 ..	945 ..	942 50	945 ..	943 75	945 ..	943 75	945 ..	943 75	943 75	938 50
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	876 ..	...	870 ..	870 ..	867 50	870 ..	870 ..	...	870 ..	...	870 ..	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Nord-ouest sortis aux tirages	...	...	...	...	...	...	911 50	...	...	...	914 ..	...
1818	1930	99	500.000	500	»	39 70 pour 1859	mai 1860	Est	500 75	600 ..	508 25	600 ..	400 ..	508 75	507 50	...	506 25	507 50	507 50	507 50
1363	2039	»	600.000	500	»	63 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	877 50	878 75	875 ..	875 ..	876 25	877 50	877 50	878 75	875 ..	877 50	880 ..	877 50
793	1028	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	janvier 1860	Midi	517 50	518 75	519 75	517 50	520 ..	520 ..	516 25	517 50	516 25	517 50	518 25	517 50
1100	2104	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	octobre 1859	Ouest	565 ..	...	567 50	565 25	567 50	...	567 50	567 50	567 50	565 ..	567 50	...
270	234	99	60.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	400 ..	400 ..	410 ..	410 ..	408 50	...	400 ..	...	...	400 ..	...	390 75
38	38	99	26.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	38 75	75 ..	90 ..	85 ..	97 50	90 ..	96 25	96 50	95 ..	90 ..	93 75	95 25
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	500 ..	...	...	...	...	...	555 ..	...	555 ..	...	545 ..	545 ..
164	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	»	»	44.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1233	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859	janvier 1860	Chemins autrichiens	527 50	527 50	532 50	525 ..	532 50	531 50	535 ..	535 ..	532 50	535 ..	532 50	535 ..
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	415 ..	415 ..	415 ..	412 50	412 50	415 ..	412 50	...	415 ..	...	410 ..	410 ..
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juin 1858	Russes (150 fr. payés)	490 ..	490 ..	485 ..	490 ..	...	...	...	...	...	...	488 75	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	471 25	...	...	...	...	...	470 ..	...	...	...	...	...
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	235 ..	»	237 50	»	230 ..	»	230 ..	»	230 ..	»	230 ..	»
295	347	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	410 ..	»	420 ..	»	...	»	...	»	...	»
..	..	..	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	...	...	445 ..	...	...	...	445 ..	...	440 ..	...	440 ..	...
443	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	530 ..	530 ..	528 75	531 25	531 25	530 25	530 ..	530 ..	530 ..	531 25	532 50	530 ..
»	»	..	»	»	...	»	»	Saragosse-Barcelone	435 25	...	420 25	...	436 25	...	430 75	...	430 ..	...	435 75	...
»	610	99	170.000	500	...	8 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	340 ..	...	340 ..	...	305 ..	...	347 50	...	345 ..	...	350 ..	...
»	»	99	36.000	500	370	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»	...
»	132	99	67.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	515 ..	...	517 50	...	517 50	...	514 50	...	...	...	517 50	...
1306	3033	99	750.500	500	300	...	oct. bre avril	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	503 75	542 50	541 25	503 75	503 75	503 75	502 50	503 75	502 50	502 50	502 50	503 50
»	723	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	442 50	425 ..	442 50	440 ..	442 50	435 ..	435 ..	437 50	435 ..	435 ..	435 ..	440 ..
»	»	99	5.100	100	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	...	...	175 ..	...	...	...	172 50	...	...	...	347 50	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	23	25	26	27	28	29
1846	5.000	1856	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	...
1842-1849	12.000	1901	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1841	2.775	1901	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1930	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	1005 ..	...	...	...	...	...
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	8.200	1937	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	961	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.536	1905	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	1015 ..	...	...	1015 ..	1015 ..	1015 ..
1845-1847	45.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	950 ..	...	955 ..	970 ..	950 ..
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1015 ..	...	...	1020 ..	1015 ..	...
1847-1854	26.730	1930	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	970 ..	...
1853	24.000	1905	500	»	625	mars	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	480 ..	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	...	...
1856	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	507 50	...	507 50	517 50	510 ..	510 ..
1852	305.920	1902	divers	»	625	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	485 ..	480 75	481 25	480 ..	483 75	483 75
»	5.000	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1943	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	1015 ..	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.416	1944	500	»	362	mai.	16 [illegible]	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	131.097	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	298 75	...	...	...	...
1856	255.000	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	300 ..	297 75	301 ..	298 75	300 ..	300 ..
1852	63.043	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	301 25	...	301 25	301 25	...	...
1855	364.960	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	305 25	305 25	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..
1853-1857	1162.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	301 50	301 25	301 ..	301 50	303 75	301 50
1854-1857	675.000	1920	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	305 ..	305 ..	305 ..	307 50	307 50	307 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	298 25	298 75	298 75	298 75	298 75	...
1857	51.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	297 75	297 50	...	298 75	298 75	...
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 25	300 ..	300 ..	298 25	301 25	301 25
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25
»	211.000	1952	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	299 75	300 ..	300 ..	302 50	301 25	300 ..
»	200.700	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	300 ..	301 25	301 25	301 25	301 25	300 ..
»	32.610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	280 ..	280 ..	...	...	280 ..	...
1857	305.547	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	293 75	293 75	292 50	292 50	292 50	293 75
»	36.277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	295 75	295 75	297 50	296 25	300 ..	295 75
»	38.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné gar.	297 50	296 50	296 75	298 50	300 ..	300 ..
1858	686.000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	302 50	300 ..	300 ..	302 50	302 75	301 25
»	503.630	1940	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	255 ..	255 ..	255 ..	256 25	255 ..	254 25
1857	200.100	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	256 25	255 ..	255 ..	256 25	255 ..	256 25
1858	...	1951	230	»	500	»	3 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	240 ..	240 ..	241 25	242 75	241 25	240 ..
1858	190.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	263 75	262 ..	262 50	263 75	263 75	263 75
1859	24.576	1957	300	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	258 75	258 75	260 ..	260 ..	260 ..	...
1859	»	1906	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	261 25	261 25	263 50	260 25	260 ..	263 75
»	»	»	»	»	...	»	.. ..	»	Saragosse-Pampelune	245 75	245 75	245 75	245 75	245 75	...
»	100.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	102 50	102 50	103 25	103 ..	103 75	103 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 23 Comptant	Samedi 23 Terme	Lundi 25 Comptant	Lundi 25 Terme	Mardi 26 Comptant	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Comptant	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Comptant	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Comptant	Vendredi 29 Terme
Fonds français.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	68 75	68 75	68 40	68 45	68 60	68 65	68 70	68 65	68 65	68 55	68 55	68 50
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96 ..	.. ..	96 50	.. ..	96 55	.. ..	96 55	96 25	96 35	96 30	96 40	.. ..
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2860 ..	»	2760 50	»	2762 50	»	2765 ..	»	2820 ..	»	2820 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	660 ..	»	...	...	...	»	652 50	...	652 50	»	652 50	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	...	...	845 ..	...	865 ..	...	860 ..	...	...	...	865 ..	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	465 ..	...	465 ..	...	...	...	465 ..	...	460 ..	...	462 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	...	...	455 ..	...	446 25	»	447 50	»	446 25	»	440 25	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	97 50	»	97 50	»	98 25	»	98 75	»	97 75	»	98 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	90 ..	»	90 ..	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1005 ..	»	1005 ..	»	...	»	1005 ..	»	985 ..	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	675 ..	676 25	671 25	671 75	671 25	675 ..	675 ..	673 75	671 25	672 50	672 50	675 25
Crédit industriel et commercial	530 ..	...	535 75	...	530 ..	...	530 ..	...	530 ..	...	535 ..	...
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	...	»	1120 ..	»	1120 ..	»	1125 ..	»	...	»	1120 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	455 ..	»	466 75	»	465 75	»	466 ..	»	465 ..	»	465 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	228 75	»	231 50	»	227 50	»	227 50	...	228 25	»	228 25	»
Ville de Marseille, Obligations 1859, tout payé, jouiss. janvier 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
Fonds étrangers.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	.. ..	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	96 3/4	»	.. ..	»	96 3/4	»	.. ..	»	96 3/4	»	.. ..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	83 85	.. ..	83 ..	»	83 ..	.. ..	83 ..	.. ..	83 ..	»	83 ..	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	53 ..	»	53 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	53 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	.. ..	»	.. ..	»	61 1/2	»	71 1/2	»	52 ..	»	64 ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	90 ..	»	90 1/2	»	90 1/2	»	90 1/2	»	.. ..	»	90 1/2	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	466 ..	465 ..	465 ..	465 ..	...	...	461 75	...	464 75	...	465 ..	...
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	39 5/8	.. ..	39 1/2	.. ..	39 3/4	39 7/8	39 5/8	.. ..	.. ..	39 7/8	39 1/2	39 1/4
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	49 1/4	»	.. ..	»	49 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	40 ..	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	49 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	48 3/4	.. ..	44 ..	.. ..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	48 ..	48 ..	48 ..	48 1/4	47 7/8	48 ..	48 1/8	48 1/8	48 3/8	48 3/8	48 1/2	48 3/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	...	»	...	»	...	»	...	...	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1035 — 19e ANNÉE — N° 27 — SAMEDI 7 JUILLET 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

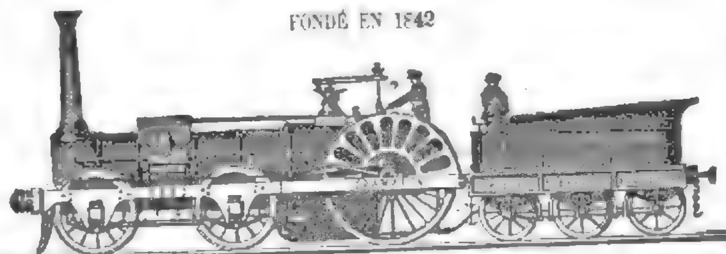
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 40 fr. par an
Départements........ [illegible] —
Étranger............. [illegible] —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'A[illegible]nce de Publicité SELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and [illegible] Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêt échu le 1er juillet 1860 est payé depuis le 2 juillet courant à raison de 15 fr. par action :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer romains sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, montant à 7 fr. 50 c. par obligation, est payé depuis le 2 juillet courant dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1860, soit 15 fr. par obligation, leur est payé depuis le 2 juillet courant sans retenue pour l'impôt, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

(LIGNE PIO-CENTRALE.)

MM. les actionnaires sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée au lundi 25 juin 1860, n'ayant pas atteint le nombre d'actions prescrit par l'art. 32 des statuts, une nouvelle convocation est faite pour le mercredi 25 juillet courant, à huit heures du soir, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

L'assemblée a pour objet, comme il a été dit dans la première convocation :

D'approuver, s'il y a lieu, les comptes; de recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

De recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

De conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions, et de les déposer au moins dix jours avant la réunion :

Soit à Paris, dans les bureaux de la Société, rue de Richelieu, n° 99;

Soit à Rome, au siége social, palais Filippani, place de la Pilotta.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le monde des affaires s'est associé cette semaine au deuil de la famille impériale et aux regrets de la France entière. La mort du prince Jérôme a été une nouvelle occasion pour le sentiment national de manifester son attachement à la dynastie napoléonienne. Ce n'est pas le lieu de rappeler ici la vie et les services du dernier frère de l'Empereur Napoléon Ier, mais il nous est bien permis du moins de rendre, nous aussi, un humble hommage au prince dont le caractère et les qualités étaient à la hauteur du nom glorieux qu'il portait.

Si l'on en croit les bruits qui circulent, la Bourse serait à la veille d'entrer dans une nouvelle période financière. On assure que le droit d'entrée serait décidément sur le point de disparaître, et nous devons ajouter que cette assurance paraît fondée sur des motifs sérieux. Quant aux voies et moyens pour arriver à ce résultat désirable, les avis sont partagés. La ville remplacera-t-elle le revenu qui va lui manquer par suite de l'abolition du droit d'entrée, au moyen d'un droit sur les opérations? C'est ce que l'on prétend, et ce serait, croyons-nous, un expédient regrettable, car tout ce qui tend à aggraver les charges qui pèsent sur un marché, et particulièrement sur un marché de fonds publics, doit nuire à son développement normal et à sa prospérité.

Il est vrai qu'on a annoncé qu'il était possible que l'administration municipale trouvât dans une combinaison d'échange avec l'Etat une indemnité au moins équivalente au déficit devant résulter pour elle de la suppression du droit d'entrée. Sans rien préjuger à ce sujet, nous nous bornons à donner notre préférence à tout système qui aurait pour but d'assurer à la fois la liberté et les immunités du marché des fonds publics.

La souscription aux obligations des Compagnies de chemins de fer a été close lundi dernier. L'importance des souscriptions a dépassé le chiffre des obligations émises pour le compte des Compagnies d'Orléans et de Lyon, mais on assure qu'il n'en a pas été de même pour les autres Compagnies. Cependant la totalité de la souscription paraît avoir été couverte.

On ne peut s'étonner qu'il y ait eu des différences notables parmi les souscriptions. Ce résultat était inévitable, et nous l'avions indiqué lors de l'ouverture de la souscription, en voyant la Banque de France proclamer elle-même une inégalité dans la valeur comparative des obligations des diverses compagnies. Il y avait en outre, dans la forme adoptée pour la souscription, une imperfection résultant des différences de prix adoptées par les Compagnies; c'était la faculté donnée au public de souscrire telles ou telles obligations de préférence à telles autres. A notre avis, la Banque de France aurait dû se borner à faire connaître la quantité d'obligations mises en souscription par chaque compagnie, et à ne recevoir que des souscriptions générales, sauf à faire elle-même la répartition proportionnelle entre les diverses compagnies de chemins de fer.

Ce mode d'émission eût consacré l'égalité des prix des obligations, et il eût sans doute suffi de bien peu d'efforts pour maintenir la confiance sur le marché de la Bourse, et faire ainsi adopter par le public un principe très-important, celui de la sécurité absolue du placement. Ce principe, une fois admis, il importait peu qu'on demandât aux souscripteurs 300 ou 600 millions en obligations dans le courant de l'année.

Le marché des fonds publics a d'ailleurs repris cette semaine des allures plus décidées, et la Bourse de jeudi a notamment été signalée par un mouvement de hausse assez important sur la rente et sur les chemins.

Sans vouloir rien préjuger encore sur le résultat d'une journée, nous croyons cependant devoir le faire remarquer, parce qu'il vient à l'appui de la thèse que nous soutenions dans un de nos derniers bulletins, à la veille de la souscription. Nous disions qu'il n'y avait aucune raison pour que l'émission des obligations de chemins de fer influât d'une manière défavorable sur les cours, et que c'était le contraire qui devait arriver, parce que cette émission était intimement liée au développement de l'industrie et par conséquent de la richesse nationale. L'événement semble déjà nous donner pleinement raison.

L'emprunt de la ville de Paris qui est annoncé ne peut donc exercer sur le marché aucune influence fâcheuse, puisqu'il a pour but, comme la souscription des obligations de chemins de fer, de fournir les ressources nécessaires aux grands travaux nécessités par l'annexion de la banlieue, travaux qui sont évidemment destinés à accroître de beaucoup la valeur des terrains et des propriétés publics et privés.

Quant à la situation politique à l'extérieur, elle devient chaque jour plus rassurante, et nous ne croyons pas qu'on ait à redouter de ce côté aucun événement inattendu. Le Piémont paraît en effet décidé, conformément aux conseils de la France, d'accord en cela avec d'autres grandes puissances, à se rapprocher du roi de Naples et à conclure avec lui une alliance basée sur les concessions libérales accordées au peuple napolitain; et si les idées révolutionnaires luttent encore en désespérées dans un coin de l'Italie, il faut bien reconnaître du moins qu'elles s'isolent de plus en plus, et que leur influence tend chaque jour à s'amoindrir.

Il est temps que les peuples respirent et que l'Europe voie enfin succéder aux préoccupations guerrières les résultats féconds d'une paix à laquelle l'Empereur a donné tout récemment les gages les plus certains. L'accomplissement des réformes décrétées par le gouvernement impérial nécessite un calme profond. Il a besoin du concours de toutes les forces vives du pays, et la France n'est pas la seule en Europe qui désire sincèrement la pacification des esprits et qui appelle de tous ses vœux l'ère de paix et de travail qui suit toujours les grandes commotions sociales.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 30, ferme à 68 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 50, ferme à 97 25.

L'emprunt est coté 69 fr.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	30.83 0/0
Union Suisse	26.16 0/0
Dauphiné	21.12 0/0
Est	16 50 0/0
Lyon-Genève	15.85 0/0
Ouest	13 80 0/0
Nord	12 77 0/0
Orléans	10.76 0/0
Ardennes	10.36 0/0
Midi	8 66 0/0
Central Suisse	4.56 0/0
Ouest suisse	3.74 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Autrichiens	1.80 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	3.75 0/0
Bessèges à Alais	20 30 0/0
Victor-Emmanuel	23.60 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	37.59 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	29 juin	6 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 60	68 95	» 35	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 40	97 25	»» 85	» »»
Banque de France	2820 »	2820 »»	»» »»	»» »»
Consolidés	93 3/8	93 5/8	»» 2/8	»» »»
Crédit foncier	865 »»	877 50	12 50	» »»
Crédit mobilier	675 »»	692 50	17 50	» »»
Comptoir d'Esc^te	652 50	665 »»	12 50	»» »»
Orléans	1341 25	1360 »»	18 75	» »»
Nord	982 50	986 25	3 75	»» »»
Nord nouveau	870 »»	875 »»	5 »»	» »»
Est	597 50	605 »»	7 50	» »»
Paris-Méditerran^e	877 50	686 25	8 75	» »»
Midi	517 50	520 »»	2 50	»» »
Ouest	567 50	570 »»	2 50	» »»
Genève	398 75	361 50	31 25	»» »»
Dauphiné	585 »»	580 »»	» »»	5 »»
Graissessac-Béziers	86 25	80 »»	»» »»	6 25
Ardennes ancien.	400 »»	400 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	525 »»	528 75	3 75	»» »»
Victor-Emmanuel	410 »»	411 25	1 25	»» »»
Russes	488 75	492 50	3 75	»» »»
Romains	350 »»	350 »»	» »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	502 50	505 »»	2 50	»» »»
Saragosse	530 »»	538 75	8 75	» »»

On lit dans le *Constitutionnel :*

« L'état de santé de M. F. Solar ayant déterminé les médecins à lui conseiller un repos absolu, M. F. Solar a donné sa démission de cogérant de la Caisse générale des chemins de fer; par suite, le Conseil, par acte passé devant Mᵉ Gossart, notaire, a nommé, pour remplacer M. Solar, M. Halbronn, représentant de la Caisse générale des chemins de fer à Marseille. »

CHEMIN DE FER DIRECT DE GRENOBLE A CHAMBÉRY.

Une importante délibération a été prise récemment par le conseil municipal de Grenoble. Sur la proposition du maire et à la suite d'une délibération spéciale, il a voté à l'unanimité une adresse à l'Empereur demandant la mise en concession de la ligne directe de Grenoble à Chambéry et son exécution immédiate.

Ainsi que le fait remarquer avec raison le *Courrier de l'Isère*, la réunion de la Savoie à la France et la suppression des lignes de douanes qui séparaient cette province du département de l'Isère, impriment déjà une nouvelle activité aux relations si naturelles et si nombreuses qui existent depuis un temps immémorial entre les populations savoisiennes et dauphinoises.

Ces relations sont destinées à s'accroître, et le plus sûr moyen de les développer rapidement, en donnant satisfaction aux intérêts qui s'y rattachent, serait assurément la création d'une voie rapide et directe entre le Dauphiné et la Savoie.

Le projet n'est d'ailleurs pas nouveau. Bien avant qu'il ne fût question de la réunion de la Savoie à la France, la voie directe de Grenoble à Chambéry avait été comprise par la Compagnie du Dauphiné dans le projet de concession soumis, en 1852, à l'Empereur par M. Gaillard, maire actuel de Grenoble, et qui devait relier la ligne de Lyon-Méditerranée à la Savoie par un chemin de fer partant de Saint-Rambert, se dirigeant sur Grenoble, et de là vers la frontière sarde, en remontant la rive gauche de l'Isère.

La première partie de ce projet fut concédée en 1853 et mise à exécution. Elle est en pleine activité depuis quatre ans, de Saint-Rambert à Grenoble.

La seconde partie du projet, comprenant la ligne de Grenoble à la frontière sarde, avait été l'objet d'enquêtes prescrites par une décision ministérielle du 26 janvier 1853. A cette époque, les habitants de Grenoble et les populations de la vallée exprimèrent le vœu que le chemin de fer de Saint Rambert à Grenoble fût complété par la continuation de la ligne de Grenoble à la frontière sarde. Les vœux exprimés par le conseil général dans toutes ses sessions, les rapports des ingénieurs du contrôle et ceux du préfet de l'Isère se sont prononcés dans le même sens.

Approuvé par le conseil général des ponts et chaussées, le projet a reçu également l'approbation de la commission mixte des chemins de fer, le 4 février 1856. Il a été définitivement approuvé, à la même époque, par le ministre de la guerre et le ministre des travaux publics, et lorsqu'il s'est agi de fixer l'emplacement de la gare de Grenoble, le ministre des travaux publics, d'accord avec la Compagnie et la commission d'enquête, a déterminé cet emplacement sur la rive gauche de l'Isère, comme le seul qui pût se prêter au prolongement ultérieur jusqu'à la frontière.

La première station de ce prolongement devait être établie à Gières. La Compagnie comprit donc dans ses projets celui de continuer la voie jusque sur ce point, distant de 7 kilomètres de la gare de Grenoble.

Ces travaux préliminaires furent entièrement terminés, et cette partie du tracé a été successivement approuvée par la commission mixte et les ministres compétents, au mois de mai 1857. Mais, vers cette époque, la fusion de la Compagnie concessionnaire des chemins de fer du Dauphiné avec la Compagnie de la Méditerranée, fut cause que l'exécution de la voie ferrée de Grenoble à la frontière sarde n'eut pas de suite.

La situation nouvelle et les éléments industriels et commerciaux plus nombreux et plus favorables encore que par le passé, qui résultent de la suppression de la ligne de douanes entre Grenoble et Chambéry devaient naturellement raviver les espérances et les désirs de l'administration et des populations dauphinoises. On assure, d'ailleurs, que des offres ont été faites pour la concession du chemin de fer de Grenoble à Chambéry par une des premières maisons de banque de Paris.

En résumé, indépendamment des considérations agricoles, industrielles et commerciales qui viennent à l'appui des vœux des populations du Dauphiné, des considérations stratégiques de l'ordre le plus élevé militent en faveur de la réalisation prompte du projet dont il s'agit. C'est avec raison que le conseil municipal de Grenoble a fait ressortir la nécessité de relier, par des voies rapides, l'Isère à la Savoie et à la Haute-Savoie, par suite de la création d'une division militaire à Grenoble, qui rendra plus fréquents les rapports de l'administration et des populations, naguère séparées par une ligne de frontières.

Voici ce qu'est la question aujourd'hui, au point de vue de la nécessité et de l'urgence. Au point de vue de l'industrie et du mouvement international, il ne sera sans doute pas hors de propos de citer l'exposé des motifs du projet de loi soumis il y a plus de six ans à l'approbation du Corps législatif.

« Grenoble, reliée à Lyon et à Marseille, » est appelée, par sa position topographique, à devenir la tête de ligne de deux » chemins de fer qui, se dirigeant, l'un vers » la frontière d'Italie, par Briançon et par » le mont Genèvre, l'autre par la frontière » de Savoie, par Montmeillan, mettront un » jour Chambéry, le Piémont et la Lombardie en communication directe avec toute » la partie sud-ouest de la France. Le premier de ces chemins, après avoir franchi » les Alpes, ira se réunir au grand chemin » de l'Italie centrale, qui, de Turin, doit se » prolonger jusqu'à Ancône, se relier à Florence et à Rome, et offrir à la malle des » Indes, par Ancône, Turin, Grenoble et » Lyon, la voie la plus courte pour arriver » à Londres. L'avenir de nos relations internationales se trouve ainsi directement engagé dans une question qui, au premier » abord, se présente avec le caractère d'un » intérêt purement départemental. »

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENT.

Nous avons analysé, dans notre numéro du 23 juin dernier, le projet de loi relatif à l'établissement de divers chemins de fer d'embranchement, qui venait d'être soumis au Corps législatif.

Ce projet de loi concernait :

Le chemin de fer de Caen à Flers ;

Celui de Mayenne à Laval ;

L'embranchement d'Épinal à Remiremont ;

L'embranchement de Lunéville à Saint-Dié.

Le Corps législatif a été saisi, dans la séance du 30 juin, d'un autre projet de loi relatif à l'établissement, avec subvention de l'Etat comme pour le premier projet, des chemins de fer de Strasbourg à Barr, à Mutzig et à Wasselonne, et de Haguenau à Niederbronn.

Les motifs qui ont été présentés à l'appui du premier projet de loi sont invoqués également en faveur du second : nécessité et urgence de doter les centres industriels qui ne sont point en rapport direct avec le réseau de nos chemins de fer, de ces voies rapides et économiques de transport, afin de les mettre à même de lutter avec la concurrence étrangère ; concours sérieux de tous les intéressés, Etat, départements, communes, manufacturiers.

Depuis plusieurs années, les départements de l'Alsace se préoccupent des moyens de relier aux chemins de fer principaux qui les traversent les industrieuses vallées des Vosges où sont groupés, depuis Niederbronn jusqu'à Sainte-Marie-aux-Mines, Wesserling et Thann, un grand nombre d'établissements industriels d'une importance considérable.

Les chemins de fer sont aussi indispensables à la prospérité et au développement des forges et hauts-fourneaux, les manufactures d'armes, les filatures et établissements de tissage, les fabriques de quincaillerie, les scieries, qu'aux eaux thermales existant dans ces vallées ; et qu'aux usines répandues sur le versant opposé.

Le conseil général du département du Bas-Rhin et les communes intéressées ont été unanimes pour demander l'autorisation d'appliquer à la création des chemins de fer d'embranchement les ressources que la loi du 21 mai 1836 a affectées à l'établissement des chemins vicinaux, et le Corps législatif a adopté ce système en votant, dans la dernière session, le 16 juin 1859, un projet autorisant le département du Bas-Rhin à affecter aux embranchements de chemins de fer, comme lignes vicinales de grande communication, le produit de l'imposition extraordinaire au principal des quatre contributions votée pour 1860, 1861, 1862, 1863, 1864 et 1865.

Ce système constitue, comme on le voit, une modification très-importante à la loi des chemins de fer du 11 juin 1842, qui mettait à la charge de l'Etat et des communes les acquisitions de terrains, les terrassements, les ouvrages d'art et les stations. Cette dépense sera supportée par le département et les communes du Bas-Rhin dans la proportion de 40 0/0 pour le département et de 60 0/0 pour les communes. Le conseil général s'est en outre engagé par deux délibérations ultérieures à fournir le ballast ainsi que les traverses, et à poser le télégraphe électrique.

Ces dépenses faites, la Compagnie concessionnaire n'aura plus qu'à pourvoir à la pose de la voie ferrée, à la construction des ateliers et à la fourniture du matériel roulant.

D'après les avant-projets de M. Coumes, ingénieur en chef des ponts et chaussées, le chemin de Strasbourg à Molsheim, Barr et Wasselone, se détache de la ligne de Strasbourg à Bâle, à 5 kilomètres de cette première ville, et se développe sur une longueur de 50 kilomètres, y compris l'embranchement de Mutzig. La ligne de Naguenau à Niederbronn aurait une longueur de 20 kilomètres.

La dépense totale d'établissement du chemin de Strasbourg à Barr et Wasselonne est évaluée à 5,180,000 fr., soit 104,386 fr. par kilomètre.

Cette dépense se répartit de la manière suivante :

Dépenses à la charge des départements et des communes.

	dépenses totales.	dépenses par kilom.
Frais généraux,	Néant.	Néant.
Achats de terrains,	500,014 05	10,172 73
Terrassements et raccordements et redressement des chemins,	379,058 77	7,711 70
Ouvrages d'art,	91,569 [illegible]	1,862 98
Stations,	418,906 »	8,522 59
Ballast,	342,870 30	6,975 66
Traverses,	206,383 »	4,202 90
Maisons et guérites de gardes-barrières,	74,290 »	1,511 44
Poteaux et fils télégraphiques,	12,728 25	260 17
Sommes à valoir pour dépenses imprévues,	253,049 80	5,167 »
Totaux,	2,280,000 »	46,386 34

Dépenses à la charge des concessionnaires, y compris la subvention de l'Etat

Voie de fer et matériel fixe,	1,350,000 »	27,000 »
Voie de garage (1/5 environ),	270,000 »	5,400 »
Intérêts pendant la construction,	180,000 »	3,000 »
Matériel roulant,	1,100,000 »	22,000 »
Totaux,	2,900,000 »	58,000 »
Totaux généraux,	5,180,000 »	104,386 34

L'exposé des motifs fait remarquer toutefois et avec raison que ces évaluations paraissent faibles et semblent devoir être dépassées, si on les rapproche des frais de construction des chemins de fer d'embranchement exécutés en France dans ces dernières années.

Ainsi les dépenses brutes par kilomètre du chemin de Mulhouse à Thann ressortent à 200,000 fr.; celles du chemin de Strasbourg-Wissembourg, à 251,000 fr.; celles de Metz à Thionville, à 211,000 fr.; celles de Blainville à Epinal, à 220,000 fr. Il est vrai que les dépenses de construction du chemin de Châlons au camp ne se sont élevées qu'à 146,000 fr. par kilomètre, mais cette somme est encore supérieure de plus de 40,000 fr. à l'évaluation ci-dessus de 104,386 fr.

Cependant, nous reconnaissons qu'on ne saurait préjuger, d'une manière absolue, le prix de revient d'un chemin de fer, prix qui dépend d'un foule de circonstances; telles que valeur des terrains, importance des déblais et remblais, ouvrages d'art, luxe plus ou moins grand des gares et stations; enfin, montant des sommes affectées au service des intérêts du capital employé à la construction. Or, il arrive précisément que dans le système adopté par le Bas-Rhin, cette dernière nature de dépenses est presque nulle.

En résumé, les dépenses à la charge des Compagnies qui accepteront la concession ne comprennent que la fourniture et la pose de la voie ferrée, évaluée à 36,000 fr. par kilomètre, et le prix du matériel roulant, porté à 22,000 fr. par kilomètre.

Le produit brut de la ligne de Strasbourg à Molsheim, Barr et Muttzig, est estimé à 10,331 fr. par kilomètre.

Celui du chemin de Haguenau à Niederbronn, à 8,191 fr.

Sur le refus de la Compagnie de l'Est de se charger du complément des travaux et de l'exploitation, il s'est formé dans le pays deux sociétés particulières; l'une, présidée par le maire de Strasbourg; l'autre, placée sous la direction de MM. de Dietrich et Ce, maîtres de forges, propriétaires du grand établissement de Niederbronn. Les Sociétés ont proposé au gouvernement de se charger de l'entreprise relative au chemin de Strasbourg à Wasselonne; la seconde, de l'entreprise de Haguenau à Niederbronn, sous la condition que l'Etat leur allouerait, avec la concession de ces embranchements, une subvention de 12,000 fr. par kilomètre, et la garantie d'un minimum d'intérêt sur le montant du surplus du capital qu'elles auraient à dépenser.

Le gouvernement n'a pas cru devoir créer un précédent, en accordant cette garantie; mais il a accordé une subvention de 12,000 fr. par kilomètre, soit 600,000 fr. pour le chemin de Strasbourg à Barr et Wasselonne, et 240,000 fr. pour celui de Niederbronn.

Le caractère d'utilité des deux chemins projetés, au double point de vue des intérêts locaux et de l'intérêt des exploitations forestières de l'Etat et des industries de l'Etat, ne pouvait faire doute pour personne. Il était donc à la fois juste et politique d'encourager l'initiative féconde des populations actives et énergiques de l'Alsace.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Le Corps législatif a été saisi, dans sa séance du 5 juillet, du projet de loi portant concession des chemins de fer de Besançon à Vesoul et de Besançon à Gray.

Nous reviendrons avec détails sur ce projet dans un prochain numéro.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 28 juin.

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis en assemblée générale ordinaire et extraordinaire le 28 juin dernier, au siége de la Société, 68, boulevard de Strasbourg.

Nous publions dans notre supplément de ce jour le rapport présenté à l'assemblée au nom du Conseil d'administration.

Ce rapport donne sur l'exploitation et sur la marche des travaux des détails qui seront lus avec intérêt; mais le fait principal qui ressort de ce travail, c'est la libération des actions au-dessous de 500 fr.

Le capital actuel de la Compagnie se compose de 36 millions, dont 25 millions en actions, 8 millions en obligations et 3 millions de subvention. Il résulte des évaluations nouvelles faites par les ingénieurs de la Compagnie que la construction du réseau n'exigera qu'une dépense de 31 millions. La différence de 5 millions répartie entre les 50,000 actions représente une somme de 100 fr. par action. Ainsi se trouverait réduite à 400 fr. l'action de 500 fr. L'appel de 100 fr. par action qui va avoir lieu à partir du 20 de ce mois jusqu'au 20 août, permettra de faire admettre dès cette époque, les obligations de la Compagnie à la cote officielle de la Bourse de Paris et sur tous les marchés financiers français.

Voici, du reste, le texte des résolutions soumises à l'assemblée générale :

L'assemblée consultée :

1° Approuve les comptes de l'exercice 1859;

2° Ratifie la nomination de M. le vicomte

de Sers, en qualité de membre du Conseil d'administration ;

3° Décide que les actions seront définitivement libérées à 400 fr., et donne au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de poursuivre, auprès du gouvernement grand-ducal, les modifications qu'il sera jugé nécessaire d'apporter aux statuts, par suite de cette libération.

Sur la proposition d'un actionnaire, l'assemblée, avant de se séparer, a voté des remerciments au Conseil d'administration et au directeur général.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 30 JUIN 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 30 juin
Paris-Méditerranée	33.138 17	875 »»
Nord	29.435 06	981 25
Orléans	20.759 80	1340 »»
Ouest	19.782 70	570 »»
Est	17.497 12	598 75
Bességes	16.772 95	440 »»
Midi	13.192 60	515 »»
Genève	12.233 34	397 50
Ardennes	10.102 70	460 »»
Dauphiné	9.284 28	385 »»
Autrichiens	fl. 6.392 55	520 »»
	Au 23 juin.	
Madrid à Alicante	15.805 11	530 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	13.467 25	502 30
Victor-Emmanuel	17.666 89	415 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

EMPRUNT DE LA VILLE DE PARIS.

Nous publions ci-après le rapport du ministre de l'intérieur à l'Empereur sur le projet de loi ayant pour objet d'autoriser la ville de Paris à émettre 287,618 obligations au capital de 500 fr. pour concourir aux dépenses de l'extension des limites de la ville.

Nous devons cependant faire remarquer que ce projet, qui a été publié par divers journaux politiques, n'a pas encore reçu la sanction officielle du *Moniteur* ; nous le donnons donc seulement à titre de renseignement.

F. Grimaud.

Extrait de la correspondance du journal le Nord.

« Sire,

» L'extension des limites de Paris impose à la ville des dépenses considérables, non-seulement pour accomplir la réunion effective à son territoire des communes ou portions de communes qui s'y trouvent annexées, mais encore pour assurer progressivement aux populations nouvelles, placées sous son administration, les mêmes conditions d'ordre, de salubrité et de bien-être qu'aux habitants de l'ancien Paris. On ne saurait fixer dès à présent d'une manière précise le montant des dépenses qu'entraînera cette extension, mais il est permis de les évaluer approximativement à cent cinquante millions de francs.

» Pour couvrir ces dépenses exceptionnelles, il faut à la ville des ressources extraordinaires. En effet, l'excédant annuel de ses recettes de toute nature sur ses dépenses est consacré d'avance à diverses catégories de travaux qu'elle est tenue d'exécuter dans un délai de dix ans, à partir de 1858, aux termes de lois, de décrets, de conventions formelles passées avec l'Etat. D'après les faits constatés au 31 mai dernier, la complète exécution de ces travaux exigera une somme nette de 130,921,378 fr. 13 c. Cette somme peut être aisément fournie par les ressources du budget municipal d'ici à la fin de 1868 ; mais il n'est pas possible d'ajourner jusqu'à cette époque les dépenses commandées par l'extension de Paris.

» Dans ces circonstances, le conseil municipal, d'accord avec le préfet, a reconnu la nécessité de recourir à un emprunt. Toutefois, comme il serait contraire aux principes d'en appliquer le produit à des dépenses encore incertaines dans leur objet et dans leur quotité, le conseil a pensé qu'il convenait: 1° de reporter l'affectation de cet emprunt sur les grands travaux dans lesquels la ville est engagée par des actes antérieurs et dont le devis est clairement déterminé ; 2° de rendre ainsi disponibles les excédants de recettes ordinaires pour chacun des prochains exercices, et d'employer successivement ces excédants aux dépenses que rend indispensables l'annexion de l'ancienne banlieue.

» Le conseil municipal fait d'ailleurs remarquer que le montant des engagements contractés par la ville, en vertu d'actes législatifs ou autres, et qui la lient pour huit ans encore, équivaut à peu près à la somme approximative qu'elle devra consacrer, pendant une période égale, aux besoins nouveaux résultant du déplacement de l'enceinte et de la réunion à Paris des territoires enveloppés par les fortifications.

» Pour réaliser ce nouvel emprunt, le conseil municipal, dans sa séance du 20 juin courant, propose de créer deux nouvelles séries d'obligations tout à fait semblables à celles du précédent emprunt de 1855, portant également les numéros 1 à 150,000, mais dont on retrancherait les 6,191 numéros sortis aux tirages effectués jusqu'au 1er septembre prochain. L'émission à faire comprendrait donc au total 287,618 obligations constituées au capital de 500 fr., portant chacune 15 fr. d'intérêts, divisées en deux séries, ayant droit à des lots montant, pour chacune, à 300,000 f. par an et remboursables en trente-sept ans, à partir du 1er septembre 1860.

» La combinaison adoptée par l'administration municipale me paraît la plus rationnelle et la plus simple. En effet, elle permettra tout à la fois à la ville de Paris de continuer sans interruption les grandes opérations de voirie en cours d'accomplissement, et de pourvoir successivement, suivant le degré d'urgence, à toutes les dépenses nécessaires pour achever l'œuvre de l'annexion. En outre, il sera possible de faire rentrer promptement la dette de la caisse des travaux dans les limites normales de 60 millions, et de ne pas prolonger l'émission supplémentaire de 40 millions de bons qu'il s'agit d'autoriser pour 1860 et 1861.

» D'un autre côté, l'amortissement du nouvel emprunt n'exigera qu'une somme annuelle d'environ 7 millions. La ville prélèvera sans difficulté cette somme sur ses revenus, qui, d'après le compte administratif de l'exercice 1858, dépassaient les dépenses ordinaires de 18,552,697 fr. Suivant les prévisions du budget de l'exercice 1860, cet excédant s'élèvera à 33,090,422 fr.

» Enfin, on voit par un état joint au dossier de la dette municipale que, de 1861 à 1897, la ville n'aura à rembourser, non compris le nouvel emprunt, qu'une somme évaluée en moyenne, savoir: de 1861 à 1871, à 10 ou 12 millions; de 1872 à 1873, à 4 ou 5 millions; en 1874, à 16,897,517 fr., de 1875 à 1897, à 3 ou 4 millions.

» Par ces diverses considérations, j'ai l'honneur de soumettre à la sanction de Votre Majesté le projet de loi dont la teneur suit.

» Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-obéissant, très-dévoué et très-fidèle serviteur et sujet.

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé : Billault.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, après avoir fait examiner la question et entendu la Compagnie d'Orléans, vient d'inviter cette Compagnie à étudier un projet qui aurait pour effet de relier les deux lignes principales des chemins de fer bretons, de Nantes à Châteaulin et de Rennes à Brest, à un point voisin de cette dernière ville.

— La chambre de commerce de Saint-Lô vient d'adresser au Corps législatif une pétition, revêtue d'un grand nombre de signatures, et sollicitant la priorité d'exécution du chemin de fer de Granville sur celle de l'embranchement de Caen à Flers, qui n'est projeté, dit cette pétition que depuis quelques semaines, tandis que l'autre est décidé depuis des années, et que le pays tout entier le réclame et l'attend avec la plus vive impatience.

— Les travaux du chemin de fer de Périgueux à Brive marchent très-activement. Les habitants de cette dernière ville entendent déjà les sifflements de la vapeur. Des locomotives transportant le ballast arrivent à 3 kil. de Brive. Cette semaine, les trains seront organisés et viendront déposer le matériel dans la gare même où les travaux sont poussés avec

une grande rapidité. On ne doute plus que la ligne soit livrée à la circulation le 1er septembre.

— On annonce qu'une Compagnie vient de se former pour la création d'un chemin de fer entre Reims et Metz, qui traverserait le camp de Châlons et formerait une excellente ligne stratégique. Des souscriptions ouvertes dans les départements intéressés ont déjà produit des sommes considérables.

— La *Revue d'Autun* annonce que M. le ministre des travaux publics, sur les instances du comité de la vallée de l'Arroux, et conformément à la promesse faite par lui à l'un de ses membres, vient d'inviter la Compagnie de Lyon à produire sans retard les études *définitives* sur les deux tracés du chemin qui doit relier Nevers à Chagny, soit par le Creuzot, soit par Epinac et Autun.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

9 juillet. — **Compagnie générale des Eaux.** — Convocation d'une assemblée générale, salle Herz, à 3 heures. Dépôt de 40 actions au siége social, rue Saint-Arnaud, 8.

25 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Cadet, 16, à Paris. Dépôt de 10 actions, 20 jours avant la réunion, rue Bergère, 14.

31 juillet. — **Société des Ponts.** — Réunion, rue de la Ville-l'Évêque, 40, des assemblées générales pour chacune des Sociétés indiquées dans l'avis que nous avons publié dans nos annonces du 30 juin.

6 août. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis en tête du journal.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Midi.** — Intérêts sur les actions pour le premier semestre de 1860, soit 17 fr. par action nominative, et 16 fr. 60 c. par action au porteur, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 65 c. par action au porteur (impôt déduit), à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer de la Croix-Rousse.** — Intérêts semestriels sur les actions, à raison de 4 0/0 l'an, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Richelieu, 79.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du premier semestre d'intérêts, soit 12 fr. par action, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 15 fr. par action, rue de Provence, 50. (Voir l'avis publié dans notre numéro du 16 juin, page 537.)

2 juillet. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Paiement des intérêts semestriels à 5 1/2 0/0 l'an, soit 11 fr. 25 par action. (Voir aux annonces du 23 juin.)

2 juillet. — **Société des chemins autrichiens.** — Paiement de 22 fr. 50 c. par action, à titre d'intérêts, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer Impératrice Elisabeth.** — Paiement du coupon semestriel, soit 5 florins 25 k, valeur d'Autriche, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

2 juillet. — **Chemins de fer portugais.** — Paiement du coupon semestriel, soit 8 fr. par action libérée de 200 fr., à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, à la Compagnie du crédit commercial.

2 juillet. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du premier semestre d'intérêts de 1860 sur les actions de la Compagnie. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Intérêts semestriels sur les sommes versées, soit 14 fr. 17 c. 1/2 à déduire sur l'appel de fonds en cours d'exécution du 2 au 10 juillet.

2 juillet. — **Crédit foncier de France.** — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, au siége social à Paris et dans les recettes générales de France.

2 juillet. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Paiement du semestre d'intérêts sur les actions nouvelles (émission du 20 janvier 1858), dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Marseille et Bordeaux, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers.

2 juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Paiement de 4 fr. 50 c. par action, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Paiement du troisième coupon d'intérêts, à Paris, place Vendôme, 12.

2 juillet. — **Caisse Lécuyer et Ce.** — Paiement du premier semestre d'intérêts pour 1860, soit 12 fr. 50 c. par action.

2 juillet. — **Banque de Darmstadt.** — Intérêts de 10 fr. 70 c. par action, rue Taitbout, 52.

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts du premier semestre 1860, soit 10 fr. pour les actions anciennes, et 5 fr. pour les actions nouvelles, sous déduction de l'impôt de 31 c. pour les actions anciennes, et de 33 c. pour les nouvelles, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

(DIVIDENDES.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement de 39 fr. 90 c. (impôt déduit) pour solde du dividende de 1859 sur les actions anciennes; de 7 fr. sur les actions nouvelles et de 8 fr. 43 c. 3/4 pour les actions nouvelles de Charleroi. Ces coupons seront pris en déductionpour le versement complémentaire de 200 fr. sur les 41,667 actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, et dont la libération doit être faite le 31 décembre prochain pour dernier délai, à la caisse de la Compagnie, 24, place Roubaix.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement de 12 fr. par action formant le dividende de 1859, soit, avec les intérêts déjà payés à raison de 6 0/0 l'an, un revenu total de 36 fr. par action libérée de 400 fr., à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Banque de France.** — Dividende du premier semestre de 1860, soit 68 fr. par action.

2 juillet. — **Mines de la Grand'-Combe.** — Paiement de 30 fr. par action, à titre de dividende (exercice 1859), rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

2 juillet. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action formant le dividende de l'exercice 1859, à la caisse de la Société, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Paiement du solde du dividende pour l'exercice 1859, soit 36 fr. par action nominative, et 35 fr. 41 c. pour les actions au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Compagnie générale des eaux** — Paiement du solde du dividende de 1859, soit 6 fr. par action, et de 5 fr. par action sur le dividende de 1860, au siége de la Compagnie, rue Saint-Arnaud, 12.

2 juillet au 31 août. — **Société espagnole mercantile et industrielle.** — Paiement de 22 fr. 9? c. à titre de dividende et d'intérêts, à Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 16 juin, page 541.)

6 juillet. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** Paiement anticipé de la deuxième moitié du dividende, dont l'échéance ne venait qu'en novembre prochain. (Voir les motifs aux annonces du 30 juin.)

Service des Obligations.

2 juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations de la Compagnie, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

2 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 15 fr. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations dont le détail suit :

1° Emission 1858-1859 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative; 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit);

2° Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, émissions de 1852 et de 1855 3 0/0, 7 fr. 50 c. par obligation nominative, 7 fr. 30 c. par obligation au porteur (impôt déduit);

3° Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon : emprunt de 30 millions à 5 0/0, 25 fr. par obligation nominative, 24 fr. 35 c. par obligation au porteur. Dépôt des titres ou coupons dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille. (Voir pour renseignements plus complets l'avis publié par la Compagnie à nos annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'annonce publiée à ce sujet dans notre numéro du 16 juin, page 539.)

2 juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations d'Orléans, de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et de l'ancienne Compagnie d'Orsay. On trouvera les détails concernant ces divers coupons à nos annonces du 30 juin.

2-6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur diverses séries d'obligations dont le détail est indiqué à l'avis publié à nos annonces du 30 juin.

2 juillet. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations provenant de divers emprunts. (Voir l'avis publié à nos annonces du 30 juin.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Midi.** — Intérêts sur les obligations pour le premier semestre 1860, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 31 c. par obligation au porteur, impôt déduit, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 32 c. par obligation au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations, soit 7 fr. 31 c. par titre au porteur, et 7 fr. 50 c. par titre nominatif, à la caisse de la Compagnie, rue de Provence, 72. (Voir aux annonces de ce jour.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Genève.** —

intérêts sur les obligations. (Voir l'avis publié aux annonces du 30 juin.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du semestre d'intérêts, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié aux annonces du 9 juin.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts de 7 fr. 50 c. par obligation, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts aux obligations. (Voir notre numéro du 19 juin, page 537.)

2 juillet. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts du premier semestre, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 30 juin.)

2 juillet. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Intérêts aux obligations, soit 11 fr. 50 c. par titre nominatif, et 12 fr. 21 c. par titre au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 juillet. — **Union des gaz.** — Intérêts aux obligations, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

2 juillet. — **Société Cail et Cie.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations de la Compagnie, soit 10 fr. par obligation, sous déduction de l'impôt, quai de Billy, 48.

2 juillet. — **Société de Pallières.** — Paiement du coupon semestriel n° 3 aux porteurs d'obligations, à Paris, chez MM. L.-S. Kœnigswarter, banquiers.

15 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié à notre numéro du 16 juin, page 537.)

APPELS DE FONDS

1er au 10 juillet. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Versement des 100 fr. restant dus sur les actions émises en 1857 pour l'exploitation de la ligne du Brésil et de la Plata, à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, banquiers.

1er au 15 juillet. — **Chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.** — Appel du quatrième versement de 100 fr. par action. (Voir l'avis publié par la Compagnie dans notre numéro du 19 juin, page 537.)

1er au 15 juillet. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du deuxième versement de 70 fr. par obligation. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

2 au 10 juillet. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel de 5 0/0 sur les actions formant le vingtième et dernier versement, à Paris, chez MM. Marcuard et Ce, banquiers.

7 au 20 juillet. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 250 fr. par action formant la libération des actions, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

20 juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

2 juillet. — **Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (Bourbonnais). — Remboursement à 1,250 fr. de 132 obligations sorties au tirage du 24 mai 1860, et dont la liste se trouve à nos annonces du 26 mai, page 459.)

2 juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud. — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 22 juin, et dont la liste officielle se trouve à nos annonces du 23 juin.

2 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations des divers emprunts de la Compagnie, et dont on trouvera le détail dans l'avis communiqué par la Compagnie, et que nous publions dans notre numéro du 23 juin, page 555.)

2 juillet. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Remboursement à 500 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 20 juin, et dont la liste officielle se trouve à nos annonces du 23 juin.

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 24 au 30 juin	1683	1,258,201 26	747 59	1618	1,037,452 05	641 17	16.59	».»»
ORLÉANS (1)	24 — 30 —	1475	1,327,823 20	900 22	1475	1,185,045 79	803 42	10.76	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	24 — 30 —	1406	1,901,957 16	1,352 74	1406	1,976,020 99	1,405 42	»	3.75
OUEST (1)	24 — 30 —	1213	1,044,475 31	861 05	1188	898,965 15	756 70	13.80	»
NORD (1)	24 — 30 —	964	1,143,951 31	1,186 67	964	1,014,338 63	1,052 31	12.77	»
MIDI (1)	24 — 30 —	793	423,108 36	533 56	793	388,711 02	490 17	8.84	»
LYON A GENÈVE (1)	24 — 30 —	231	149,412 73	648 81	231	128,062 36	556 28	15.85	»
ARDENNES (1)	24 — 30 —	164	68,822 14	419 64	157	59,680 69	380 17	10.38	»
DAUPHINÉ	24 — 30 —	134	56,769 50	423 65	134	46,868 31	349 75	21.12	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	24 — 30 —	33	19,770 30	599 10	33	24,806 20	751 70	».»»	20.30
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	17 — 23 —	1326	823,074 20	620 71	1326	1,308,907 20	994 67	»	37.59
AUTRICHIENS	24 — 30 —	1323	fl. 392,724 »»	296 84	1323	fl. 400,180 »»	302 48	»	1.86
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	17 — 23 —	482	288,268 »»	598 06	482	220,939 29	458 36	30.83	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	17 — 23 —	57	18,397 07	322 76	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	24 — 30 —	275	72,843 66	264 88	265	55,625 11	209 95	26.16	»
CENTRAL SUISSE	24 — 30 —	236	121,650 72	515 46	206	101,163 70	491 09	4.96	»
VICTOR-EMMANUEL	18 — 24 —	214	138,840 02	648 78	214	181,724 65	849 18	».»»	23.60
OUEST SUISSE	22 — 28 —	97	40,975 28	422 42	80	32,575 58	407 19	3.74	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	17 — 23 —	52	11,531 40	221 75	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale ordinaire des actionnaires tenue à Madrid le 22 mai 1860.

PRÉSIDENCE DE M. O'SHEA, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Conformément à l'article 38 de nos statuts, qui rend obligatoire la tenue annuelle, au mois de mai, d'une assemblée générale, nous avons l'honneur de vous présenter aujourd'hui, non le résultat de la première année d'exploitation, mais celui de huit mois seulement.

Notre rapport nedoit pas se borner à vous exposer ces résultats, mais il doit contenir aussi tout ce qui concerne la construction de la ligne elle-même ; vous pourrez ainsi mettre en regard du chiffre des sacrifices que vous vous êtes imposés celui des produits obtenus dès l'origine et prévoir quels seront les bénéfices à venir.

Mais il s'est écoulé trop peu de temps depuis l'assemblée extraordinaire tenue le 23 février dernier, dans laquelle nous vous avons soumis tous les comptes de la construction, pour que nos calculs d'aujourd'hui diffèrent d'une manière sensible des calculs présentés il y a deux mois. Nous nous bornerons donc à vous les rappeler sommairement et à vous indiquer la faible augmentation des dépenses que nous avons effectuées.

La constitution de la Compagnie a été décrétée en date du 23 juin 1857, et la première section de la ligne de Séville à Lora a été mise en exploitation le 5 mars 1859. La ligne entière de Cordoue à Séville a été ouverte le 2 juin suivant. Tous les travaux ont donc été exécutés en moins de deux années.

Ces travaux avaient nécessité, en janvier 1860, une dépense de 24,727,588 fr. 43 c., soit, en réaux, 93,964,836 03.

	rv.	fr.
Depuis lors, il a été dépensé à Séville,	474,106 91	124,764 98
Et on a payé, à Paris, pour le matériel fixe et roulant,	1,196,402 12	314,842 07
Total,	1,670,509 03	439,607 05

Comme vous le voyez, ces chiffres diffèrent bien peu et justifient ce que nous vous disions, le 23 février, de l'exécution à peu près complète de nos travaux.

L'ensemble des dépenses de premier établissement faites et à faire s'élève à 27 millions à peu près, dont :

Pour la construction de la voie,	10,600,000 fr.
Pour le matériel fixe,	4,500,000
Pour le matériel roulant,	3,000,000
Pour les constructions accessoires, bâtiments de stations, etc.,	4,200,000
Pour frais généraux, intérêts, charges de la concession,	3,500,000
Pour achat de terrains,	1,200,000
	27,000,000 fr.

L'ensemble des ressources entièrement réalisées à ce jour s'élève, de son côté, à 27 millions, dont, en actions 2/3,	18,000,000 fr.
En obligations 1/3 (proportion fixée par les statuts),	9,000,000
	27,000,000 fr.

Les obligations ont été émises en vertu des délibérations de deux assemblées générales, en date, la première, du 30 décembre 1857, et la seconde, du 23 février dernier. La totalité des obligations émises en vertu de cette seconde autorisation a déjà été réalisée. La facilité de cette émission et le taux favorable obtenu sont les meilleurs indices du crédit sérieux de votre entreprise.

Nous ne faisons point entrer dans les chiffres qui précèdent, soit comme dépenses, quelques améliorations d'aménagement de gares, etc., que l'augmentation du trafic rendra nécessaires, soit comme recettes, le résultat d'un litige encore pendant entre la Compagnie et ses entrepreneurs, par suite de l'appel interjeté par ces derniers à la suite d'un jugement de première instance qui nous a donné satisfaction sur les principaux points.

En réalité, le temps écoulé depuis l'ouverture de la ligne entière et la parfaite régularité du service attestent que nos travaux sont à peu près terminés et qu'ils ont été bien exécutés. Nous sommes heureux de vous rappeler, à cet égard, la haute approbation que le gouvernement de Sa Majesté a daigné nous exprimer. Dans une circonstance mémorable, lorsque la nation tout entière cherchait à s'unir aux efforts de son héroïque armée, nous avons obtenu, pour la bonne exécution de nos transports militaires, les éloges de l'illustre maréchal mis à la tête des troupes de la reine. C'est à notre Compagnie qu'il a eu particulièrement recours pour l'exécution d'un chemin de fer sur la côte même du Maroc ; c'est de l'un de nos ingénieurs qu'il a réclamé les services.

Pour terminer par un chiffre significatif ce qui concerne la construction de la ligne, nous nous bornerons à vous faire remarquer qu'une dépense de 27 millions, pour une ligne de 131 kilomètres, porte la dépense kilométrique à 206,000 francs.

D'après ce qui vient de vous être dit de l'avancement des travaux, ce chiffre n'a rien d'hypothétique et doit être considéré comme définitivement acquis.

Nous avons déjà dit que la section de Séville à Lora avait été ouverte le 5 mars 1859 : les recettes de cette exploitation partielle, depuis le 5 mars jusqu'au 2 juin, faite moins en vue de bénéfices à recueillir que pour satisfaire à la juste impatience des provinces, et répondre à la bienveillance du gouvernement en devançant même l'époque d'ouverture légalement fixée,

	rv.	fr.
ont été de	440,211 40	115,845 10
Depuis l'ouverture de la ligne entière, du 3 juin au 31 décembre 1859, la recette s'est élevée, déduction faite des détaxes, à	3,113,259 87	819,278 91
Soit pour l'exploitation entière,	3,553,471 27	935,124 01
A quoi il faut ajouter : pour la subvention, à raison de 616,000 fr. par an,	1,583,241 24	416,642 43
Total,	5,136,712 51	1,351,766 44
La dépense totale, y compris les intérêts, a été de	2,790,322 15	734,295 29
Ce qui donne un excédant de recettes sur les dépenses de	2,346,390 36	617,471 15

Vous nous permettrez d'entrer dans quelques détails au sujet de ces chiffres de recettes et dépenses.

La période d'exploitation partielle de Séville à Lora peut être considérée comme équivalant à un mois d'exploitation de la ligne entière : c'est donc sur une moyenne de huit mois d'exploitation de la ligne entière que vous pourrez baser les appréciations que notre rapport ferait naître dans vos esprits.

	r. v.	fr. c.
Dans les résultats du trafic, les transports à grande vitesse sont compris pour	2,103,388 94	553,523 41
Ceux de la petite vitesse pour	1,438,187 10	378,470 28
Quelques recettes en dehors du trafic ont donné	22,536 34	5,930 62
Total,	3,564,112 38	937,924 31
D'où il faut déduire pour rectification et détaxes,	10,641 11	2,800 30
Produit net,	3,553,471 27	935,124 01

	r. v.	fr. c.
En décomposant ces chiffres par catégorie de transports, on trouve pour la grande vitesse que les voyageurs ont donné,	1,925,882 51	506,811 19
Bagages et messageries,	177,506 43	46,712 22
	2,103,388 94	553,523 41

Pour la petite vitesse :

	r. v.	fr. c.
Marchandises,	1,349,005 82	355,001 53
Voitures, animaux et recettes diverses,	89,181 28	23,468 75
	1,438,187 10	378,470 28

	r. v.	fr. c.
Les dépenses d'exploitation proprement dites sont de	1,971,063 94	518,858 92
Qui se décomposent comme suit :		
Administration centrale, personnel et frais généraux,	118,211 23	31,108 22
Exploitation commerciale,	972,987 45	256,049 31
Entretien du matériel et traction,	714,938 12	188,141 61
Voie, personnel et dépenses diverses,	165,527 14	43,559 78
	1,971,663 94	518,858 92

Il résulte de ces chiffres que les dépenses de l'exploitation proprement dite se sont élevées, par kilomètre, à 3,960 fr. 75 c. (rx. 15,050.85) pour huit mois, soit une moyenne annuelle de 5,951 fr. 12 c. (rx. 22,576.25.) Ces résultats sont certainement satisfaisants ; mais il faut reconnaître que nous avons dû, comme cela se pratique pour une première année d'exploitation mettre la plus grande partie des frais d'entretien de la voie au compte de la construction ; or la direction a évalué, dans le budget de 1860, les frais d'entretien de la voie et des bâtiments, par kilomètre, à rx. 5,600 (fr. 1,473), et les frais entiers d'exploitation à rx. 27,480 (fr. 7,230), somme supérieure à la dépense de cette année. En 1859, la proportion des frais d'exploitation, par rapport à la recette, a été de 55 1/2 0/0 ; — pour 1860, la direction la porte dès à présent à 60 0/0. Il ne vous échappera pas que l'exploitation de cette année incomplète ne peut être considérée comme type, et que dans l'avenir on aura plutôt à prendre pour point de départ l'année 1860, et à rechercher les améliorations possibles, en comparaison avec les résultats que cette année aura donnés.

C'est par ce même motif que nous n'avons pas cru devoir insérer dans ce rapport les résultats statistiques de l'exploitation de 1859, ces résultats ne pouvant évidemment servir de base pour en déduire les faits que présentera l'exploitation normale des années à venir.

Aux dépenses d'exploitation, il faut ajouter le service des intérêts, soit rx. 818,658.21 (fr. 215,436 37), qui représentent la part afférente à l'exploitation sur les intérêts et amortissement des obligations émises jusqu'au 31 décembre dernier.

L'excédant des recettes sur les dépenses est, comme nous l'avons dit, de rx. 2,346,390.36 (fr. 617,471 15), sur lesquels on doit porter à la réserve, aux termes de l'article 54 des statuts, 5 0/0 pour dépenses imprévues, soit rx. 117,319.50 (fr. 30,873.55).

Le produit net à distribuer aux actionnaires est donc de :

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

COMPTE DE L'EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1859.

DÉPENSES.

	fr. c.	fr. c.	fr. c.	réaux.	réaux.	réaux.
Intérêts et amortissement des obligations	»	»	215.436 37	»	»	818.658 21
Administration centrale.						
Personnel de l'administration	18.923 23			71.908 27		
Frais généraux d'administration	10.035 86			38.136 27		
Frais de surveillance de l'Etat	2.149 13	31.108 22		8.166 60	118.211 23	
Direction et exploitation commerciale.						
Personnel	60.494 13			229.877 81		
Personnel des gares et des trains	158.426 68			602.021 41		
Dépenses diverses du service central	15.871 03			60.309 86		
Dépenses diverses des gares	21.257 47	256.049 31		80.774 37	972.987 45	
Matériel et traction.						
Personnel du matériel et de la traction	44.633 84			169.608 63		
Combustible des machines	63.640 86			241.8?5 24		
Eau des machines	16.886 20			64.167 60		
Graissage et éclairage des machines	19.380 91			73.647 42		
Nettoyage des machines et dépenses diverses	19.106 55			72.604 90		
Entretien et réparations des machines et voitures	17.107 53			65.008 65		
Dépenses diverses	7.385 72	188.141 61		28.065 68	714.938 12	
Voie (surveillance).						
Personnel et dépenses diverses	»	43.559 78	518.859 92	»	165.527 14	1.971.663 94
			734.295 29			2.790.322 15
Excédant des recettes sur les dépenses	»	»	617.471 15	»	»	2.346.390 36
Totaux			1.351.766 44			5.136.712 51

RECETTES.

	fr. c.	fr. c.	fr. c.	réaux.	réaux.	réaux.
Grande vitesse.						
Voyageurs	506.811 19			1.925.682 51		
Bagages et chiens	8 349 25			31.727 16		
Messagerie	31.942 37			121.380 98		
Voitures et animaux	5.958 13			22.640 90		
Recettes diverses	462 47	553.523 41		1.757 39	2.103.388 94	
Petite vitesse.						
Marchandises	355.001 53			1.349.005 82		
Voitures et animaux	19.707 74			74.889 42		
Recettes diverses	3.761 01	378.470 28		14.291 86	1.438.187 10	
Produit de la voie du port	»	2.907 99			11.050 34	
Recettes en dehors du trafic	»	3.022 63			11.486 »	
		937.924 31			3.564.112 38	
Détaxes à déduire	»	2.800 30	935.124 01		10.641 11	3.553.471 27
Subvention	»	»	416.642 43			1.583.241 24
Totaux			1.351.766 44			5.136.712 51

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale ordinaire des actionnaires tenue à Madrid le 22 mai 1860.

PRÉSIDENCE DE M. O'SHEA, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Conformément à l'article 38 de nos statuts, qui rend obligatoire la tenue annuelle, au mois de mai, d'une assemblée générale, nous avons l'honneur de vous présenter aujourd'hui, non le résultat de la première année d'exploitation, mais celui de huit mois seulement.

Notre rapport nedoit pas se borner à vous exposer ces résultats, mais il doit contenir aussi tout ce qui concerne la construction de la ligne elle-même ; vous pourrez ainsi mettre en regard du chiffre des sacrifices que vous vous êtes imposés celui des produits obtenus dès l'origine et prévoir quels seront les bénéfices à venir.

Mais il s'est écoulé trop peu de temps depuis l'assemblée extraordinaire tenue le 23 février dernier, dans laquelle nous vous avons soumis tous les comptes de la construction, pour que nos calculs d'aujourd'hui diffèrent d'une manière sensible des calculs présentés il y a deux mois. Nous nous bornerons donc à vous les rappeler sommairement et à vous indiquer la faible augmentation des dépenses que nous avons effectuées.

La constitution de la Compagnie a été décrétée en date du 23 juin 1857, et la première section de la ligne de Séville à Lora a été mise en exploitation le 5 mars 1859. La ligne entière de Cordoue à Séville a été ouverte le 2 juin suivant. Tous les travaux ont donc été exécutés en moins de deux années.

Ces travaux avaient nécessité, en janvier 1860, une dépense de 24,727,568 fr. 43 c., soit, en réaux, 93,964,836 03.

	rv.	fr.
Depuis lors, il a été dépensé à Séville,	474,106 91	124,764 98
Et on a payé, à Paris, pour le matériel fixe et roulant,	1,196,402 12	314,852 67
Total,	1,670,509 03	439,607 65

Comme vous le voyez, ces chiffres diffèrent bien peu et justifient ce que nous vous disions, le 23 février, de l'exécution à peu près complète de nos travaux.

L'ensemble des dépenses de premier établissement faites et à faire s'élève à 27 millions à peu près, dont :

Pour la construction de la voie,	10,600,000 fr.
Pour le matériel fixe,	4,500,000
Pour le matériel roulant,	3,000,000
Pour les constructions accessoires, bâtiments de stations, etc.,	4,200,000
Pour frais généraux, intérêts, charges de la concession,	3,500,000
Pour achat de terrains,	1,200,000
	27,000,000 fr.

L'ensemble des ressources entièrement réalisées à ce jour s'élève, de son côté, à 27 millions, dont, en actions 2/3,	18,000,000 fr.
En obligations 1/3 (proportion fixée par les statuts),	9,000,000
	27,000,000 fr.

Les obligations ont été émises en vertu des délibérations de deux assemblées générales, en date, la première, du 30 décembre 1857, et la seconde, du 23 février dernier. La totalité des obligations émises en vertu de cette seconde autorisation a déjà été réalisée. La facilité de cette émission et le taux favorable obtenu sont les meilleurs indices du crédit sérieux de votre entreprise.

Nous ne faisons point entrer dans les chiffres qui précèdent, soit comme dépenses, quelques améliorations d'aménagement de gares, etc., que l'augmentation du trafic rendra nécessaires, soit comme recettes, le résultat d'un litige encore pendant entre la Compagnie et ses entrepreneurs, par suite de l'appel interjeté par ces derniers à la suite d'un jugement de première instance qui nous a donné satisfaction sur les principaux points.

En réalité, le temps écoulé depuis l'ouverture de la ligne entière et la parfaite régularité du service attestent que nos travaux sont à peu près terminés et qu'ils ont été bien exécutés. Nous sommes heureux de vous rappeler, à cet égard, la haute approbation que le gouvernement de Sa Majesté a daigné nous exprimer. Dans une circonstance mémorable, lorsque la nation tout entière cherchait à s'unir aux efforts de son héroïque armée, nous avons obtenu, pour la bonne exécution de nos transports militaires, les éloges de l'illustre maréchal mis à la tête des troupes de la reine. C'est à notre Compagnie qu'il a eu particulièrement recours pour l'exécution d'un chemin de fer sur la côte même du Maroc ; c'est de l'un de nos ingénieurs qu'il a réclamé les services.

Pour terminer par un chiffre significatif ce qui concerne la construction de la ligne, nous nous bornerons à vous faire remarquer qu'une dépense de 27 millions, pour une ligne de 131 kilomètres, porte la dépense kilométrique à 206,000 francs.

D'après ce qui vient de vous être dit de l'avancement des travaux, ce chiffre n'a rien d'hypothétique et doit être considéré comme définitivement acquis.

Nous avons déjà dit que la section de Séville à Lora avait été ouverte le 5 mars 1859 : les recettes de cette exploitation partielle, depuis le 5 mars jusqu'au 2 juin, faite moins en vue de bénéfices à recueillir que pour satisfaire à la juste impatience des provinces, et répondre à la bienveillance du gouvernement en devançant même l'époque d'ouverture légalement fixée,

	rv.	fr.
ont été de	440,211 40	115,845 10
Depuis l'ouverture de la ligne entière, du 3 juin au 31 décembre 1859, la recette s'est élevée, déduction faite des détaxes, à	3,113,259 87	819,278 91
Soit pour l'exploitation entière,	3,553,471 27	935,124 01
A quoi il faut ajouter : pour la subvention, à raison de 616,000 fr. par an,	1,583,241 24	416,662 43
Total,	5,136,712 51	1,351,786 44
La dépense totale, y compris les intérêts, a été de	2,790,322 15	734,295 20
Ce qui donne un excédant de recettes sur les dépenses de	2,346,390 36	617,471 15

Vous nous permettrez d'entrer dans quelques détails au sujet de ces chiffres de recettes et dépenses.

La période d'exploitation partielle de Séville à Lora peut être considérée comme équivalant à un mois d'exploitation de la ligne entière : c'est donc sur une moyenne de huit mois d'exploitation de la ligne entière que vous pourrez baser les appréciations que notre rapport ferait naître dans vos esprits.

	r. v.	fr. c.
Dans les résultats du trafic, les transports à grande vitesse sont compris pour	2,103,368 94	553,523 41
Ceux de la petite vitesse pour	1,438,187 10	378,470 28
Quelques recettes en dehors du trafic ont donné	22,536 34	5,930 62
Total,	3,564,112 38	937,924 31
D'où il faut déduire pour rectification et détaxes,	10,641 11	2,800 30
Produit net,	3,553,471 27	935,124 01

	r. v.	fr. c.
En décomposant ces chiffres par catégorie de transports, on trouve pour la grande vitesse que les voyageurs ont donné,	1,925,882 51	506,811 19
Bagages et messageries,	177,506 43	46,712 22
	2,103,388 94	553,523 41

Pour la petite vitesse :

	r. v.	fr. c.
Marchandises,	1,349,005 82	355,001 53
Voitures, animaux et recettes diverses,	89,181 28	23,468 75
	1,438,187 10	378,470 28

	r. v.	fr. c.
Les dépenses d'exploitation proprement dites sont de	1,971,663 94	518,858 92
Qui se décomposent comme suit :		
Administration centrale, personnel et frais généraux,	118,211 23	31,108 22
Exploitation commerciale,	972,987 45	256,049 31
Entretien du matériel et traction,	714,938 12	188,141 61
Voie, personnel et dépenses diverses,	165,527 14	43,559 78
	1,971,663 94	518,858 92

Il résulte de ces chiffres que les dépenses de l'exploitation proprement dite se sont élevées, par kilomètre, à 3,960 fr. 75 c. (rx. 15,050.85) pour huit mois, soit une moyenne annuelle de 5,941 fr. 12 c. (rx. 22,576.25.) Ces résultats sont certainement satisfaisants ; mais il faut reconnaître que nous avons dû, comme cela se pratique pour une première année d'exploitation mettre la plus grande partie des frais d'entretien de la voie au compte de la construction ; or la direction a évalué, dans le budget de 1860, les frais d'entretien de la voie et des bâtiments, par kilomètre, à rx. 5,600 (fr. 1,473), et les frais entiers d'exploitation à rx. 27,480 (fr. 7,230), somme supérieure à la dépense de cette année. En 1859, la proportion des frais d'exploitation, par rapport à la recette, a été de 55 1/2 0/0 ; — pour 1860, la direction la porte dès à présent à 60 0/0. Il ne vous échappera pas que l'exploitation de cette année incomplète ne peut être considérée comme type, et que dans l'avenir on aura plutôt à prendre pour point de départ l'année 1860, et à rechercher les améliorations possibles, en comparaison avec les résultats que cette année aura donnés.

C'est par ce même motif que nous n'avons pas cru devoir insérer dans ce rapport les résultats statistiques de l'exploitation de 1859, ces résultats ne pouvant évidemment servir de base pour en déduire les faits que présentera l'exploitation normale des années à venir.

Aux dépenses d'exploitation, il faut ajouter le service des intérêts, soit rx. 818,658.21 (fr. 215,436 37), qui représentent la part afférente à l'exploitation sur les intérêts et amortissement des obligations émises jusqu'au 31 décembre dernier.

L'excédant des recettes sur les dépenses est, comme nous l'avons dit, de rx. 2,346,390.36 (fr. 617,471 15), sur lesquels on doit porter à la réserve, aux termes de l'article 54 des statuts, 5 0/0 pour dépenses imprévues, soit rx. 117,319.50 (fr. 30,873.55).

Le produit net à distribuer aux actionnaires est donc de :

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

COMPTE DE L'EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1859.

DÉPENSES.

	fr. c.	fr. c.	fr. c.	réaux.	réaux.	réaux.
Intérêts et amortissement des obligations	»	»	215.436 37	»	»	818.658 21
Administration centrale.						
Personnel de l'administration	18.923 23			71.908 27		
Frais généraux d'administration	10.035 86			38.136 27		
Frais de surveillance de l'État	2.149 13	31.108 22		8.166 09	118.211 23	
Direction et exploitation commerciale.						
Personnel	60.494 13			229.877 81		
Personnel des gares et des trains	158.426 68			602.021 41		
Dépenses diverses du service central	15.871 03			60.709 86		
Dépenses diverses des gares	21.257 47	256.049 31		80.778 37	972.987 43	
Matériel et traction.						
Personnel du matériel et de la traction	44.633 84			169.608 63		
Combustible des machines	63.640 86			241.8?5 24		
Eau des machines	16.886 20			64.167 60		
Graissage et éclairage des machines	19.380 91			73.647 42		
Nettoyage des machines et dépenses diverses	19.106 55			72.604 90		
Entretien et réparations des machines et voitures	17.107 53			65.008 65		
Dépenses diverses	7.385 72	188.141 01		28.065 68	714.938 12	
Voie (surveillance).						
Personnel et dépenses diverses	»	43.559 78	518.859 92	»	165.527 14	1.071.663 94
			734.295 29			2.790.322 15
Excédant des recettes sur les dépenses	»	»	617.471 15	»	»	2.346.390 36
Totaux			1.351.766 44			5.136.712 51

RECETTES.

	fr. c.	fr. c.	fr. c.	réaux.	réaux.	réaux.
Grande vitesse.						
Voyageurs	506.811 19			1.925.882 51		
Bagages et chiens	8 349 25			31.727 16		
Messagerie	31.942 37			121.380 98		
Voitures et animaux	5.958 13			22.640 90		
Recettes diverses	462 47	553.523 41		1.757 39	2.103.388 94	
Petite vitesse.						
Marchandises	355.001 53			1.349.005 82		
Voitures et animaux	19.707 74			74.889 42		
Recettes diverses	3.761 01	378.470 28		14.291 86	1.438.187 10	
Produit de la voie du port	»	2.907 09			11.050 36	
Recettes en dehors du trafic	»	3.022 63			11.486 »	
		937.924 31			3.564.112 38	
Détaxes à déduire	»	2.800 30	935.124 01		10.641 11	3.553.471 27
Subvention	»	»	416.642 43			1.583.241 24
Totaux			1.351.766 44			5.136.712 51

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

COMPTE GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1859.

ACTIF.

	fr. c.	Réaux.	fr. c.	Réaux.
Dépenses de la construction.				
Frais généraux d'administration à Madrid et à Paris, honoraires et jetons de présence, etc			463.986 04	1.759.366 95
Intérêts des actions et des obligations pendant la construction, commissions, etc.			1.241.856 73	4.719.055 57
Charges de la concession			1.200.000 »	4.560.000 »
Personnel et dépenses diverses			878.683 21	3 338.996 20
Acquisitions de terrains			1.042.865 34	3.962.888 29
Entreprise Savalète et Manby :				
Terrassements, ouvrages d'art, etc.	9.293.619 53	35.315.754 21		
Pont de Lora	263.077 65	999.695 07	9.556.697 18	36.315.449 28
Travaux en dehors de l'entreprise Savalète et Manby			2.400.985 70	9.123.745 66
Matériel fixe de la voie			4.605.752 58	17.501.859 04
Matériel roulant			3.181.580 96	12.090.007 [illegible]
Mobilier des bureaux de la direction et des gares et stations			54.025 70	205.297 66
Mise en train de l'exploitation			102.155 19	388.189 73
			24.727.588 [illegible]	93.964.836 [illegible]
Approvisionnements			71.628 [illegible]	272.188 41
Valeurs diverses.				
Obligations à livrer à divers	710.298 04	2.699.132 55		
Trésor d'Espagne, solde de la subvention au 31 décembre	203.403 20	772.932 50		
Droits de douane à recouvrer	268.902 63	1.021.830 »		
Crédit mobilier français	56.073 75	213.080 [illegible]		
Débiteurs divers	176.266 [illegible]	669.744 [illegible]		
Caisse	14 341 29	54.496 90	1.429.267 62	5.431.216 96
Total général			26.328.484 58	99.668.241 40

PASSIF.

	fr. c.	Réaux.	fr. c.	Réaux.
Capital			18.000.000 »	68.400.000 »
Obligations			6.000.000 »	22.800.000 »
Subventions (première année mise en réserve)			616.114 47	2.341.234 99
Créanciers divers.				
Crédit mobilier espagnol	123.156 59	467.995 04		
Effets à payer	168.500 »	640.300 »		
Intérêts à payer sur actions et obligations	518.420 35	1.969.097 33		
Divers	350.422 [illegible]	1.331.603 [illegible]	1.160.498 06	4.409.896 [illegible]
Exploitation.				
Excédant des recettes sur les dépenses	617.471 15	2.346.390 [illegible]		
A déduire :				
A-compte de 4 fr. 60 déjà distribué sur le dividende	165.600 »	629.280 »		
Solde			451.871 15	1.717.110 36
Application du solde.				
Fonds de réserve	30.873 55	117.319 50		
Complément du dividende, à raison de 11 fr. 60 par action	417.600 »	1.586.880 »		
Solde de l'exercice 1859	3.397 60	12.910 86		
Total égal	451.871 15	1.717.110 36		
Total général			26.328.484 58	99.668.241 40

	r. v.	fr. c.
	2,229,070 86	586,597 60
sur lesquels il a été distribué pour à-compte au mois de janvier dernier, 17.48 (4.60) soit,	629,280 »	165,600 »
Sur le solde, soit,	1,599,790 86	420,997 60
Nous vous proposons de prélever la somme nécessaire pour distribuer un dividende complémentaire de : rx. 44.08 (fr. 11.60), par action, soit,	1,586,880 »	417,600 »
et il restera un petit solde de	12,910 86	3,397 60

qui formera le premier article de recettes de l'exercice 1860.

A partir de la mise en exploitation de la ligne, les actionnaires ont droit au partage des bénéfices, sur lesquels un intérêt de 6 0/0, s'il y a lieu, doit leur être distribué en vertu de l'article 55 des statuts, comme premier à-compte de dividende. Cette année, l'intérêt de 6 0/0 ne pourra être alloué en totalité.

Pendant la période de construction, la loi espagnole rendait *obligatoire* le paiement d'un intérêt de 5 0/0 prélevé sur le capital : c'est en janvier dernier que cette mesure a été prise pour la dernière fois. Sur la somme de 12 fr. 10 c. touchée à cette époque, 4 fr. 60 c. représentent un à-compte sur le produit de l'exploitation de 1859, et 7 fr. 90 c. le solde de l'intérêt dû sur le capital du 1er janvier 1859 au 2 juin de la même année, jour de l'ouverture de la ligne.

En juillet dernier, par suite d'une erreur télégraphique, une annonce a paru dans la *Gazette de Madrid* pour le paiement d'un semestre d'intérêt de 12 fr. 50. Cette somme ne pouvait être touchée par les actionnaires, puisque la période d'exploitation avait déjà commencé depuis trois mois. Le paiement fait en janvier dernier a régularisé cette situation en ce qui concerne les intérêts dus pendant la construction. Le dividende complémentaire de 11 fr. 60 c. que nous vous proposons d'autoriser, régularisera ce qui concerne l'exploitation partielle de 1859.

Les résultats de ces huit mois d'exploitation vous paraîtront sans doute satisfaisants. Nous nous bornons à les exposer, vous laissant le soin de consulter les enseignements de l'expérience universelle en matière de chemins de fer, pour apprécier les améliorations que réserve l'avenir. Quant à nous, fidèles à l'attitude que nous avons prise dès le début de l'entreprise, voulant rester étrangers à toute tentative qui aurait pour but de faire concevoir des espérances exagérées, nous nous abstiendrons de toute évaluation. Votre persévérance depuis le début de l'entreprise nous commande d'ailleurs cette réserve. Au milieu des circonstances les plus difficiles, vous avez supporté sans faiblir le poids dont vous aviez assumé la responsabilité. Les versements des actions ont été régulièrement opérés, sans qu'aucun appel ait été fait à la publicité. Quand vous avez dû recourir à l'emprunt, la facilité avec laquelle vos obligations se sont réalisées a prouvé que le public appréciait comme vous-mêmes la solidité de l'entreprise. Votre persévérance prouve mieux encore que tout calcul éventuel comment il faut évaluer l'avenir.

Cet avenir, ne craignons pas de le dire, est peut-être moins prochain en Espagne que dans d'autres pays; mais aussi il est plus grand. Pour que le trafic d'un chemin de fer se développe, il faut, en effet, que des affluents nombreux viennent lui apporter les produits d'une riche contrée. Une riche contrée vous est ouverte, et la ligne de Cordoue à Séville parcourt des régions où les forces productives sont grandes; mais les affluents nécessaires n'existent pas encore. Sachons attendre qu'ils se créent, car il est impossible que les moyens de communication qui doivent rattacher à notre ligne toutes les parties des riches provinces dont elle est l'artère principale, continuent de manquer, lorsque le chemin de fer aura montré les progrès à réaliser. Le gouvernement de la reine, si vigilant pour tout ce qui intéresse la prospérité générale, les administrations provinciales, si soucieuses de satisfaire aux besoins locaux, les hommes éminents de chaque localité nous viendront en aide pour amener au chemin de fer les produits de ces contrées fertiles qui manquent surtout de débouchés faciles. C'est ce que nos observations constantes nous autorisent à croire, et, désireux de remplir l'honorable mission que vous nous avez confiée, nous nous occupons en ce moment même, avec des espérances de succès, d'établir, avec le concours des corporations respectives, des communications actives entre notre ligne et les villes d'Ecija, Carmona et Constantina; communications qui augmenteront de sommes importantes la recette de notre exploitation.

Nos efforts, le concours de nos ingénieurs et de nos employés de tout ordre se trouvent récompensés par une œuvre que va immédiatement couronner l'achèvement du pont tubulaire sur le Guadalquivir, œuvre qui est moins la nôtre que celle du pays lui-même.

Le Conseil regrette d'avoir à annoncer à l'assemblée générale la démission que M. J.-J. de Osma a donnée de ses fonctions d'administrateur de notre Compagnie. Son expérience des affaires et les brillantes qualités qui distinguent M. de Osma sont autant de motifs qui nous font regretter son éloignement.

Nous avons l'honneur de vous proposer :

1° L'approbation des comptes de 1859;

2° La fixation de la réserve pour 1859;

3° La distribution de 11 fr. 60 c. par action, pour complément du dividende de 1859.

Extrait du procès-verbal de la séance tenue par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Cordoue à Séville, le 22 mai 1860.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes de l'exercice 1859, tels qu'ils sont présentés par le Conseil d'administration.

II.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 30,873 fr. 83 c. (rx. 117,319 50) la somme à porter à la réserve pour 1859.

III.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à fr. 16 20 (rx. 61 56) par action le dividende de l'exercice 1859, sur lequel un à-compte de fr. 4 60 (rx. 16 48) a été payé le 1er janvier dernier, et décide que le solde, soit fr 11 60 (rx. 44 08), sera payé à dater du 1er juillet prochain.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Troisième assemblée générale des actionnaires tenue à Paris le 28 juin 1860.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

En conformité de l'article 31 de nos statuts, nous vous avions convoqués en assemblée générale pour le 31 mai dernier.

Les actionnaires inscrits n'ayant pas atteint le nombre nécessaire, il nous a fallu ajourner l'assemblée jusqu'à ce jour. Profitant de cette remise, nous vous avons convoqués en même temps extraordinairement afin de vous soumettre une question du plus haut intérêt, celle de la libération des actions au-dessous de 500 fr.

C'est la troisième fois, Messieurs, que nous avons l'honneur de vous réunir, et nous croyons pouvoir dire, à notre grande satisfaction, que les circonstances n'ont jamais été plus favorables. Nous espérons qu'après avoir entendu l'exposé de la situation de votre entreprise, vous partagerez notre satisfaction.

Dans notre précédent rapport, nous vous informions qu'aussitôt que nos voisins auraient exécuté, sur leur territoire, le raccordement de leurs lignes avec les nôtres, nous serions, de notre côté, en mesure de les rejoindre; et qu'ainsi serait opérée l'ouverture de la voie de fer entre Thionville et Arlon, sur une étendue de 61 kilomètres. Ce parcours formait, à cette époque, l'unique solution de continuité, pour compléter la nouvelle ligne internationale par le grand-duché de Luxembourg, ligne destinée à assurer non-seulement les rapports par toute voie de fer, de la mer du Nord au Rhin et à la Méditerranée, mais encore les relations, dans cette direction, entre la France et la Belgique. Nos prévisions se sont réalisées.

Dès le 11 août de l'année dernière, on livrait à l'exploitation la ligne de Luxembourg à Thionville, et le 15 septembre suivant s'ouvrait celle de Luxembourg à Arlon.

L'étendue de ces lignes sur le parcours grand-ducal est de 35 kilomètres.

Les 4 et 5 octobre dernier, ces lignes ont été inaugurées avec un véritable éclat, précisément à cause de leur importance au point de vue des relations internationales.

Le gouvernement grand-ducal et la ville de Luxembourg ont célébré dignement cet événement si important pour l'avenir du grand-duché. De son côté, notre Société s'est associée avec empressement à ces manifestations.

LL. AA. RR. le prince d'Orange, le prince et la princesse Henri des Pays-Bas ont daigné honorer de leur présence les fêtes d'inauguration auxquelles avaient été conviées les plus hautes notabilités des différents États limitrophes du grand-duché. Le caractère même de la solennité attestait de l'importance qui était attachée à nos chemins de fer. Déjà, du reste, nous pouvons constater les résultats favorables réalisés par la nouvelle voie internationale qui s'est ouverte à l'aide de nos chemins de fer.

Dès leur ouverture, nous avons entamé des négociations avec la France et la Belgique, à l'effet de combiner des tarifs applicables au transit par le grand-duché. Grâce aux bons rapports que nous n'avons cessé d'entretenir avec nos voisins, nous avons pu, dès le mois de février dernier, établir des tarifs internationaux entre la Belgique, le grand-duché et la France; ces tarifs fixent, dans les deux sens, les conditions du transport direct des marchandises entre la Belgique, l'Allemagne et la Suisse, transitant par le grand-duché et par la France.

Pour réaliser cette combinaison, il était indispensable d'obtenir de grandes facilités douanières. Ces facilités, à la suite des démarches faites auprès des administrations des différents pays intéressés, ont été obtenues. Nous ne saurions, à ce sujet, trop reconnaître les dispositions bienveillantes de l'administration du Zollverein, ainsi que de son représentant, M. le directeur des douanes à Luxembourg.

De leur côté, les administrations douanières de France et de Belgique ont été complétement favorables à nos projets.

Aussi n'a-t-on pas tardé à voir se produire et se développer le mouvement de transit par nos lignes; et quoique à son début, ce mouvement atteint déjà plus de 100,000 kilogrammes par jour.

Ce trafic, si intéressant pour nos lignes, est l'objet de nos constantes préoccupations, et nous ne négligerons rien pour lui assurer le plus grand développement possible.

L'embranchement des Minières, dont la concession ne remonte qu'au 20 juin 1859, a pu être livré à l'exploitation, malgré les pluies qui, pendant neuf mois, n'ont pas cessé d'inonder nos travaux. La partie de cet embranchement qui aboutit à Esch-sur-l'Alzette, a été ouverte le 23 avril dernier, et l'autre partie qui

aboutit à Rumelange et à la frontière française, vers Ottange, a été livrée à l'exploitation le 1er de ce mois. L'étendue totale de l'embranchement est de 17 kilomètres. En ajoutant cette étendue à la longueur des lignes de France et de Belgique, notre exploitation actuelle comprend un parcours total de 52 kilomètres.

Ainsi que nous le prédisions, en vous proposant de le comprendre dans nos concessions, nous avons attaché à notre réseau, par le fait de cet embranchement, une source inépuisable de trafic. Il sera facile de s'en convaincre par les résultats obtenus dès les premiers jours de l'exploitation.

La moyenne du transport du minerai dépasse déjà 500,000 kilogrammes par jour. Eu égard à la facilité de production et aux besoins de la consommation, cette quantité sera, sans doute, facilement doublée dans un temps prochain.

Nous vous avons informés l'année dernière que l'embranchement des Minières s'était encore amélioré par suite du prolongement au delà de Rumelange, jusqu'à la frontière française, vers Ottange. Il dessert ainsi les importants établissements métallurgiques de M. le comte d'Hunolstein, et, à son trafic local qui est considérable, il joint un important mouvement de trafic international réalisé, dès aujourd'hui, à l'aide des facilités douanières qui ont été accordées.

Vous connaissez, Messieurs, les conditions avantageuses auxquelles le prolongement au delà de Rumelange a été consenti. Non-seulement M. le comte d'Hunolstein a payé la moitié de la dépense des travaux, mais il a abandonné gratuitement les terrains qui lui appartenaient sur toute l'étendue de l'embranchement, et il a pris à sa charge exclusive toutes les constructions nécessaires à la frontière.

Maintenant que la totalité de cet embranchement est en exploitation, nous avons pensé qu'il serait intéressant de vous donner, au sujet des Minières du Grand-Duché qu'il dessert, quelques renseignements susceptibles d'en faire saisir toute l'importance.

Aux termes d'un rapport que M. Daubrée, ingénieur en chef du corps impérial des Mines, a, sur la prière qui lui en avait été faite, adressé au gouvernement grand-ducal, il résulte que le terrain minier, qui est desservi par notre embranchement, comprend 3,142 hectares, sans préjudice d'autres terrains miniers qui sont très-abondants dans le grand-duché. M. Daubrée estime que l'épaisseur de la couche de minerai varie de 2 à 20 mètres, ce qui ferait ressortir une épaisseur moyenne de 11 mètres.

En limitant à 4 mètres seulement, au minimum, l'épaisseur de couche, on trouve que chaque hectare renferme 90,000 tonnes de minerai. En effet, 4 mètres à l'extraction produisent 6 mètres cubes dont le poids, par mètre, est de 1,500 kilogrammes, soit 9 tonnes par mètre, ou 90,000 tonnes par hectare; et pour 3,142 hectares, 282,780,000 tonnes.

En répartissant cette quantité sur la durée de la concession de nos chemins de fer, qui est de quatre-vingt-dix-neuf ans, on trouve que, pendant cette durée, on pourrait transporter 7,750 tonnes de minerai par jour. M. Daubrée estime que, sur cette quantité, l'exploitation à ciel ouvert comprend une superficie de 300 hectares; d'où il résulte que, d'après les calculs qui précèdent, on pourrait transporter 27 millions de tonnes, avant d'exploiter en galerie, ce qui, pour toute la durée de la concession, représente déjà 750 tonnes par jour.

Dans des conditions aussi exceptionnellement privilégiées, le minerai se produit de la façon la plus avantageuse. Mis en wagon, il ne coûte pas plus de 1 franc les 1,000 kilogrammes, il est d'une grande fusibilité, d'excellente qualité, et il rend de 33 à 35 0/0.

En ce qui concerne la consommation, le minerai du grand-duché, en raison de sa facilité de production et de transport, est destiné à alimenter non-seulement les hauts-fourneaux du pays, mais encore ceux qui sont établis en Prusse dans les vallées de la Sarre et de la Moselle. En l'état actuel de l'industrie métallurgique, cette consommation peut être évaluée à 750 tonnes par jour; nous croyons, en faisant allusion à l'avenir, pouvoir estimer à 1,000 tonnes par jour, au moins, le transport du minerai sur nos lignes.

Non loin du minerai si abondant dans le grand-duché, se trouvent les bassins houillers prussiens de Sarrebruck et de la Ruhr, et les bassins de Belgique. Dans une situation si favorable, un immense développement industriel paraît infailliblement assuré dans le grand-duché et ses environs.

Comment, en effet, le minerai n'irait-il pas à la houille, ainsi que la houille au minerai. Cette rencontre est inévitable, parce qu'elle est dans la force même des choses.

Du reste, nulle part en Allemagne, on ne pourra produire la fonte à un prix aussi réduit, et les importations d'Angleterre et de Belgique, sur le marché du Zollverein, considérables, aujourd'hui, sont, selon toutes probabilités, condamnées à bientôt disparaître.

Il ne saurait en être autrement, si l'on considère que, dans cette partie de l'Allemagne, en employant exclusivement le minerai du grand-duché, on pourra produire la fonte à 75 fr. la tonne de 1,000 kilogrammes.

Ce sont précisément des éléments de cette nature qui peuvent assurer la fortune d'un chemin de fer. Des transports de minerai, de combustible, de fer, de fonte se calculent par centaines de mille tonnes et se chiffrent par millions dans les recettes. L'expérience démontre que les chemins de fer qui ont le plus de trafic, sont ceux qui desservent des bassins houillers et métallurgiques. Nous croyons fermement à la réalisation de ces succès pour nos lignes, et vienne une ère de prospérité et de confiance, les faits ne tarderont sans doute pas à donner raison à nos prévisions.

Avec de semblables éléments de trafic, il nous semble que l'avenir de notre entreprise peut être envisagé avec une entière sécurité. Du reste, dès que le transport du minerai s'est produit, il a exercé sur nos recettes une véritable influence. Aussi longtemps que le trafic international n'avait pu être organisé, la recette des lignes de France et de Belgique n'avait pas dépassé 4,500 fr. par semaine. Dès que les transports internationaux ont commencé à se produire, les recettes se sont élevées à 6,000 fr., et aussitôt après l'ouverture de la première partie de l'embranchement des Minières, elles sont montées à 8,500 fr., pour dépasser bientôt 12,000 fr.

Obtenues au début d'une exploitation, ces recettes sont extrêmement satisfaisantes. On sait combien, dans tous les pays et sur tous les chemins de fer, la progression des recettes, par rapport à ce qu'elles étaient au début de l'exploitation, a été considérable, et pour ainsi dire constante.

En ce qui concerne la partie du réseau qui est en exploitation, il faut encore tenir compte d'un fait particulier. Les recettes sont formées en presque totalité par le transport des marchandises, et cela s'explique. Sur ces lignes d'une faible étendue, alors surtout que la ville de Luxembourg est encore à 4 kilomètres de la gare, la circulation en voyageurs ne saurait être considérable. On ne profite guère actuellement que du mouvement qui s'opère entre la France et la Belgique. — Les rapports commerciaux et industriels du grand-duché, qui fait partie du Zollverein, sont du coté de l'Allemagne, et pour que le mouvement des voyageurs ait de l'importance, il faut attendre l'ouverture de la ligne de Trèves et de celle de Diekirch. Alors seulement commencera à se produire le véritable mouvement des voyageurs, local et international par rapport au grand-duché. Et ce mouvement, à en juger par la circulation actuelle dans le pays, sera satisfaisant; il viendra alors prendre une place normale dans nos recettes.

La situation au 31 décembre 1859, que nous allons soumettre à votre approbation, comprend pour la première fois les bénéfices de notre exploitation pendant l'exercice écoulé. Le bénéfice d'après un tableau joint à la situation financière et qui est de 22,801 fr. 42 c., s'applique à une exploitation encore incomplète, et comptant à peine quelques mois d'existence. Les recettes de l'exploitation pour l'exercice courant seront bien plus avantageuses : on peut en juger par le montant des dernières semaines qui a atteint 12,000 fr.

Après vous avoir entretenus de nos lignes achevées et exploitées, nous avons à vous rendre compte de la marche des travaux sur les lignes qui sont encore en construction.

Pour compléter l'ensemble des lignes qui nous sont concédées, il nous reste à achever la ligne de Luxembourg à la frontière prussienne sur une étendue de 37 kilomètres, et celle de Luxembourg à Diekirch, direction nord du grand-duché, sur une étendue de 36 kilomètres environ.

Les tracés de ces lignes, ainsi que nous vous en informions l'année dernière, avaient été depuis longtemps approuvés.

Il est toutefois survenu une difficulté sérieuse au sujet d'une portion du tracé de la ligne de Trèves, dans la vallée de la Moselle. Nous avons constaté que la nature du sol pouvait amener de graves accidents pendant la construction et même après la mise en exploitation. D'un autre côté, dans l'expropriation des terrains, nous rencontrions le plus mauvais vouloir de la part des propriétaires. Au lieu de persister dans une voie qui ne pouvait que nous être funeste, nous avons franchement exposé la situation au gouvernement grand-ducal, et nous avons demandé que le tracé par la vallée de la Moselle fût remplacé par le tracé de la vallée de la Syre, tracé que, dans l'origine, nous avions également proposé.

Dans son équitable bienveillance, le gouvernement a fait examiner la question sur le terrain, et, à la suite de minutieuses enquêtes, est intervenu, à la date du 2 courant, un arrêté royal grand-ducal, modifiant le premier tracé et approuvant définitivement le tracé par la vallée de la Syre.

C'est là un fait fort important, attendu qu'il dégage un inconnu dans la dépense, et qu'il constitue certainement une économie considérable dans la construction de la ligne de Trèves.

Aussitôt l'avis reçu de l'approbation du tracé modifié, les travaux ont été organisés, et, eu égard à leur avancement sur la première partie de la ligne, qui était commune aux deux tracés, si rien ne vient nous entraver, la ligne de Trèves sera terminée et livrée à l'exploitation d'ici à un an. A la même époque, le raccordement sur le territoire prussien pourra être achevé, si bien que le jour où nous ouvrirons la ligne sur le parcours grand-ducal, se trouvera en totalité terminée la voie de fer qui doit relier le grand-duché et la Belgique à l'Allemagne.

Ainsi complétée, l'exploitation de la ligne de Trèves ne peut manquer d'être avantageuse.

Enfin, nous croyons pouvoir vous annoncer que la ligne de Luxembourg à Diekirch sera achevée pour la fin de l'année prochaine, époque à laquelle s'arrêterait notre période de construction.

Nous n'avons non plus pas perdu de vue le prolongement de la ligne du Nord au delà de Diekirch, et nous nous réservons d'y revenir lorsqu'il nous sera possible de vous présenter une solution conforme à vos intérêts.

L'exposé de la marche de nos travaux serait incomplet si nous passions sous silence une circonstance heureuse qui s'est réalisée à la fin de l'année dernière.

Notre gare de Luxembourg se trouvait séparée de la ville par un profond ravin qui obligeait à faire un détour de plus de 4 kilomètres. Il y avait un très-grand intérêt pour tout le monde à ce que par la construction d'un viaduc, la gare fût plus rapprochée de la ville, de manière à activer la circulation et à rendre les relations plus faciles. Ce n'était pas assez d'avoir obtenu, en principe, la construction d'un viaduc à la dépense duquel nous n'étions pas tenus de participer, il fallait encore que ce viaduc s'élevât rapidement. Afin d'y parvenir, nous nous sommes chargés à forfait, pour le compte de la ville et du gouvernement grand-ducal, de la construction du viaduc en question. Nos entrepreneurs, MM. Waring, se sont ensuite mis en nos lieu et place pour l'exécution de ce travail d'art, et ils se sont engagés à le livrer à la circulation dans les premiers mois de l'année 1861.

Une passerelle est déjà établie à la hauteur du viaduc; elle a été livrée au public le 16 de ce mois.

La gare de Luxembourg ne se trouve déjà plus pour les piétons qu'à 900 mètres de la ville. Nous n'avons pas besoin d'insister sur les avantages réels que nous devons attendre d'une telle amélioration.

C'est en nous rendant un compte exact de la situation de notre entreprise que nous avons été amenés à vous proposer la libération des actions au-dessous de 500 francs.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1859.

ACTIF.

Frais généraux.		
Frais généraux à Paris	840.527 65	
— à Luxembourg	756.954 01	1.507.482 [illegible]
Frais de premier établissement et construction du chemin.		
Construction et frais d'études		13.777.738 70
Intérêts.		
Intérêts des coupons au 31 décembre : Actions	1.439.500 »	
— — Obligations	277.785 »	1.707.285 »
Débiteurs divers.		
Recouvrements à effectuer		3.267.100 »
Finances et comptes courants.		
Caisse	64.146 52	
Cautionnement en obligations	2.000.000 »	
Comptes courants	125.780 67	
Disponible sur obligations	411.317 14	
Avance à l'ingénieur (fonds de caisse)	2.000 »	
Solde pour la résiliation du marché à forfait	1.050.000 »	
Subvention du grand-duché	1.850.000 »	5.503.244 [illegible]
Total de l'actif		25.912.850 59

PASSIF.

Capital.		
Versements sur actions	15.000.000 »	
Obligations	5.000.000 »	
Subvention du grand-duché	3.000.000 »	23.000.000 »
Produits divers.		
Intérêts de placement de fonds	711.796 34	
Exploitation	22.801 42	734.597 76
Créanciers divers.		
Mandats à payer		1.394.183 95
Intérêts des actions non réclamés		403.597 65
Retenue de garantie		380.471 23
Total du passif		25.912.850 59

RECETTES DE L'EXPLOITATION DU 11 AOUT AU 31 DÉCEMBRE 1859.

DÉPENSES.

Attribution à la Compagnie de l'Est de 65 0/0 de la recette brute, la recette kilométrique annuelle n'ayant pas dépassé 10,000 francs, ci	53.474 73
Indemnité pour apport du matériel roulant	5.992 67
Excédant des recettes	22.801 42
Total	82.268 82

RECETTES.

Voyageurs (34,067)	37.373 18
Bagages et articles de messagerie	9.221 84
Petite vitesse : Marchandises, bestiaux	35.673 80
Total	82.268 82

Le capital de la Société, dans sa constitution actuelle, se compose de la manière suivante:

50,000 actions à 500 francs,	25,000,000
Obligations émises et à émettre en vertu des pouvoirs donnés par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires en date du 30 juin 1858,	8,000,000
Subvention,	3,000,000
Total,	36,000,000
Examen fait des dépenses réalisées et des évaluations de dépenses restant à faire, nous avons reconnu que la totalité du capital nécessaire pour la construction de notre réseau ne dépassera probablement pas de beaucoup	31,000,000
Soit une différence en moins de	5,000,000

Cette différence répartie sur 50,000 actions représente 100 francs par action.

En faisant un appel de 100 francs pour libérer les actions de 400 fr., nous avons pensé que nous pouvions vous proposer de décider que ce versement serait le dernier. Les actions se trouveraient ainsi libérées à 400 francs.

Nous avons en outre décidé que, sur cet appel, exigible à partir du 20 juillet prochain, nous accepterions en paiement le coupon d'intérêt des actions s'élevant à 7 fr. 80 c., et qu'il n'en serait pas autrement tenu compte.

En proposant cette mesure, nous avons d'autant moins hésité, et cru d'autant mieux servir vos intérêts, qu'en admettant même l'éventualité où les dépenses viendraient à dépasser 31 millions, ces dépenses ne pouvant être que peu importantes, il serait facile d'y faire face au moyen d'une nouvelle émission d'obligations au delà de 8 millions.

Remarquez en effet, Messieurs, que, sur un capital actions de 20 millions, et avec une subvention de 3 millions, le tout s'appliquant à un réseau de plus de 120 kilomètres de chemin de fer, une dette de 8 millions est relativement très-inférieure, et, limitée à cette proportion, elle laisse à la Société assez de marge pour se créer, au besoin, de nouvelles ressources par un nouvel emprunt.

Le taux de la libération à 400 fr. est, en outre, conforme à certains précédents, et il nous a paru justifié par la constatation que nous avons faite d'un excédant sur notre capital social prévu.

Ajoutons que la libération immédiate des actions a l'avantage de faire admettre nos obligations sur les marchés financiers français.

Or, de tout ce qui précède, il résulte que nous vous demanderons de voter la libération de vos actions à 400 fr., et dans le cas où vous adopteriez cette proposition, il nous restera à solliciter, à ce sujet, l'approbation du gouvernement grand-ducal. Nous comptons sur sa bienveillance ordinaire pour l'obtenir.

Depuis notre dernière assemblée, après avoir épuisé tous les moyens amiables en notre pouvoir, nous avons dû prendre des mesures à l'égard des versements en retard. Nous avons fait vendre aux périls et risques de qui de droit, celles de nos actions qui n'étaient encore libérées que de 150 fr. Cette exécution, qui ne comprenait qu'un nombre assez limité d'actions, s'est faite sans la moindre difficulté aux bourses de Paris et de Lyon.

Contre certains autres actionnaires, nous avons introduit des instances judiciaires.

Sans juger la question au fond, les tribunaux nous ont *momentanément* opposé une fin de non-recevoir, tirée d'une question de forme, en se fondant sur la loi du 14 juin 1857, qui obligerait les sociétés anonymes étrangères à se munir d'une autorisation, pour être admises à ester en justice en France.

Nous nous sommes immédiatement adressés au gouvernement grand-ducal, à l'effet d'obtenir les autorisations nécessaires, et nous espérons que bientôt l'action de la justice française ne nous fera plus défaut vis-à-vis des actionnaires qui cherchent à éluder leurs engagements.

Lors de la dernière assemblée, nous vous disions que, grâce au concours financier du gouvernement grand-ducal, nous pourrions sans doute ajourner tout appel de fonds jusqu'à la fin de l'année dernière, sans ralentir en rien nos travaux.

Nos prévisions sur ce point se sont également réalisées. Ce n'est qu'à la fin de l'année qu'il a été fait un appel de 50 fr. par action, et pendant tout l'exercice écoulé, nos travaux n'en ont pas moins été conduits avec la plus grande activité.

Cet appel est rentré avec exactitude, et il ne reste plus en ce moment qu'un petit nombre d'actions qui n'y ont pas satisfait.

—

Deux fois déjà nous vous avons entretenus de la cote de nos actions. Nous ne vous rappellerons pas que les bourses françaises nous avaient été provisoirement fermées par le fait du décret du 22 mai 1858. Mais, dès que ce décret fut modifié, nous avons renouvelé nos démarches auprès de S. Exc. M. le ministre des finances du gouvernement impérial.

Depuis le 4 janvier dernier, en vertu de l'autorisation qui nous a été accordée, nos actions sont admises à la cote de la Bourse de Paris et à celle de Lyon.

Nous avions précédemment obtenu leur admission aux cotes de Bruxelles, d'Anvers et d'Amsterdam.

Si, jusqu'à présent, nos actions ont été cotées avec une dépréciation assez sensible, et toutefois dans ces derniers temps, à des cours meilleurs, cette dépréciation n'a rien qui doive nous alarmer; elle s'explique par la situation générale des affaires industrielles, situation languissante depuis que notre Société est constituée. Les mauvais cours qui nous affectent ne nous sont pas particuliers, et lorsque viendra une reprise générale, nous y participerons dans des proportions d'autant plus grandes que la confiance publique dans nos chemins de fer sera plus justifiée par les événements.

Nous vous signalerons encore une autre cause générale de la dépréciation de nos actions. Il est presque sans exemple que, pendant la période de construction, c'est-à-dire pendant la période des appels de fonds, les chemins de fer, et les meilleurs, n'aient pas tous subi une dépréciation momentanée.

Votre Conseil, qui possède une grande quantité d'actions, ne s'est point affecté de cette situation; il conserve les meilleures espérances, et il désire vous les voir partager.

—

Pour remplir une vacance dans le Conseil, nous nous sommes adjoint, sous réserve de vous faire ratifier sa nomination, M. le vicomte de Sers, l'un de nos forts actionnaires. Nous espérons que vous voudrez bien accueillir favorablement ce choix dont le Conseil n'a qu'à se féliciter.

—

Il nous reste, Messieurs, à vous communiquer l'état de notre situation financière au 31 décembre 1859, auquel nous avons joint le tableau des résultats de l'exploitation pendant cet exercice.

(Voir le tableau ci-contre.)

En terminant, Messieurs, nous avons l'honneur de vous proposer, délibérant comme assemblée ordinaire, de bien vouloir approuver la situation au 31 décembre 1859, et de ratifier la nomination, en qualité de membre du Conseil, de M. le vicomte de Sers.

Et comme assemblée extraordinaire, nous vous proposons de décider que les actions seront libérées à 400 francs, et de donner, en conséquence, tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet d'apporter aux statuts les modifications nécessitées par cette mesure.

—

Nous continuerons, Messieurs, à nous occuper de vos intérêts avec la même sollicitude; permettez-nous de compter que vous nous continuerez votre concours pour mener à bonne fin notre entreprise et lui assurer les meilleurs résultats.

COMPAGNIE
DES
DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale du 30 avril 1860.

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous venons vous présenter le compte rendu de la marche de nos travaux et de la situation de notre entreprise pendant l'exercice de dix mois, commencé le 1er mars et clôturé le 31 décembre 1859. — C'est, en effet, le 1er mars seulement que le Conseil d'administration de la Société anonyme est entré en fonctions; tous les faits antérieurs concernent la Société transitoire, dont vous avez arrêté les comptes et approuvé la gestion dans l'assemblée générale du 14 mai dernier.

Nous nous félicitons de nous trouver une seconde fois en communication avec vous. Ces communications sont peut-être plus utiles encore pour une affaire comme la nôtre que pour aucune autre. Notre entreprise est peu et mal connue, et il faut, pour s'en rendre compte et en suivre la marche, garder constamment sous les yeux les plans sur lesquels sont tracés, non-seulement nos propres projets, mais encore les projets exécutés par l'État et par la ville de Marseille. Ces travaux, bien que distincts et soumis à des directions différentes, sont en effet étroitement liés les uns aux autres, et tendent, d'un commun effort, à réaliser la grande combinaison qui doit doter notre métropole commerciale d'une vie nouvelle et d'un établissement maritime unique au monde. Il est possible que cette combinaison n'apparaisse pas encore d'une manière bien nette aux regards impatients mais distraits du public; ses progrès n'en sont pas moins certains dans le présent, assurés dans l'avenir. Les crédits alloués par l'État aux travaux des nouveaux ports garantissent que la marche de ces travaux ne sera pas ralentie. La ville de Marseille poursuit avec persévérance les immenses terrassements destinés à constituer le sol des nouveaux quartiers, qu'elle livre successivement à la Compagnie des Ports. Nous sommes prêts, de notre côté, à marcher du même pas; et si, comme nous l'espérons, vous mettez à notre disposition les ressources à raison desquelles vous êtes convoqués en assemblée générale, le moment n'est pas éloigné où notre exploitation pourra commencer dans des proportions dignes de la grandeur de l'œuvre et de l'importance des capitaux qui y sont engagés.

Notre rapport embrassera des opérations très-diverses et qui nécessitent chacune des explications spéciales:

Travaux maritimes et constitution du sol de la concession proprement dite;

Construction de l'entrepôt commercial sur les terrains acquis en dehors du périmètre de la concession

Appropriation de la jetée de la Joliette, et exploitation du service des bateaux à vapeur;

Opération des bassins de radoub provisoires, et résultats acquis;

Achat de diverses parcelles acquises de la Société des ports de Marseille;

Opération des terrains de Montredon et du Prado;

Telles sont les diverses affaires que nous nous proposons d'examiner successivement.

Nous compléterons cet exposé par le compte rendu de notre situation financière, et par un aperçu général des dépenses qui restent à faire et des ressources que nous nous proposons d'y appliquer.

I.

CONSTITUTION DU SOL CONCÉDÉ.

Les travaux qui ont pour objet de constituer le sol de la concession comprennent: « les jetées, les murs « de quais, les remblais en arrière de ces murs de « quai, le creusement des bassins. » (Cahier des charges, art. 3.)

Pour apprécier l'importance de ces travaux, et se

rendre compte de leur destination, il convient de rappeler que la concession primitive, telle qu'elle a été faite à la ville de Marseille et cédée par la ville à notre Compagnie, comprenait, savoir :

1° La parcelle A, formant la jetée nord du port de la Joliette.	
C'est sur cette parcelle que fonctionne notre service de bateaux à vapeur; sa superficie est de	12,133 m. c.
2° La parcelle B, entourant de trois côtés le bassin du Lazaret ; superficie	99,305
3° La parcelle C, adossée à la grande jetée du large ; superficie,	5,782
La superficie des trois parcelles réunies est de	117,240 m. c.

Les deux parcelles B et C entourent le bassin du Lazaret, dont la superficie est de 7 hectares 50 ares.

Notre rapport de l'année dernière explique dans quelles circonstances, à la suite d'une visite sur les lieux de S. Exc. M. le ministre des travaux publics, il avait paru indispensable d'ajouter un nouveau bassin et de nouveaux quais à la concession primitive. C'est alors que fut décidée la construction du bassin d'Arenc, ainsi que du môle et des quais qui entourent ce bassin. — Parcelles M et N.

L'étude des projets et quelques difficultés secondaires ont retardé jusqu'ici la régularisation de cette affaire ; mais ces difficultés sont aujourd'hui aplanies : le conseil d'État est saisi, et le décret de concession ne tardera probablement pas à être promulgué.

Les agrandissements arrêtés en principe sont les suivants :

Parcelle M.— Quai de rive du bassin d'Arenc,	17,457 m. c.
Parcelle N. — Môle entre le bassin d'Arenc et le bassin Napoléon,	41,767
Ensemble,	59,224 m. c.

Le tout entourant le bassin d'Arenc, dont la superficie est de 7 hectares 90 ares.

Dans ces conditions, l'ensemble de la concession doit réunir, en surfaces de môles et de terre-pleins, 176 484 mètres carrés, desservis par une surface d'eau de 15 hectares 40 ares, et une longueur totale de quais de 2,770 mètres.

L'agrandissement de la concession primitive doit sans doute augmenter la dépense de nos travaux maritimes; mais cette augmentation de dépense est largement compensée par l'étendue des nouvelles surfaces d'eau et de quais qu'elle met à notre disposition.

BASSIN DU LAZARET.— *Parcelles B et C.*

Les travaux exécutés jusqu'ici ont été concentrés sur les parcelles qui entourent le bassin du Lazaret.

Enrochements.— Les travaux d'enrochement comprennent :

1° Le môle qui sépare le bassin du Lazaret du bassin d'Arenc, avec un développement de 400 mètres ;

2° Les diverses digues sous-marines, d'une longueur ensemble de 800 mètres, destinées à recevoir les fondations en blocs artificiels des murs de quai du bassin du Lazaret.

Ces travaux sont à peu près terminés.

Murs de quai.— Les murs de quai s'établissent sur des fondations en blocs artificiels, semblables à ceux de la grande jetée du large exécutée par l'État. Ces fondations, commencées en 1859, ont été activement poussées. Aujourd'hui les fondations du terre-plein de la parcelle C, et celles d'une partie du mur de quai du môle sud de la parcelle B, peuvent être considérées comme terminées.

BASSIN D'ARENC.— *Parcelles M et N.*

Ainsi que nous l'avons exposé plus haut, le môle et les quais qui entourent le bassin d'Arenc constituent les adjonctions apportées à la concession primitive.

Le retard apporté à la promulgation du décret portant modification de la concession ne nous a pas permis d'établir encore nos ateliers sur les parcelles M et N. Aussitôt le décret de concession obtenu, nous attaquerons les travaux de ces deux parcelles. Nous nous proposons notamment de construire, dans le courant de 1860, le quai ouest du môle d'Arenc, et de créer ainsi une protection aux travaux en cours d'exécution autour de l'un et de l'autre bassin.

Les dépenses faites ou à faire pour la constitution du sol concédé se répartissent de la manière suivante :

Enrochements et murs de quai : Dépenses antérieures au 28 février 1859,	493,165 08
Dépenses exécutées en 1859,	176,625 26
Total de la dépense au 31 décembre 1859,	609,790 34

Les dépenses prévues pour 1860 sont les suivantes :

1° Enrochements et murs de quai,	900,000
2° Batardeau, travaux de dragage et d'approfondissement du bassin du Lazaret,	500,000
Ensemble,	1,400,000

Nous aurons en conséquence dépensé, pour cette partie des travaux, à la fin de 1860, 2,100,000 fr.

La totalité de la dépense étant évaluée à 4,500,000 francs, il resterait à dépenser, en 1861 et 1862, 2,400,000 fr.

Sauf l'établissement du batardeau et l'approfondissement du bassin du Lazaret pour lesquels il existe une certaine incertitude, les évaluations qui concernent les enrochements et la fondation des murs de quai en blocs artificiels s'appuient sur des données positives. Les grands travaux de même nature exécutés pour le compte de l'État, sur les mêmes lieux, avec les mêmes matériaux, par les mêmes entrepreneurs, et sous la direction du même ingénieur, nous permettent d'asseoir nos évaluations sur une pratique et une expérience déjà anciennes.

REMBLAIS.

Les calculs qui précèdent ne comprennent pas les remblais. A cet égard, voici quelle est la situation :

Le traité du 16 octobre 1856, par lequel la ville de Marseille a rétrocédé à la Compagnie la concession du Dock, contient la disposition suivante :

« La ville s'engage à faire les remblais intérieurs » des parcelles destinées à l'emplacement du Dock, » pendant tout le temps qu'elle mettra elle-même à » ouvrir les nouvelles voies publiques sur les terrains » du Lazaret et d'Arenc. »

A raison des masses de déblais que la ville de Marseille avait à effectuer pour niveler les terrains du Lazaret, il était permis de compter que cet engagement de la ville serait facilement exécuté. Mais la ville paraît avoir trouvé son avantage à donner une destination différente à ces déblais, et elle les emploie, notamment, et d'une manière à peu près exclusive, à remblayer les terrains qu'elle doit livrer à la Société des ports. Cet état de choses a motivé de notre part des réclamations, accueillies en principe, mais demeurées longtemps sans résultat. Les négociations engagées en ce moment nous permettent de compter sur un aplanissement prochain de cette difficulté, et nous espérons que rien de ce côté ne viendra altérer les bonnes relations qui n'ont pas cessé d'exister entre la municipalité et notre Compagnie.

Toutefois, nous ne devons pas vous dissimuler que la lenteur apportée par la ville de Marseille à diriger sur nos travaux les remblais nécessaires nous a un moment préoccupés et inquiétés. De plus, cet engagement de la ville est limité aux jetées et aux terre-pleins des parcelles B et C ; il ne comprend pas les agrandissements projetés de la concession modifiée, et nous avons ainsi à pourvoir par nos propres ressources aux remblais des parcelles M et N.

Dans cet état de choses, il nous a paru prudent de ne pas nous exposer à rester au dépourvu. C'est dans ce but que nous avons acquis de M. Martin (Maximin) une propriété d'environ 70,000 mètres. Cette propriété est située au cap Pinède, à l'extrémité du bassin de l'Attaque, bassin dont le projet est arrêté en principe et dont l'exécution paraît devoir être prochainement commencée.

La propriété du cap Pinède commande et abrite l'emplacement probable des bassins de radoub définitifs. A ce titre, et dans l'hypothèse où nous deviendrions concessionnaires de ces bassins, il était d'un intérêt évident pour notre Compagnie de nous assurer des terrains dont nos propres établissements doivent accroître notablement la valeur. Indépendamment de ce premier avantage, dont vous apprécierez l'importance, la propriété dont il s'agit met à notre disposition d'abondantes ressources en remblais. Or, le déblaiement de ces terrains, loin de nuire à leur valeur, aura au contraire pour résultat de niveler et de régulariser les surfaces, et de rendre ainsi beaucoup plus facile le lotissement et la revente des parties qui pourraient nous devenir inutiles.

Nous avons acquis cette propriété au prix de 400,000 francs, dont 100,000 francs payables comptant, et le surplus en cinq annuités de 60,000 francs chacune, échelonnées de 1861 à 1865.

Nous portons au budget de 1860 le premier paiement et les frais accessoires, soit 130,000 francs.

II.

ENTREPOT.

Nous avons exposé avec détail, dans le rapport de l'année dernière, les motifs qui ont déterminé les concessionnaires à s'assurer les terrains placés dans le voisinage immédiat de la concession. Nous vous demandons la permission de reproduire quelques lignes de cet exposé :

« Il était d'un grand intérêt pour la Compagnie » de s'assurer les terrains les plus rapprochés de la » gare maritime, qui, indépendamment de leur admirable situation pour un entrepôt de commerce, » présentaient le très-grand avantage d'être prochainement disponibles. Il ne faut pas perdre de vue, » en effet, que la mise en état des surfaces concédées est subordonnée aux progrès des travaux de » protection qui s'exécutent par les soins et aux frais » de l'État, et qu'un assez long délai pourra s'écouler dès lors avant qu'il soit possible d'entreprendre » des constructions dans le périmètre de la concession proprement dite. Cet état de choses était une » des difficultés principales de l'entreprise, et il était » du plus haut intérêt de trouver un moyen plus » immédiat d'utiliser la concession. L'impatience du » commerce, les encouragements de l'administration » étaient d'accord avec les intérêts de la Compagnie » pour pousser les concessionnaires dans cette voie ; » aussi ne s'éleva-t-il aucun doute dans leur esprit » sur la convenance, disons plus, sur la nécessité de » construire un établissement, pouvant suppléer l'entrepôt définitif tant que celui-ci ne serait pas en » mesure de fonctionner, et destiné à devenir plus » tard un appendice très-important de l'entrepôt » principal. »

Aujourd'hui, nous n'aurons rien à ajouter à ces considérations, et nous devons nous borner à vous rendre compte de l'état d'avancement de l'entrepôt et du bâtiment d'administration contigu qui s'élèvent sur les parcelles indiquées au plan par les lettres D et E.

Dans le cours de l'exercice 1859, la construction de l'entrepôt n'a pas progressé avec la rapidité que nous aurions voulu lui imprimer. Les grands événements politiques qui ont marqué les premiers mois de l'année 1859, et les complications, un moment redoutées, qui pouvaient en être la conséquence, nous ont fait éprouver une hésitation, de courte durée, il est vrai, mais de nature cependant à influer sur l'activité de nos travaux.

Toutefois l'exercice n'a pas été perdu.

Les caves voûtées sont aujourd'hui terminées, et les murs sont élevés à un mètre en moyenne au-dessus du rez-de-chaussée; les pièces de fer destinées à l'établissement des planchers, ainsi que les colonnes en fonte qui doivent supporter ces planchers, sont en cours de fabrication dans plusieurs usines; les grues à vapeur destinées au montage de l'édifice sont en place, et l'approvisionnement des matériaux se poursuit et se complète. Tout se prépare donc pour une campagne active, et nos ingénieurs expriment l'espérance que ce grand établissement pourra être ter-

miné et mis en service dans le courant de l'année prochaine.

Nous n'avons pas à revenir sur les conditions exceptionnelles qui font à notre entrepôt une situation à part et sans comparaison possible avec aucun autre établissement du même genre. Juxtaposé à la gare du chemin de fer et à la ligne des quais, construit et aménagé d'après les plans les plus récents et les plus perfectionnés, desservi par une machinerie puissante et ingénieuse, nous avons le droit d'attendre les meilleurs résultats de sa mise en exploitation.

Les dépenses de ce chapitre se répartissent de la manière suivante :

Dépenses antérieures au 21 février 1859,	563,211 53
Dépenses exécutées en 1859,	391,843 08
Total des dépenses au 31 décembre 1859,	955,054 61

La dépense totale prévue étant d'environ huit millions, restent sept millions environ, imputables par moitié sur chacun des exercices 1860 et 1861.

III.

SERVICE DES BATEAUX A VAPEUR,

Parcelles A et C.

CONSTRUCTIONS.

Lorsque la Compagnie du Dock a pris possession, en 1856, de la jetée (parcelle A) qui borne au nord le bassin de la Joliette, cette jetée était déjà occupée par les Messageries impériales et par les autres Compagnies de bateaux à vapeur, qui y avaient installé leurs services d'embarquement et de débarquement. La prise de possession par le Dock ne devait rien changer à cette destination, et son rôle se bornait à réunir et centraliser des services jusqu'alors distincts. Il y avait donc économie évidente à conserver, en les appropriant à la nouvelle exploitation, les constructions des entreprises que nous venions remplacer. Les indemnités payées aux Compagnies de bateaux à vapeur dépossédées, ajoutées aux dépenses des constructions nouvelles et aux frais d'aménagements intérieurs de toute espèce, constituent le coût actuel des constructions qui occupent la parcelle A.

Quant à la lisière de la parcelle C, qui nous a été remise par l'Etat à une époque récente, nous y avons établi, sur une longueur de 100 mètres environ, des magasins loués au commerce, qui y a installé des dépôts particuliers de charbon.

L'ensemble des dépenses de ce chapitre se répartit de la manière suivante :

Dépenses antérieures au 28 février 1859,	95,790 62
Dépenses exécutées en 1859,	258,521 66
Total de la dépense au 31 décembre 1859,	354,312 28
Il restait à régler, au 1[er] janvier 1860, pour solder ce chapitre, environ	100,000 »

EXPLOITATION.

Les règlements et tarifs qui régissent notre établissement de la Joliette ont reçu l'approbation administrative le 9 juillet 1859, et c'est le 16 août suivant que nous avons commencé à fonctionner dans les conditions actuelles. Jusqu'à cette date, l'exploitation avait continué d'après les errements de 1858, c'est-à-dire sous un régime provisoire qui laissait en dehors de notre établissement, entre autres entreprises de bateaux à vapeur, les services si importants des Messageries impériales.

Au moment où commençaient nos opérations, l'achèvement et l'appropriation des locaux étaient loin d'être terminés. L'administration des douanes avait exigé, au point de vue de la facilité et de la sécurité de ses perceptions, des remaniements nombreux, et l'installation n'a été à peu près complète que vers la fin de l'année.

Notre exploitation a eu à lutter, en outre, contre des difficultés d'une autre nature. En nous chargeant, pour compte du commerce, d'une série d'opérations confiées jusque-là à des intermédiaires attitrés, nous ne pouvions éviter de contrarier des habitudes prises et de nuire à des industries, plus ou moins parasites, mais consacrées par une tradition extrêmement ancienne. Il en est résulté une certaine agitation, que la protection énergique de l'autorité et l'attitude à la fois ferme et conciliante de notre directeur ont bientôt calmée. Sans sacrifier aucuns de nos droits, nous avons admis des tempéraments propres à ménager les intérêts qui nous ont paru respectables et dont il était juste de tenir compte.

Plusieurs des Compagnies de bateaux à vapeur qui fréquentent le port de Marseille, ont d'abord montré une certaine hésitation à nous confier leur service ; mais le plus grand nombre de ces Compagnies s'est successivement rallié, et, dans le court espace de quatre mois, notre trafic s'est développé dans les proportions suivantes :

Septembre,	7,491 tonnes.
Octobre,	8,429 —
Novembre,	9,464 —
Décembre,	9,576 —

C'est là un progrès persistant et régulier dont nous pouvons nous montrer satisfaits : d'autant plus qu'en atteignant le chiffre de 10,000 tonnes, nous touchons au maximum qu'il nous serait impossible de dépasser, tant que nos établissements n'auront pas reçu l'extension sans laquelle ils ne peuvent rendre au commerce que des services incomplets. En effet, l'étroit espace qui nous est assigné a pu jusqu'ici suffire au service de l'*importation* ; mais, en ce qui concerne l'*exportation*, il a fallu se limiter au service des Messageries impériales. Nos intérêts ne sont certainement pas les seuls à souffrir de cette insuffisance. L'administration des douanes a pris elle-même l'initiative des extensions qui nous sont indispensables. Elle a demandé qu'il nous fût permis d'étendre nos hangars sur 200 mètres environ du quai de rive de la Joliette. Si cette extension nous est accordée, ne fût-ce qu'à titre de concession provisoire, nous installerons sur cette partie du quai le service de l'*exportation*.

Quoi qu'il en soit de ces espérances, et si modeste que soit notre installation actuelle, nous pouvons nous féliciter de nos débuts. Les rapports entre le commerce et le Dock s'établissent, le public se familiarise avec nos procédés et peut déjà se rendre compte de la simplification qui en résulte pour ses opérations maritimes ; les préventions s'effacent ; les habitudes se modifient ; notre personnel se forme ; tout se prépare donc pour faciliter la transformation que doit opérer la création de nos entrepôts définitifs.

Nous vous soumettons le compte des résultats du service des bateaux à vapeur pour l'exercice 1859 :

Les recettes se sont élevées à,	297,065 30
Les dépenses, à,	249,905 17
Produit net,	47,160 13

Nous vous avons expliqué plus haut les motifs qui nous autorisent à ne pas considérer ce produit comme un résultat normal, et voici quelles sont nos prévisions pour 1860 :

En admettant un mouvement probable de 120,000 tonnes, nous pouvons compter sur un produit net d'environ,	150,000 »
Non compris diverses locations,	24,000 »
Produits prévus pour 1860,	174,000 »

Il n'y a sans doute aucune analogie à établir entre l'établissement de la Joliette et nos futurs entrepôts, mais les résultats du service des bateaux à vapeur donnent la mesure du rôle que pourront jouer les annexes et les établissements secondaires qui viendront successivement se rattacher à notre exploitation principale.

IV.

BASSINS DE RADOUB PROVISOIRES.

Nous avons placé sous vos yeux, à l'assemblée générale de l'année dernière, le traité, déjà ancien (sa date est du 19 mars 1858), intervenu avec la Société concessionnaire des bassins de radoub provisoires établis dans le canal de communication entre l'ancien et le nouveau port. Nous étions alors en instance pour obtenir de l'administration qu'elle sanctionnât ce traité. Un arrêté de M. le préfet des Bouches-du-Rhône, en date du 15 décembre 1859, a régularisé notre situation, et les résultats de l'exploitation des bassins de radoub figureront à l'avenir dans nos comptes annuels.

Toutefois, bien que ces bassins aient été gérés jusqu'ici par l'ancienne Société, l'effet du traité remonte au 1[er] juillet 1858 ; et, depuis cette époque, l'exploitation a eu lieu en réalité pour notre compte. La liquidation des trois semestres écoulés jusqu'au 31 décembre 1859 n'a pas encore été arrêtée, mais nous pouvons, dès ce moment, vous présenter ses résultats essentiels :

RECETTES :

Du 1[er] juillet au 31 décembre 1858,	212,875 40	
Du 1[er] janvier au 30 juin 1859,	224,696 80	
Du 1[er] juillet au 31 décembre 1859,	198,159 70	635,731 90

DÉPENSES :

Frais d'exploitation :		
Du 1[er] juillet au 31 décembre 1858,	63,348 60	
Du 1[er] janvier au 30 juin 1859,	63,784 37	
Du 1[er] juillet au 31 décembre 1859,	62,976 03	
Part revenant à la chambre de commerce de Marseille :		
Second semestre de 1858,	22,338 05	
Premier semestre de 1859,	25,773 72	
Second semestre de 1859,	21,055 10	
	259,295 87	259,295 87
Produit de l'exploitation au 31 décembre 1859,		376,436 03
Dont il faut déduire :		
Trois semestres d'intérêts payés aux actionnaires de l'ancienne Société des bassins de radoub,		126,000 »
Produit net de trois semestres,		250,436 03
A quoi il faut ajouter :		
1° L'encaisse résultant des amortissements antérieurs au 1[er] juillet 1858, compris dans le traité de cession,		225,000 »
2° Le produit des placements de fonds à partir du 1[er] juillet 1858, déduction faite de la part d'intérêt attribuée au gérant. (Articles non liquidés et dont nous portons ici le chiffre approximatif),		7,000 »
Total des sommes disponibles au 31 décembre 1859,		482,436 03
Soit, en nombres ronds,		480,000 »

Le capital engagé par nous dans cette affaire est représenté par 5,600 obligations, que nous aurons à délivrer aux actionnaires de l'ancienne Société des bassins de radoub provisoires à raison de deux obligations pour une action. Ces obligations, qui rapportent 15 francs d'intérêt et sont remboursables par 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans, représentent sur le pied de 300 francs par obligation, un capital de 1,680,000 »

Dont il faut déduire :	
L'encaisse ci-dessus au 31 décembre 1859,	480,000 »
Le capital engagé se trouve donc réduit à	1,200,000 »

En admettant que les produits annuels se maintiennent, comme minimum, entre 200,000 et 220,000 fr. ci 220,000 »

Dont il faut déduire le service des obligations,	84,000 »
Le produit net annuel serait de	136,000 »

Somme qui représente un amortissement rapide du capita engagé.

Le retard qu'a éprouvé l'arrêté préfectoral portant approbation du traité, ne nous a pas permis jusqu'à ce moment de délivrer aux actionnaires de l'ancienne Société des bassins de radoub les titres des obligations qui leur sont acquises. Nous nous occupons activement de la création de ces titres; provisoirement les anciennes actions, frappées d'une estampille, tiennent lieu de ces obligations et en remplissent toutes les conditions.

BASSINS DE RADOUB DÉFINITIFS.

Les négociations relatives à la concession des bassins de radoub définitifs ne sont pas encore arrivées à leur terme. Les questions de système et d'exécution sont l'objet d'études approfondies qui se poursuivent avec activité. Le dessin figuré sur le plan qui vous a été distribué indique l'emplacement probable de ces bassins; mais cette désignation n'a encore rien de définitif.

V.

TERRAINS ACQUIS DE LA SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Nous avons acquis de la Société des ports de Marseille diverses parcelles ou ilots, qui portent sur le plan général adopté par l'administration les numéros 35, 40, 44, 49, 55, 60 et 63.

Nous nous occuperons d'abord de la parcelle n° 35, qui est la plus importante, et qui se trouve placée dans des conditions spéciales :

ILOT N° 35.

Nous vous avons entretenus avec détail de cette acquisition dans notre rapport de l'année passée, ce qui nous dispense d'expliquer de nouveau la combinaison à laquelle elle a donné lieu, entre la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée, la Société des Ports de Marseille et notre Compagnie.

La superficie totale de l'ilot n° 35 est de 33,235 mètres, acquis au prix de 100 fr. le mètre superficiel, soit 3,323,600 fr. de prix total.

Sur cette superficie, une partie est affectée au développement de la gare maritime du chemin de fer, en équivalent de la surface primitivement destinée à cette gare sur laquelle s'élève en ce moment notre entrepôt commercial (parcelles D et E). Il y aura lieu de procéder au bornage et à la délimitation définitive de ces surfaces. Cette formalité n'a pu encore être remplie par suite du retard qu'ont éprouvé la mise en état et la livraison de l'ilot n° 35. Cette livraison a eu lieu vers la fin de 1859, et rien ne s'oppose maintenant à la régularisation des limites. D'accord avec la Compagnie du chemin de fer, nous sommes en instance à cet effet auprès de S. Exc. M. le ministre des travaux publics.

Déduction faite des terrains livrés à la gare du chemin de fer, la prise de possession de l'ilot n° 35 met à notre disposition une surface de 13,600 mètres environ, sur lesquels 1,600 serviront provisoirement de dépôt pour le matériel de la construction, l'atelier, etc. Le surplus, soit 12,000 mètres, sera mis en location à l'époque très-prochaine où la gare maritime du chemin de fer, qui leur est contiguë, entrera en exploitation.

Sur le prix de l'ilot n° 35, nous avons payé, en mars dernier, un premier à-compte de 2,200,000 fr.

Quelques formalités, quelques travaux de mise en état sont encore à remplir, soit par la Société des ports, soit par la ville de Marseille; nous n'en portons pas moins au budget de l'exercice courant, la totalité du prix : ci, 3,323,600 fr.

Les frais d'acte et d'enregistrement ont été payés en 1859, et figurent au compte des dépenses de cet exercice.

ILOTS n°s 40, 44, 49, 55, 60 et 63.

Indépendamment de l'ilot n° 35, nous avions acquis de la Société des ports les ilots n°s 40 et 44, ensemble d'une superficie de 16,110m,08.

Nous nous étions réservé de plus le droit d'acquérir quatre ilots, les numéros 49, 55, 60 et 63, d'une superficie totale de 22,262m,23. Après mûr examen, nous n'avons pas hésité à ratifier ces acquisitions. Ainsi que vous le remarquerez en jetant un coup d'œil sur le plan, ces parcelles, dont la superficie totale est de 38,372m,31, c'est-à-dire de bien près de quatre hectares, sont toutes en façade sur les quais des bassins projetés ou en cours d'exécution. Il est inutile d'insister sur les avantages d'une telle situation.

Le prix d'acquisition est de 150 fr. le mètre superficiel. Ce prix est payable en obligations rapportant 15 fr. d'intérêt, et remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans. Pour le règlement du prix d'achat, ces obligations sont évaluées, valeur fixée par le contrat, à 300 fr. Les paiements auront lieu à mesure et en proportion des livraisons.

En admettant que l'ilot n° 40 soit mis en état et livré dans le cours de 1860, les cinq autres ilots ne seront probablement pas livrés avant 1861, et quelques-uns probablement plus tard.

Le paiement de ces terrains devant se faire en obligations, n'affecte pas notre capital social proprement dit. Nous vous entretiendrons tout à l'heure des mesures à prendre pour pourvoir à cette dépense spéciale.

VI.

OPÉRATION DES TERRAINS DE MONTREDON ET DU PRADO, ET TRAITÉ DES TRAVAUX.

Nous vous avons rendu compte dans notre rapport de l'année passée des nécessités qui ont amené la Compagnie à s'assurer 57 hectares environ de terrains, comprenant l'ancien domaine Borely et un certain nombre de propriétés adjacentes.

Toute déduction faite des terrains livrés aux voies publiques, et des 21 hectares abandonnés à la ville en échange du jardin botanique, la Compagnie est restée propriétaire de 36 hectares environ.

Le coût de ces 36 hectares, accru des dépenses faites pour l'exécution des travaux que le traité avec la ville de Marseille des 6-15 juin 1857 mettait à notre charge, se soldait, au 28 février 1859, par une dépense totale de, 2,171,237 30

Savoir :	
Prix et frais divers d'acquisition des terrains,	1,749,231 26
Travaux,	422,006 04
Somme égale,	2,171,237 30

En tenant compte des dépenses non encore effectuées, mais nécessaires pour accomplir nos divers engagements envers la ville, nous avions calculé, l'année passée, que le prix des terrains ressortirait à environ 9 fr. le mètre.

Nous sommes heureux de pouvoir vous annoncer que cette situation s'est améliorée. Un nouveau traité, à la date du 3 décembre 1859, est intervenu entre la ville de Marseille et nous. D'après ces nouvelles conventions, la ville acquiert trois lots de terrains, d'une contenance totale de 18 hectares, c'est-à-dire exactement la moitié de 36 hectares que nous possédons. Cette vente est consentie au prix de 975,000 fr., payables en cinquante annuités, calculées de manière à représenter l'intérêt à 5 0/0 et l'amortissement au même taux du prix de vente. — Le prix exact devant résulter d'une mensuration contradictoire à laquelle il n'a pas encore été procédé, nous évaluons approximativement le chiffre de l'annuité à 50,000 fr., sauf une légère différence possible en plus ou en moins.

Indépendamment de la vente de ces 18 hectares, le traité du 23 décembre 1859 déclare la résiliation pure et simple du traité de juin 1857. Cette résiliation affranchit la Compagnie des engagements relatifs aux travaux qu'elle s'était obligée à effectuer pour le compte de la ville, engagements qui nous exposaient à des éventualités onéreuses, et auraient pu devenir la source de graves difficultés entre la ville et la Compagnie.

Toutefois cette résiliation du marché des travaux n'a d'effet que pour l'avenir. La ville conserve, à titre gratuit, la propriété des terrains destinés aux avenues et aux boulevards déjà exécutés. Elle profite également sans indemnité de sa part des travaux considérables déjà effectués par nous, et dont la dépense s'élève, au 31 décembre 1859, à 522,820 fr. 14 c.

Malgré l'importance de ces sacrifices, nous n'avons pas hésité à conclure le traité du 3 décembre. La totalité des dépenses engagées dans l'opération des terrains de Montredon s'élève, d'après le compte qui est placé sous vos yeux, au 31 décembre 1859, à 2,225,338 25

Si nous ajoutons une somme à valoir, représentant les dépenses non encore soldées,	25,661 66
Nous trouvons un débours total de	2,250,000 »
Dont il faut déduire :	
Le prix de 18 hectares vendus à la ville,	975,000 »
Reste un débours de	1,275,000 »

Ces 1,275,000 fr. représentent donc le prix de revient des 18 hectares qui restent la propriété de la Compagnie, et constituent l'actif de l'opération; ce qui fait ressortir le prix du mètre superficiel à 7 fr. environ.

Il ne faut pas perdre de vue que les terrains vendus à la ville doivent être exclusivement affectés à l'agrandissement des jardins qu'elle possède déjà dans cette partie du territoire, et qui, à raison du voisinage de la mer et de la beauté du site, lui permettront d'établir une promenade sans rivale. Les 18 hectares qui nous restent profiteront du voisinage de cette promenade, et leur valeur s'accroîtra dans une proportion que nous ne voudrions pas exagérer; mais, en toute hypothèse, nous avons la confiance que l'opération se liquidera sans perte pour la Compagnie, et même qu'elle couvrira tout ou partie de la subvention que le traité de 1857 laissait à notre charge.

Toutefois, Messieurs, nous devons vous signaler cette circonstance que le traité du 3 décembre n'a pas encore reçu l'approbation de l'administration supérieure (1). Le renouvellement de la municipalité de Marseille, et l'accomplissement de quelques formalités administratives jugées nécessaires, expliquent ce retard. Mais l'importance des avantages faits à la ville, et l'impatience du public ne nous permettent pas de considérer comme douteuse une prompte et favorable solution.

VII.

SITUATION FINANCIÈRE.

DÉPENSES. — VOIES ET MOYENS.

Exercices anciens.

Les comptes que nous plaçons sous vos yeux présentent le relevé général des dépenses effectuées, depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1859.

Ces dépenses se composent des articles principaux ci-après :

1° Frais généraux, comprenant l'enregistrement de la concession, les études et travaux préparatoires, les frais de constitution de la Société, la création des actions, les frais d'administration centrale et des services généraux,	643,460 61
2° Opération des terrains de Montredon et du Prado, et travaux exécutés pour le compte de la ville de Marseille,	2,225,338 25
3° Constitution du sol concédé, ou soit travaux maritimes exécutés sur les parcelles de la concession,	669,790 34
4° Constructions sur les terrains concédés, ou soit appropriation de la parcelle A (service des bateaux à vapeur),	354,312 78

(1) Le traité a été approuvé par arrêté de M. le préfet des Bouches-du-Rhône, en date du 10 mai.

5° Terrains acquis de la Société des Ports. — Frais d'enregistrement et d'actes,	337,946 81
6° Construction de l'entrepôt sur les parcelles D et E,	955,054 01
7° Matériel et approvisionnements,	42,033 22
Total des dépenses,	5,228,438 11
A quoi il faut ajouter le service des intérêts, depuis l'origine jusques et y compris l'échéance du 1er janvier 1860,	628,102 50
	5,856,540 61

Il a été pourvu à ces dépenses au moyen des ressources suivantes :

1° Versements opérés sur les dix millions appelés sur les actions,	7,782,100 »
(Le chiffre des versements non effectués qui, au 1er janvier, était encore de 2,216,900, n'est plus aujourd'hui que de 780,700 fr.)	
2° Produits des placements de fonds, depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1859,	121,918 19
3° Produits du service des bateaux à vapeur, dans la même période,	136,604 25
Total des ressources réalisées,	8,040,622 44
Le chiffre des ressources,	8,040,622 44
Rapproché du montant des dépenses effectuées,	5,856,540 61
Laissait, au 31 décembre 1859, un excédant disponible de	2,184,081 83

Exercice 1860.

DÉPENSES PRÉVUES.

Les prévisions pour 1860 s'établissent ainsi qu'il suit :

1° Dépenses sur les parcelles B et C.	
Enrochements, murs de quai, approfondissement du bassin,	1,400,000 »
2° Construction de l'entrepôt,	3,500,000 »
3° Solde des dépenses d'appropriation de la parcelle A (bateaux à vapeur),	100,000 »
4° Prix de l'îlot n° 35 acquis de la Société des Ports de Marseille,	3,323,600 »
5° Premier à-compte sur le prix de la propriété du cap Pinède, et frais,	130,000 »
6° Services des intérêts aux dix millions appelés sur les actions, y compris l'échéance du 1er janvier 1861,	500,000 »
7° Service des intérêts aux 5,600 obligations à délivrer aux actionnaires des bassins de radoub,	84,000 »
8° Frais généraux et somme à valoir,	162,400 »
Total des dépenses prévues pour 1860,	9,200,000 »

RESSOURCES.

1° Valeurs disponibles au 31 décembre 1859,		2,184,081 83
2° Versements appelés sur les actions, non encore réalisés au 31 décembre 1859,		2,217,900 »
		4,401,981 83
Soit, en nombres ronds,		4,400,000 »
Auxquels on peut joindre :		
L'encaisse de la Société des bassins de radoub,		480,000 »
Produits divers pendant l'exercice :		
Bassins de radoub,	220,000	
Bateaux à vapeur, et locations diverses.	170,000	
Annuité de la ville de Marseille,	50,000	440,000 »
Total des ressources,		5,320,000 »

Les dépenses prévues pour 1860 s'élevant à	9.200,000
Et les ressources à	5,320,000
L'insuffisance est de	3,880,000

Le moyen le plus simple de pourvoir à cette insuffisance serait de faire un appel immédiat de 100 fr. sur les actions. Mais il nous a paru préférable de recourir à un emprunt, sagement limité d'ailleurs, et proportionné à nos forces et à nos ressources disponibles.

Nous hésitons d'autant moins à vous proposer cette mesure que les engagements contractés, tant envers l'ancienne Société des Bassins de radoub, qu'envers la Société des Ports de Marseille, nous imposent l'obligation de créer, dans tous les cas, et même en dehors de nos autres besoins, savoir :

Pour la Société des Bassins de radoub,	5,600 obligations.
Pour la Société des Ports,	16,622 id.
Nous vous proposons d'augmenter ces émissions de	17,778 id.
Et de porter ainsi le chiffre total de l'emprunt à	40,000 obligations.

En ce qui concerne les 16,622 obligations destinées à la Société des ports, deux points essentiels sont à noter. A l'exception de l'îlot n° 40, qui pourra nous être livré dans le courant de l'année, la mise en état des cinq autres îlots ne sera pas achevée avant 1861 et 1862. De plus, la prise de possession de ces terrains mettra à notre disposition une contre-valeur dont les revenus seront certainement supérieurs aux intérêts à servir aux 16,622 obligations délivrées en échange. En réalité donc, ces 16,022 obligations ne constituent aucune charge effective, soit dans le présent, soit dans l'avenir.

Restent les 5,600 obligations à délivrer aux anciens actionnaires des bassins de radoub, et les 17,778 obligations applicables à la continuation des travaux : — Ensemble, 23,378 obligations. Or, le service de 23,378 obligations représente une annuité d'environ 350,000 fr., c'est-à-dire une somme notablement inférieure à nos revenus actuels. Ainsi, même pendant la période transitoire qui nous sépare de l'achèvement de l'entrepôt, c'est-à-dire pendant 1861 et 1862, nous trouvons au besoin dans nos seules annexes des ressources plus que suffisantes pour le service de l'emprunt.

Ne perdez pas de vue, Messieurs, que l'émission d'un emprunt est rendue nécessaire par la nature même des engagements déjà autorisés par vous, qui nous obligent à délivrer des obligations à la Société des bassins de radoub, et à la Société des ports. Dès lors, la combinaison qui consiste à augmenter le chiffre de l'emprunt, et à créer un certain nombre d'obligations supplémentaires applicables aux travaux, n'est plus qu'une question de mesure. — Limitée à 17,778 obligations, l'émission échappe à toute objection. Elle offre même un double avantage :

Le premier (qui n'importe pas moins à nos prêteurs qu'à nous-mêmes), de créer un marché pour nos obligations ;

Le second, de ménager les appels pendant les années 1860 et 1861, et de nous rapprocher ainsi, autant que possible, de l'époque de la mise en exploitation de l'entrepôt.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que nous n'userons de votre autorisation que suivant les circonstances, et dans la mesure des besoins.

Pour compléter cette revue de notre situation financière, il nous reste à jeter un coup d'œil d'ensemble sur la marche future des travaux, sur les dépenses que ces travaux nécessitent, et sur les voies et moyens destinés à y pourvoir.

Déjà, dans notre rapport de l'année passée, nous avions établi une division qu'il importe de maintenir si nous voulons nous rendre un compte exact de l'état des choses et ne pas confondre les deux phases, très-distinctes l'une de l'autre, de la carrière qui nous reste à fournir.

Nous avons à parcourir deux étapes principales : — la première nous conduit jusqu'à l'achèvement et la mise en exploitation d'un entrepôt de 75,000 tonnes ; — la seconde a pour but final le développement le plus complet de notre œuvre, c'est-à-dire la construction d'une seconde série de magasins pouvant recevoir une quantité égale de marchandises.

Pour la première période, nous avons pu dès l'année dernière vous soumettre des appréciations et des calculs que rien n'est venu modifier depuis.

Pour la seconde période, au contraire, les plans et les études n'étaient pas encore assez avancés pour nous permettre de fixer nos idées et les vôtres sur l'importance de la dépense que comportent ces travaux complémentaires. Nos appréciations à cet égard avaient un caractère conjectural qui ne vous aura pas échappé, et que nous n'avons pas cherché à dissimuler. Une année d'études nouvelles nous permet de dégager aujourd'hui ce qu'il y avait d'incertain dans nos premiers aperçus. Nous pouvons donc vous soumettre des prévisions plus complètes, et un plan financier mieux arrêté.

Les années 1860 et 1861 doivent être consacrées à poursuivre l'achèvement :

1° De la constitution du sol concédé, parcelles B, C, M et N ;

2° De l'entrepôt en construction sur les parcelles D et E.

Bien que consacrée à des travaux non encore productifs, cette période trouve des ressources d'une certaine importance dans les produits :

1° Des bassins de radoub provisoires ;

2° Du service des bateaux à vapeur.

Nous pouvons espérer également quelques autres produits, par suite de l'utilisation prochaine des terrains diponibles de l'îlot n° 35 et des portions des parcelles B et C, qui nous seront successivement livrées.

En 1862 commence une exploitation normale :

Un entrepôt de 75,000 tonnes ;

Des hangars pouvant abriter 45,000 tonnes ;

2,770 mètres de longueur de quais desservis par des voies en fer et un système complet de grues hydrauliques.

Tels sont les éléments de cette exploitation, qui réalise le premier et le plus immédiat des engagements résultant de notre cahier des charges.

Or, à ce moment, voici quelle sera l'importance des sommes engagées dans notre entreprise :

1° Constitution du sol concédé :		
Enrochements et murs de quai	4,500,000	
Remblais, y compris le coût de la propriété du cap Pinède.	1,500,000	6,000,000
2° Entrepôt sur la parcelle D, E,		8,000,000
3° Hangars, machineries, voies en fer,		5,500,000
4° Prix et frais d'acquisition de l'îlot 35, acquis de la Société des Ports de Marseille,		3,500,000
5° Dépenses d'appropriation de la parcelle A (Bateaux à vapeur),		500,000
6° Service des intérêts (déduction faite des produits et des revenus), frais généraux, et somme à valoir,		1,000,000
Total de la dépense, environ		24,500,000

Nous n'avons tenu compte, dans cette évaluation, ni de l'opération des terrains de Montredon, ni des îlots acquis de la Société des Ports et payables en obligations. Voici pourquoi :

En 1862, la liquidation des terrains de Montredon sera, nous l'espérons, fort avancée, et viendrait figurer dans notre bilan uniquement pour son résultat final. Quant aux îlots payables en obligations, nous n'en tenons pas compte non plus. Cette acquisition n'entraîne aucun débours effectif, et l'utilisation immédiate des terrains donnera certainement des produits supérieurs à l'annuité à servir aux obligations dont ces terrains sont la contre-valeur.

Sur le pied de vingt-quatre à vingt-cinq millions,

notre dépense totale représente, pour chaque mètre de surface offerte au magasinage, un prix de revient très-inférieur à celui d'une superficie égale dans les docks anglais.

Notre exploitation s'établit ainsi dans les conditions les plus favorables.

Reste la question des voies et moyens.

Les ressources à notre disposition sont :

1° Le capital social,	20 millions.
2° L'emprunt, environ	5 millions.
Somme égale	25 millions (1).

Soit une somme égale à la dépense prévue.

Admettons maintenant qu'arrivés à ce point, et à une époque qui suivra de plus ou moins près l'ouverture de l'entrepôt de 75,000 tonnes, celui-ci soit reconnu insuffisant, et qu'afin de pourvoir aux nécessités constatées du commerce, nous soyions en demeure de construire de nouveaux magasins.

Assurément, nous ne saurions rien désirer de plus favorable que la réalisation de cette hypothèse, et nous trouvons dans sa probabilité même le gage le plus assuré de la prospérité future de nos établissements.

Que se passera-t-il alors ?

Nous pourvoirons aux nécessités nouvelles créées par l'insuffisance du premier entrepôt, en construisant sur les parcelles B, M et N des magasins dont le système est dès ce moment étudié, qui présentent, en superficie de bâtiments, près de 40,000 mètres propres à recevoir des marchandises diverses, et plus que suffisants dès lors pour compléter nos entrepôts et en porter la contenance, si cela est jugé nécessaire, à un chiffre total de 150,000 tonnes.

La dépense de ces magasins est évaluée à 4.500,000 fr., c'est-à-dire moins d'un cinquième de la dépense effectuée dans la première période.

Si on compare l'ensemble de nos établissements ainsi complétés à ceux des principaux docks anglais, on arrive à ce résultat qu'avec des surfaces d'eau et une longueur de quais relativement beaucoup plus considérables, notre prix de revient par mètre carré de magasin reste inférieur des deux tiers au prix de la même superficie dans les docks anglais.

Il serait évidemment prématuré de poser, dès ce moment, la question de voies et moyens, en vue de cette seconde période. D'autres questions se poseront sans doute au même moment ; et notamment celles qui résulteront de la création de nouvelles annexes, et plus spécialement encore de la concession des bassins de radoub définitifs. Peut-être devrons-nous alors chercher des ressources spéciales dans la réalisation des terrains disponibles. Peut être conviendra-t-il d'accroître notre capital social, ainsi que l'ont prévu nos statuts ? Ce sont là évidemment des points à réserver, et sur lesquels il serait imprudent d'arrêter des systèmes. Dussions-nous, au moment voulu, recourir à une émission spéciale d'obligations, nous trouverons certainement, dans la valeur de nos établissements et dans les résultats acquis de notre exploitation, un gage plus que suffisant pour que cet appel au crédit soit entendu.

Ne perdons pas de vue, Messieurs, que la dépense de la seconde période, lorsque sa nécessité aura été constatée, trouvera sa raison d'être et sa compensation dans l'insuffisance du premier entrepôt. Ce seraient donc les exigences de la recette qui commanderaient l'accroissement du capital engagé, et nous ne pouvons pas avoir de perspective plus encourageante.

VIII.

NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR.

Notre Conseil d'administration, dès la première année de son entrée en fonctions, a éprouvé une perte bien douloureuse. L'un de nos collègues, M. Léon Bégny, nous a été enlevé par une maladie soudaine, dans la force de l'âge, entouré de la considération publique, et lorsque tout semblait promettre, à lui-même, une longue et honorable carrière, au Conseil, une précieuse collaboration.

(1) Nous laissons au compte de la liquidation des terrains de Montredon le million représenté par l'annuité de la ville de Marseille.

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Compte général au 31 décembre 1859.

ACTIF.

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT.			
Frais généraux			643.460 61
Acquisitions et travaux.			
Terrains de Montredon	1.702.518 10		
Boulevards et avenues à ouvrir dans les terrains de Montredon	395.772 10		
Chemin de la Corniche	127.048 04	2.225.338 24	
Constitution du sol concédé		660.790 36	
Constructions sur les parcelles de la concession		354.312 28	
Terrains acquis		337.446 81	
Constructions sur les parcelles acquises		955.054 61	4.542.442 [illegible]
Matériel et approvisionnements divers			42.535 22
			5.228.438 11
Capital à réaliser.			
Appels sur les actions à réaliser			12.217.900 »
Service des intérêts.			
Intérêts servis aux actions jusques et y compris l'échéance du 1er janvier 1860			628.102 50
Valeurs disponibles et débiteurs divers.			
Compte courant avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, caisse et portefeuille			2.820.498 64
			20.896.939 25

PASSIF.

Fonds social.		
40,000 actions de 500 francs		20.000.000 »
Recettes diverses.		
Produits des placements de fonds	121.918 19	
Recettes du service des bateaux à vapeur	136.604 25	258.522 44
Créditeurs divers.		
Compte de retenue aux entrepreneurs	77.441 97	
Cautionnements des entrepreneurs	5.000 »	
Mandats créés et non payés	214.093 34	296.535 31
Service des intérêts.		
Intérêts échus à payer		330.881 50
		20.896.939 25

L'assemblée générale est appelée, aux termes de l'article 35 des statuts, à pourvoir à cette vacance.

Nous proposons à vos suffrages M. Félix Touache, directeur de la Compagnie de navigation mixte, et membre de la chambre de commerce de Marseille. M. Touache est désigné à votre choix, comme au nôtre, par le vœu unanime de ceux de nos collègues qui résident à Marseille.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède, les résolutions ci-après sont votées à l'unanimité par l'assemblée générale, composée de 80 actionnaires représentant 16,253 actions.

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

Les comptes de l'exercice 1859 sont approuvés.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale autorise la création de quarante mille obligations portant 15 francs d'intérêt annuel, et remboursables par 500 francs, suivant un tableau d'amortissement réparti sur la durée de la concession. Après prélèvement des obligations nécessaires pour désintéresser l'ancienne Société des Bassins de radoub et la Société des Ports de Marseille, le solde disponible sera émis par les soins du Conseil d'administration, pour le net produit être employé à la continuation des travaux.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

M. Félix Touache est nommé administrateur en remplacement de M. Léon Régny, décédé.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE CRÉDIT EN ESPAGNE.

RAPPORT

à l'assemblée générale du 31 mai.

Messieurs,

Nous venons, conformément à nos statuts, vous présenter le compte rendu de l'exercice 1859, et vous exposer la situation actuelle de la Compagnie.

Nous nous appliquerons à vous faire connaître, avec toute la clarté possible, la position de nos affaires, de manière à vous faire comprendre quelles ont été pour le passé, quelles pourront être pour l'avenir, les difficultés de la situation sociale, ses ressources actuelles, ses espérances et ses chances diverses.

Par nos comptes rendus antérieurs, spécialement par le rapport qui a été lu à votre dernière assemblée générale, vous connaissez déjà les différentes affaires entreprises par notre Société. Avant de vous entretenir du développement de chacune d'elles jusqu'à ce jour, nous commencerons par vous dire l'issue d'un incident qui avait pu vous préoccuper l'année dernière. Nous voulons parler de l'interpellation dont notre Compagnie avait été l'objet, dans le sein des Cortès, de la part d'un député, qui avait représenté la situation de notre Société comme n'étant pas légale.

Sur le simple fait de cette interpellation, nous nous étions rendus près de M. le ministre des finances, et nous lui avions offert de mettre à sa disposition tous les éléments propres à éclairer sa conscience de la manière la plus complète au sujet de la régularité de nos opérations. Le ministre, après avoir répondu très-honorablement pour nous aux allégations mal fondées du député interpellant, avait promis surabondamment qu'une inspection générale aurait lieu par ses ordres auprès de toutes les sociétés dépendant de son ministère. L'inspection eut lieu effectivement auprès de notre Compagnie. Nous nous empressâmes de nous mettre au commissaire royal tous les documents et toutes les informations dont il nous fit la demande et de lui donner toutes les explications qui pouvaient l'éclairer, tout en exposant avec respect au gouvernement que l'inspection ministérielle devait, conformément à la loi, se borner au régime administratif et à l'exacte observation des statuts.

Après cet examen, qui fut long et minutieux, une ordonnance royale a été rendue le 23 avril dernier, déclarant que « notre Société se trouve dans des conditions régulières, et que la plus parfaite légalité a présidé à tous ses actes. »

Telle a été, Messieurs, la fin de cet incident, qui a eu pour dernier résultat de mettre en évidence le mal fondé des attaques portées contre la Compagnie, et de donner à la régularité de ses opérations la sanction officielle la plus compétente et la plus complète.

AFFAIRES INDUSTRIELLES.

Le chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix a été à la fois, vous le savez, la plus importante de toutes nos entreprises, et celle qui, par son importance même, a pesé le plus sur nos ressources. Il est en ce moment livré à l'exploitation sur une longueur de 106 kilomètres. Ses recettes de début sont fort belles pour le service des voyageurs, le seul qui soit encore complétement organisé. Le trafic des marchandises souffre par suite de la nécessité où est la Compagnie d'emprunter les bateaux d'une Compagnie voisine pour traverser la baie, jusqu'au moment où la ligne sera livrée à l'exploitation dans toute sa longueur. Cette exploitation intégrale, dont le terme approche, donnera à l'entreprise son vrai développement, dont les produits actuels ne peuvent donner qu'une idée insuffisante. Nous espérons que ce fait si important pourra être accompli d'ici à trois mois.

De toute manière, l'avenir de cette grande entreprise est maintenant assuré, et sa prospérité future ne peut plus être l'objet d'aucun doute. Ainsi se trouve confirmée l'opinion émise sur cette ligne par un ingénieur, lorsque dans un très-remarquable travail, antérieur de près de deux ans à l'exploitation, il prédisait qu'elle serait infailliblement l'une des meilleures de l'Europe.

Un fait très-important pour la Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix, c'est la conquête opérée sur la mer, à Cadix même, et par suite de la construction d'un môle, d'une étendue de terrain de 85,000 mètres. Située dans la meilleure partie de la ville, cette surface de sol représente un capital extrêmement considérable. Une grande valeur appartient également à d'autres terrains que possède la même Compagnie à San-Fernando et à Puerto-Réal, dans une situation et des circonstances particulièrement favorables.

Vous savez tous, Messieurs, que, depuis l'ouverture de la ligne, nous avons mis à la disposition du public vingt mille actions de cette entreprise, au moyen d'une souscription ouverte simultanément à Madrid, à notre siége social, et à Paris chez MM. les fils de Guilhou jeune, nos banquiers dans cette capitale. Les demandes du public se sont élevées à 30,241 actions; et néanmoins, pour rester dans les termes de notre annonce, nous avons limité nos admissions au chiffre total de 20,000 actions primitivement annoncé.

L'accueil si remarquable fait par les capitalistes à l'émission de ces titres doit être rapporté non-seulement à l'excellence de l'entreprise elle-même, mais encore à l'application d'un principe récemment introduit dans la pratique des affaires, et conformément auquel nous avons garanti les intérêts des titres durant cinq ans et demi, et, à leur défaut, le remboursement du capital. Cette condition, qui offre au public preneur de titres une si précieuse sécurité, n'entraîne pour la Compagnie garante aucune chance de préjudice, en présence des ressources productives de la ligne et du développement progressif afférent à la période de garantie.

Par cette raison, et afin d'éviter toute différence dans les titres et tout embarras dans les cotes, nous avons étendu la garantie sus-énoncée à la totalité des actions du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix, dont les titres sont l'objet, à la Bourse de Paris, d'une recherche croissante et de transactions journalières.

En résumé la souscription, si rapidement couverte, fait rentrer dans les caisses de la Compagnie générale de crédit une somme liquide de 38,000,000 de réaux, soit 10,000,000 de francs. C'est un fait dans lequel nous devons voir non-seulement un grand résultat actuel, mais encore un heureux précédent pour l'avenir.

La Compagnie générale des Mines est, après le chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix, l'entreprise dans laquelle notre Compagnie a pris l'intérêt le plus considérable. Toutes les espérances que nous avions mises en cette affaire dès son origine, tendent de jour en jour à se confirmer davantage. Il résulte du rapport présenté par son Conseil d'administration à l'assemblée générale du 18 courant, que sur les neuf concessions, cinq commencent à être en produit : ce sont celles de Santullan (houilles), de la Caroline (mines et fonderies de plomb argentifère), de Linarès (plomb argentifère), d'Alosno (cuivre et pyrites de soufre), et la fonderie de Niefla (plomb et argent). Deux autres sont en état de préparation, et leurs travaux avancent; ce sont les mines de Sierra-Madrona, et de la Alcadia (plomb argentifère). Enfin la concession de Sierra-Nevada (fer et argent), et de Puerto San-Vicente (cuivre, argent et plomb), demandent encore un certain temps pour pouvoir être mises en état de produit.

L'exploitation des parties en produit a permis à la Compagnie de payer cette année l'intérêt à 6 0/0 des capitaux engagés, d'affecter une petite somme à la réserve, et d'amortir une somme de 28,000 réaux sur les frais de premier établissement.

Un contrat passé pour vingt-cinq ans assure à la Compagnie pour la concession d'Alosno un fermage avantageux; les preneurs du fermage se sont obligés à lui payer une redevance sur les quantités exploitées par eux, dans la proportion de 20 réaux de vellon par tonne de minerai. Les quantités *minima* qu'ils s'obligent à prendre assurent à la Société un revenu annuel minimum de 12,000 piastres, ou 63,000 fr., durant les deux premières années, et de 18,000 piastres, ou 95,000 fr. pendant les années postérieures. Le maximum d'extraction pourra s'élever à une somme beaucoup plus importante.

Un chemin de fer de 12 kilomètres qui s'embranchera sur la ligne du Nord a été concédé à la Compagnie des mines. Cette petite ligne augmentera de beaucoup la valeur de la concession de Santullan, dont les charbons y trouveront à la fois un agrandissement de débouché, et une économie importante dans les frais de transport. En outre, ce chemin est, par sa situation, appelé nécessairement à desservir toutes les mines de la contrée.

Le Crédit mobilier espagnol avait sollicité du gouvernement la concession d'une autre ligne, parallèle au chemin concédé à notre Compagnie des mines, alléguant, en outre de son intérêt personnel comme propriétaire de mines dans le même bassin houiller, la prétendue possibilité d'un retard dans l'exécution des travaux de la ligne parallèle. Mais comme les ingénieurs de cette dernière entreprise sont déjà sur les lieux pour faire commencer les travaux, qui seront terminés plutôt avant qu'après le terme de la concession, le gouvernement n'a pas donné suite à la demande du Crédit mobilier espagnol, et la Compagnie générale des mines demeure concessionnaire exclusif de la voie ferrée, destinée au service de tout le bassin de Santullan et de ses alentours.

La Compagnie d'assurance la Union, dans laquelle nous possédons un intérêt de quelque importance, a souffert cette année, comme l'année précédente, dans sa branche d'assurances maritimes. Les sinistres de mer ont dépassé les primes de 500,000 réaux, en sus des frais d'administration spéciaux à cette branche. Ce résultat, qui doit être principalement attribué aux tempêtes qui, depuis deux ans, règnent sur toutes les mers avec une violence inusitée, a été heureusement compensé par un résultat plus favorable obtenu sur la branche de l'incendie et sur celle de la vie humaine. Le dividende donné par la Société représente 6 0/0 d'intérêts du capital, et un petit appoint, formant le solde des profits et pertes, a été reporté à compte nouveau.

Le chemin de fer de Reus à Montblanch a reçu dans ces derniers temps l'impulsion nécessaire à ses travaux. Nous comptons pouvoir donner cette année notre attention toute particulière à cette ligne, dont la destinée naturelle est d'être prolongée sur Lérida, après s'être soudée au chemin de fer de Tarragone à Reus, sa tête de ligne obligée, et le centre forcé des communications entre Barcelone et Valence, Barcelone et l'Aragon, l'Aragon et Valence. Si vous

réfléchissez qu'indépendamment de la densité des populations avoisinantes, de la richesse du territoire qui l'en oure, la ligne en projet aboutit au plus beau port qu'ait l'Espagne sur la Méditerranée; que ce port est de tous les ports méditerranéens le plus rapproché de la masse du terri oire ibérique; qu'il offre aux produits de tout l'intérieur, au trafic apporté, soit par le Saragoss -Alicante, soit par le Pampelune-Saragosse, un lieu d'embarquement magnifique, et plus rapproché que Barcelone d'environ 100 kilomètres; si vous réfléchissez enfin que la ligne sud-catalane est au bassin de l'Ebre ce que la ligne de Séville-Xérès-Cadix est au bassin du Guadalquivir, vous vous rendrez compte, Messieurs, de la disposition où nous sommes, d'aider, s'il le faut, dans la mesure du possible, et sans forcer nos moyens d'action, les populations de ces riches provinces dans l'accomplissement d'une œuvre à laquelle sont attachés leurs plus grands intérêts.

Notre *Administration des gaz* comprend maintenant six concessions, savoir :

Valladolid,
Jerez,
Alicante,
Carthagène,
Pampelune,
Burgos.

Le nombre des becs alimentés par l'usine de Valladolid dépasse 1,600, et l'exploitation a donné en 1859 un bénéfice de rx vell. 103,835 13.

Les résultats des premiers mois de l'année courante nous donnent l'assurance de voir ce chiffre s'augmenter pendant l'exercice 1860.

L'usine de Jerez est en exploitation depuis le mois de janvier dernier.

Cette affaire répondra à toutes nos espérances, et nous comptons qu'avant la fin de cette année, plus de 2,000 becs, tant pour l'éclairage public que pour celui des particuliers, seront alimentés par le gaz.

Les usines d'Alicante, Carthagène et Pampelune seront très-prochainement inaugurées. Les travaux de construction et de canalisation sont en grande partie terminés.

Des difficultés indépendantes de notre volonté nous ont empêché de commencer les travaux de l'usine de Burgos; mais nous nous sommes approvisionnés d'une grande quantité de matériaux; et aussitôt que ces difficultés seront définitivement levées, nous ferons en sorte que cette usine puisse être mise en exploitation dès le commencement de l'année prochaine.

D'après ce qui précède, nous croyons qu'on peut considérer nos affaires de gaz comme étant près, sauf quelques déboursés qui nous restent encore à faire, de rendre à la Compagnie une compensation avantageuse pour les sacrifices qu'elles lui ont coûtés.

Enfin la *Société générale des Escomptes*, la plus récente de nos créations, a pu commencer à fonctionner utilement dans le dernier semestre de l'année dernière. Huit villes importantes sont pourvues de comptoirs actuellement organisés : ce sont Madrid, Palma, Malaga, Tarragone, Grenade, Alicante, Badajoz et Valence. Saragosse, Santander, Séville et quelques autres villes encore sont en voie d'organisation.

La Compagnie est organisée de telle sorte que les opérations de chaque comptoir soient entourées d'un contrôle et d'une surveillance journalière qui en assurent la régularité et la sécurité. Un directeur nommé et révocable par le Conseil d'administration de la Société, siégeant à Madrid, dirige les opérations de chaque comptoir avec l'assistance d'une commission choisie par le Conseil d'administration parmi les notabilités commerciales de la localité. Les opérations faites avec le concours de ces deux autorités locales sont communiquées constamment au Conseil d'administration sur états réguliers et complets. Le choix du papier, l'étendue et la nature des prêts, relèvent à chaque instant du Conseil, dont le contrôle sur les opérations de chaque caisse locale est aussi constant qu'absolu. Un bon service d'inspection, que la Société prépare, complétera cette organisation, dont les bases nous paraissent sûres et irréprochables.

Les premières opérations de cinq caisses seulement qui ont fonctionné l'année dernière, la plupart pendant peu de mois, présentent les totaux ci-après :

	r. v.		
Escomptes et prêts. .	20,403,307	[illegible]	
Dépôts.	1,020,000	»	
Comptes courants. .	160,794,536	15	
Négociations et traites	55,712,385	36	236,930,228 51

Pour terminer cet exposé de nos affaires industrielles, il nous reste à vous entretenir d'un établissement de pêcheries et salaisons aux îles Canaries, auquel nous avions cru devoir, dans un but de bénéfice social autant que d'utilité publique, affecter une somme de 600,000 réaux (150,000 fr.). L'établissement était déjà tout monté dans l'île de Lanzarote, et l'opération se présentait sous d'excellents auspices, lorsqu'un incident est venu détruire nos légitimes espérances. Au mois de juillet dernier, un violent incendie a consumé une grande partie de l'immeuble et de son matériel. La liquidation qui se suit en ce moment nous apprendra quelle a été notre perte, et quelle valeur nous pouvons retirer des débris de ce sinistre.

D'après cette courte analyse, vous pouvez apprécier, Messieurs, que nos entreprises industrielles ont été choisies avec discernement, et qu'à une légère exception près, elles présentent une situation satisfaisante. Nos deux premières créations, *la Union* et les chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix, ont remarquablement réussi, et leurs actions sont vues avec une faveur de plus en plus générale. Les chemins de fer de Reus à Montblanch et les Mines approchent de l'époque où l'avancement des travaux et les bénéfices probables assureront la rapide réalisation de leurs titres. La Société des escomptes se développe chaque jour, secondée par le concours des nombreux clients qui recherchent dans ses actions, soit un placement sérieux et productif, soit un moyen d'obtenir l'ouverture d'un compte d'escompte dans ses différents comptoirs. Enfin, nos établissements de gaz ne sont pas éloignés du moment où leurs revenus appréciés faciliteront leur vente ou leur transfert à une Compagnie spéciale, qui indemnisera notre Société de ses dépenses, et rétribuera son initiative. Encore quelques efforts, et la Compagnie générale de crédit recueillera le fruit des travaux qui ont marqué la première période de son existence.

MOUVEMENT DE NOS AFFAIRES DE BANQUE.

	r. v.	
Caisse :		
Recettes de 1859.	250,733,668 82	
Payements id.	243,284,469 51	
Total. .	494,018,138 33	494,018,138 33
Portefeuille :		
Entrée d'effets de 1859	337,835,382 76	
Sortie d'effets id.	331.921,751 36	
Total. .	669,757,134 12	669,757,134 12
Effets à payer :		
1859. — Crédit. .	51,808,612 02	
id. — Débit . .	48,871,850 85	
Total. .	100,680,462 87	100,680,462 87
Comptes courants :		
Débit	512,082,428 67	
Crédit.	524,557,385 18	
Total. .	1,037,539,813 85	1,037,539,813 85
Le total de ces différentes branches s'élève à		2,301,995,549 17
L'année 1858 avait donné :		
Pour la caisse,		574,385,055 45
Pour le portefeuille,		787,894,093 20
Pour les effets à payer		86,433,007 65
Pour les comptes courants		1,396,599,819 51
Total		2,845,311,965 81

Ce qui représente en 1859 une diminution de réaux vellon 543,316,416 64, sur l'année précédente. Cette diminution est le résultat naturel du système de prudence qui nous a portés à étendre un peu moins nos affaires de banque courante, en raison même des ressources plus grandes que nous étions obligés d'apporter à nos entreprises industrielles.

BALANCE AU 31 DÉCEMBRE 1859.

ACTIF.

	rv.
Actions. Titres restant à émettre	266,000,000 »
Caisse. Espèces en caisse.	7,449,199 31
Portefeuille. Effets sur Madrid, la province et l'étranger	6,164,971 75
Agences et succursales. Fonds et portefeuille de ces établissements,	27,125,169 32
Fonds publics et actions. En portefeuille au 31 décembre,	5,172,045 78
Actions industrielles. En portefeuille au 31 décembre,	130,659,843 »
Immeuble et mobilier. Valeur au 31 décembre,	3,021,166 »
Frais d'installation. Solde au 31 décembre.	871,200 »
Frais généraux. Solde au 31 décembre,	1,623,640 16
Total,	448,087,235 32

PASSIF.

	rv.
Capital, montant des actions émises ou à émettre.	398,000,000 »
Obligations, montant de celles en circulation,	2,130,000 »
Fonds de réserve, solde,	3,157,415 06
Effets à payer, en cours au 31 décembre,	2,936,761 17
Coupons à payer sur actions diverses,	3,331,424 58
Négociations à payer, le 2 janvier,	2,008,243 35
Comptes courants, balance créditrice des divers comptes,	5,641,273 93
Profits et Pertes, solde au 31 décembre,	30,800,117 23
Total,	448,087,235 32

Telle était, Messieurs, la situation de notre Compagnie au 31 décembre dernier. Depuis cette époque, la somme de nos valeurs liquides s'est augmentée de près de 40 millions de réaux par suite de la négociation de 20,000 actions du chemin de fer de Séville Xérès-Cadix ; et la proportion de nos ressources, comparées à nos engagements industriels et aux besoins courants de nos affaires de Banque, est des plus satisfaisantes.

Le crédit du compte de profits et pertes se décompose ainsi qu'il suit :

Bénéfices réalisés.

	rv.	
Solde non réparti de 1858,	1,038,878 09	
Changes et escomptes,	629,746 30	
Intérêts et commissions,	1,046,211 21	
Divers,	72,536 03	2,787,191 68

Bénéfices à réaliser.

Comptes antérieurs,	16,656,776 82	
Intérêts et coupons sur actions industrielles,	5,966,277 08	
Commissions sur affaires industrielles,	5,449,672 70	28,072.726 60
Total,		30,700,118 23

Cette somme forme un excédant d'actif considérable dont l'emploi doit être l'objet d'un examen particulier.

RÈGLEMENT DU COMPTE DE BÉNÉFICES.

L'assemblée est investie du droit de décider ce qui doit être fait des bénéfices, après examen des comptes, et après avoir entendu l'opinion du Conseil sur ce qui peut convenir le mieux aux intérêts sociaux ou individuels des actionnaires. Vous pouvez ou ordonner la

distribution immédiate des bénéfices réalisés, ou, si nos observations vous paraissent concluantes, en ajourner la répartition à un moment plus favorable. Votre décision, quelle qu'elle soit, sera régulièrement exécutée par nous.

Dans notre pensée, Messieurs, une distribution immédiate ne serait pas opportune. En effet, si d'une part les statuts et les dispositions législatives exigent que les dividendes répartis portent sur des bénéfices liquides réalisés dans le courant de l'exercice, d'autre part il importe d'avoir égard aux nécessités de nos entreprises diverses, qui exigent encore un dernier complément de ressources, tant pour être menées à une fin bonne et rapide que pour se trouver dans les meilleures conditions de placement le jour où nous en offrirons au public les valeurs représentatives, ainsi que nous l'avons fait avec succès pour le chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix. N'oublions pas que la situation plus ou moins dégagée, plus ou moins forte en ressources métalliques, de toute Compagnie appelée à effectuer des émissions, exerce sur les conditions de ces émissions même l'influence la plus directe et la plus décisive. Nous penchions donc pour sacrifier quelque chose des avantages présents à la solidité de l'avenir, pour conserver nos forces en présence des dangers qui peuvent menacer la tranquillité de l'Europe, et pour arriver ainsi à une suite constante de dividendes réguliers et durables. Telle est notre opinion, conforme en tous points aux idées générales que nous professons en matière de crédit, et dont il ne sera pas inopportun de vous donner un court exposé.

Les Sociétés de crédit organisées dans ces dernières années, d'abord en France, et ensuite sur divers points de l'Europe, diffèrent essentiellement des grandes banques de dépôt et de circulation établies dans les temps antérieurs. Celles-ci se bornent à fournir à des particuliers, à des entreprises déjà pourvues d'un capital constitutif, un fonds de roulement supplémentaire, par le moyen d'escomptes et de prêts à courte date ; tandis que les Sociétés de crédit mobilier ont pour mission de procurer aux grandes entreprises de travaux publics des ressources à très-longs termes, en contribuant à la formation de leur capital constitutif et permanent. Les unes peuvent toujours liquider leur situation en trois mois, terme le plus long de leurs opérations ; les autres, engagées dans les affaires de très-longue haleine, sont obligées, aussi bien par leur propre intérêt que par la nature de leurs engagements, de laisser aux entreprises fondées par elles le temps de se développer et de porter leurs fruits. Les premières enfin peuvent toujours se rembourser de leurs avances, en augmentant successivement l'émission de leurs billets, dont la circulation s'opère sans obstacles ; les dernières doivent attendre du temps et de la confiance publique le dégagement successif des fonds qu'elles ont employés dans leurs diverses entreprises. Or, vous savez tous, Messieurs, que la confiance du public est sujette à mille fluctuations, et que si, à certaines heures, elle seconde des entreprises très-hardies, elle a aussi des heures de découragement où elle se retire devant les opérations les plus solidement conçues.

Si vous adoptez ces idées, vous admettrez facilement qu'il existe entre ces deux sortes de sociétés financières des différences radicales, et qu'il est prudent, pour les Compagnies semblables à la nôtre, de ne pas faire violence à la nature des choses en cherchant à faire produire à leurs opérations des résultats prématurés.

Quelques actionnaires nous ont soumis une idée qui consisterait à distribuer à titre de dividende, une partie des titres qui composent le compte de bénéfices à réaliser. Ce moyen inusité aurait un inconvénient grave. A part les actions du chemin de fer de Séville-Cadix, dont le cours est toujours plus étendu et plus régulier, les valeurs que nous avons en portefeuille sont appelées à devenir ultérieurement, et peut-être dans un temps rapproché, l'objet d'émissions nouvelles, soit par voie de souscriptions, soit par placements en Bourse, soit par négociation en bloc à des capitalistes, suivant ce que les circonstances pourront exiger ou permettre. Dans cette prévision, la mise en circulation anticipée de valeurs pour lesquelles il n'existe pas encore de marché, ne pourrait qu'être extrêmement préjudiciable à la création de ce marché même, et le succès de nos émissions pourrait en être compromis.

En résumé, nous considérons que la meilleure décision à prendre quant à présent est celle d'un ajournement de la question, sans préjudice du droit qu'a le Conseil d'ordonner une distribution statutaire au mois de janvier prochain, époque où se déterminera clairement la classification des bénéfices réalisés. Cette décision, conforme aux scrupules de la légalité la plus stricte, répondra particulièrement aux convenances les plus dignes d'attention de la situation sociale. Toutefois, quelle que soit à cet égard notre opinion, nous nous abstiendrons de la convertir en proposition administrative, et l'assemblée pourra résoudre d'elle-même, en pleine connaissance de cause, ce qu'elle jugera le plus opportun.

FAITS DIVERS DE NOTRE ADMINISTRATION.

Nous avons continué nos réclamations auprès des actionnaires en retard, et nous avons obtenu des rentrées pour une somme de 1,600,000 réaux sur les versements arriérés.

Par des considérations que nous avions exposées à vos dernières assemblées générales, et que celles-ci avaient approuvées, nous n'avons pas, jusqu'à présent, appliqué aux versements en retard la rigueur de nos statuts ; mais nous devons déclarer ici à tous ceux que ces versements concernent, l'impossibilité où nous sommes, dès à présent, de nous borner aux moyens amiables qui, jusqu'à ce jour, ont été les seuls employés.

Nous nous sommes occupés particulièrement d'apporter des diminutions aux frais généraux de la Compagnie, et nous avons pu réaliser des économies dans diverses branches du service. Ce sujet continue d'appeler toute notre attention, et nous étudions avec soin les moyens d'opérer des réductions nouvelles.

Différents arrêts de nos tribunaux, relatifs à la revendication en matières de titres au porteur, avaient produit sur le marché de notre ville des inquiétudes et des alarmes parmi les porteurs de titres. Reconnaissant avec tout le commerce l'urgente nécessité de dispositions plus en harmonie avec les besoins de notre époque, nous avons cru devoir nous associer aux nombreuses réclamations qui se sont produites, en signant à ce sujet une adresse respectueuse au gouvernement de S. M. Espérons que les autorités compétentes décréteront les dispositions nécessaires pour rassurer les graves intérêts engagés dans la question.

Nous ne devons pas passer sous silence une décision que nous avons cru devoir prendre, bien que, à examiner la chose rigoureusement, les statuts ne nous aient peut-être pas conféré à cet égard tous les pouvoirs nécessaires. L'Espagne était engagée dans une guerre contre l'empire du Maroc, une souscription nationale a été ouverte en faveur des blessés de cette guerre. A l'exemple de toutes les grandes Sociétés commerciales du royaume, nous avons considéré comme un devoir de nous associer à cet élan général et patriotique de la nation. D'accord avec les Conseils d'administration des Compagnies fondées par nous, nous avons versé à la souscription nationale, et pour le compte tant de notre Société que de ces Sociétés réunies, une somme collective de 80,000 réaux de vellon. Nous espérons que vous voudrez bien donner à cette décision votre approbation unanime et sans réserve.

Nous avons le regret de vous annoncer la mort d'un membre du Conseil d'administration, M. le marquis de Villevielle. Par suite de ce décès, et par suite de la non-acceptation de deux autres membres élus l'année dernière, il s'est produit trois vacances parmi les administrateurs résidant à l'étranger. Le Conseil y a pourvu provisoirement, conformément aux statuts, en nommant MM. le comte de Bertier, Boffet et Fraser. L'assemblée pourra ou confirmer ces nominations, ou procéder à d'autres élections, si elle le juge convenable.

Notre exposé des opérations de l'exercice 1859 est fini. Si notre Société ne vous donne pas encore, Messieurs, les résultats que plusieurs d'entre vous, sans doute, attendent avec une impatience bien naturelle, du moins éprouvons-nous une satisfaction véritable en voyant que les ressources de la Compagnie s'étendent, et que sa position intrinsèque s'est singulièrement fortifiée. Nous allons continuer nos efforts pour faire rentrer dans la caisse de la Compagnie les fonds qu'elle a dû verser aux entreprises créées par elle. L'achèvement progressif de ces entreprises et leur bonté intrinsèque sont des garants assurés de ces réalisations, qui, si elles ne sont pas entravées par de graves circonstances politiques, auront pour effet d'élever notre Compagnie au rang d'une puissance financière de premier ordre.

Après ce compte rendu, l'assemblée a entendu le rapport de la commission des comptes et les observations de divers actionnaires.

La discussion close, l'assemblée a décidé : 1° l'approbation complète et sans réserve du bilan et des comptes de 1859 ; 2° l'adoption du compte rendu du Conseil d'administration, qui est approuvé dans toutes ses parties ; 3° l'ajournement de la question du dividende, sauf le droit dévolu au Conseil d'ordonner le 1er janvier prochain une distribution statutaire.

Toutes ces résolutions ont été prises à l'unanimité.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 21 octobre 1859.

Suite (1).

Présidence de M. FAURE.

Exprimant ensuite un regret sur la fatigue qui l'oblige en ce moment à faire appel à M. H. Péligot, l'un des secrétaires, le président dit qu'il va être donné, par ce dernier, lecture d'une notice écrite par M. E. Flachat sur la belle vie et les grands travaux de *Brunel*. Mais à cette occasion, M. le président veut d'abord remercier M. Flachat pour son dévouement actif qui, après nous avoir donné tout récemment un grand et beau travail sur la traversée des Alpes, a bien voulu comprendre que lorsque la tombe vient de se fermer sur deux illustres ingénieurs anglais, *Brunel* fils et *Robert Stephenson*, il faut nous honorer tous en revendiquant le droit de confraternité qui nous permet de dire : ceux-là encore sont nos gloires et nos têtes, et il nous appartient de dire ici et d'énumérer leurs titres d'honneur et de glorification dans les fastes du génie civil. Merci donc à M. Flachat, et écoutons le récit substantiel que nul plus digne ne pouvait faire de la glorieuse et belle carrière de *Brunel*.

ISAMBARD BRUNEL (2).

Nous venons de perdre un des modèles les plus brillants et les plus complets dont la profession d'ingénieur puisse s'énorgueillir.

Le *Great-Eastern* allait enfin lever l'ancre pour la première fois ; mais la veille de ce jour tant désiré les forces de l'homme qui s'était voué à cette grande entreprise étaient épuisées, et elles allaient s'éteindre tout à fait sous l'impression de l'accident qui a interrompu le premier essai de son œuvre.

La mort de Brunel, à l'âge de cinquante ans, est un malheur pour la science, pour l'art, pour tout ce qu'il y a de grand et d'élevé, au point de vue humanitaire, dans le génie civil auquel il faisait faire des pas si rapides par ces idées grandioses qu'il nous avait habitués à voir sortir, à de courts intervalles, de sa haute intelligence. Brunel avait une merveilleuse en-

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 16 juin 1860.

(2) Ceci a été écrit avant la mort de Robert Stephenson.

tente des moyens de dominer les forces de la nature et de les asservir à l'homme. Rien n'égalait sous ce rapport la hauteur de ses vues que l'énergie studieuse, ardente et convaincue avec laquelle il en poursuivait incessamment l'exécution.

L'histoire de la vie de Brunel sera intimement liée aux grands progrès qui, dans ce dernier quart de siècle, ont si extraordinairement augmenté la richesse et le bien-être des nations civilisées. Il eût pu dire de son vivant : *quorum pars magna fui*.

Cette histoire sera celle de l'art et, à cause de cela, nous convions ses élèves, ses amis et ses admirateurs, à s'entendre pour faire de l'exposé de ses travaux une œuvre qui soit digne de lui et de l'époque qu'il a éclairée d'un si vif éclat.

Nous nous bornerons à esquisser ici les traits principaux de cette existence si largement remplie.

Brunel, né en 1806 à Portsmouth, où son père construisait les grands ateliers de mécanique de l'État, a commencé ses études au collége de Caen, puis il passa deux années au lycée Henri IV, à Paris, et se présenta en 1822 à l'École polytechnique ; mais sa nationalité lui en interdisait l'entrée.

Quand nous l'avons connu, en 1826, il travaillait, sous la direction de son père, au percement du tunnel sous la Tamise, il avait vingt ans.

Brunel père était l'un des hommes les plus ingénieux de son époque ; il avait, en outre, une grande vigueur d'intelligence ; et puis c'était une nature simple, candide et bonne inspirant une sympathie profonde à ceux qu'il dirigeait, chefs et ouvriers. Il donnait à son fils l'exemple des habitudes sévères et laborieuses d'une existence exclusivement dévouée et consacrée à ses travaux ; il n'avait, en conséquence, négligé aucun moyen de l'instruire, et le jeune Brunel était, à cet âge, déjà une exception.

En maintes occasions dans cette entreprise si pleine de dangers et de péripéties, il a donné des preuves d'une grande force de caractère et avait ainsi posé son autorité sur l'estime de tous ceux qui participaient à ce hardi travail. Nous raconterons à ce propos, une des anecdotes qui le peignent tel qu'il n'a cessé d'être toute sa vie.

Les eaux de la Tamise avaient envahi le tunnel, et les dispositions prises pour leur en fermer l'accès semblaient avoir réussi, puisque les pompes d'épuisement en abaissaient le niveau dans les galeries.

On n'avait cependant, après bien des jours de travail, gagné qu'un si faible espace entre la voûte et le niveau de l'eau qu'on sentit la nécessité de reconnaître l'état du bouclier, espérant de trouver là les moyens d'abréger les travaux d'épuisement.

Un canot fut descendu et huit personnes sachant nager s'y placèrent. A l'exception de Brunel père qui ne savait pas nager et qui fut, malgré son autorité et ses instances formelles, empêché de prendre part à l'expédition, ces huit hommes étaient les ingénieurs et directeurs de la Compagnie et des travaux. Ils se dirigèrent en portant les mains contre les parois de la voûte, des torches éclairaient la marche du bateau. lorsqu'arrivés à l'extrémité près du bouclier, la tête de l'un d'eux porta contre un objet saillant, il fut jeté hors de l'embarcation, qui chavira. Les torches éteintes, chacun se cramponna où il put, et dans l'obscurité profonde, au milieu du bruit des eaux qui filtraient en sifflant dans les parties supérieures du bouclier, on se compta avec la voix. Un seul manquait, celui qui avait été frappé. Plusieurs plongèrent sans succès pour le retrouver ; vains efforts, il fallut enfin songer à soi. Un autre canot était nécessaire. C'est alors que Brunel fils partit à la nage, n'ayant pour se guider dans cette obscurité redoutable que la petite lueur de l'extrémité du souterrain. Après une lutte longue et difficile, dans laquelle les parois de la voûte et les débris flottants étaient autant d'écueils ou d'obstacles où il heurtait à toute minute, il arriva au but, demanda les secours nécessaires, puis pour abréger l'angoisse de ses amis, il retourna à la nage, poussant devant lui quelques planches qui portaient des fanaux allumés et des torches. Dans l'attente de l'embarcation on fit de nouvelles tentatives pour retrouver au moins le corps du compagnon perdu, elles réussirent; on visita le bouclier et on reconnut avec terreur que les sacs de glaise avec lesquels on avait formé le fond factice de la Tamise, s'affaissaient lentement, mais progressivement. Cependant, en face de cette situation suprême, le courage n'abandonna personne, et bien que plusieurs eussent pu tenter d'imiter ce que Brunel fils venait d'accomplir deux fois, l'idée de se séparer un instant de ceux qui s'en sentaient incapables ne fut pas même émise.

Une carrière commencée sous de pareils auspices devait donner promptement de grands résultats. Quelques années après, Brunel fils était engagé dans la construction de chemins de fer de premier ordre.

Georges Stephenson, père de Robert, avait ouvert la voie. Bon et simple comme Brunel père, il était mêlé à des intérêts plus grands, plus entreprenants, plus pleins d'avenir, et, porté par eux, il y suffisait.

C'est une circonstance bien extraordinaire, bien significative aussi que ce trait de nature qui distingua au même degré les quatre hommes qui ont alors, par leurs travaux, porté si haut l'industrie et l'art des travaux publics. Watt, Brunel père, Georges Stephenson et Telford, avaient une simplicité naturelle, une bonté intelligente et digne, qui leur valaient, dès le premier aspect, la considération ou le respect de tous. Sortis de la classe des artisans ou même des ouvriers, ils n'ont dû qu'à eux-mêmes ce qu'ils ont appris. S'ils eussent eu, au point de départ, l'éducation scientifique avec laquelle nos jeunes ingénieurs entrent dans la carrière, que n'eussent-ils pas fait, alors que la concurrence ne divisait pas comme aujourd'hui la part de chacun ?

C'est à l'illustration de ces quatre hommes que Brunel fils et Robert Stephenson ont dû d'être, dès leurs premiers pas, recommandés et signalés à l'attention publique, à un moment où les chemins de fer ouvraient aux capitaux et aux ingénieurs les opérations les plus vastes et les plus utiles à la civilisation.

Tous deux ont mené cette admirable course en hommes supérieurs par le talent et par le caractère.

Partant d'un point de vue très-différent, ils se sont toujours complétés l'un par l'autre. Le principe qui a dirigé Brunel fils, inspiré d'ailleurs par son père, a été *de faire le mieux possible*. La ligne de conduite de Robert Stephenson, qui continuait aussi son père, était *de faire bien ce qui suffit*. Les conséquences de ces deux principes les eussent conduits tous deux, l'un à l'exagération et l'autre à l'abandon de l'art ; mais stimulés l'un par l'autre, Brunel a su dominer sa nature et Stephenson agrandir la sienne.

Les ingénieurs ont suivi avec un intérêt toujours croissant les phases de la lutte entre ces deux hommes, lutte toute pacifique, qui a fini par les attacher l'un à l'autre par les liens d'une vive amitié, mais qui, malgré sa forme courtoise, n'en a pas moins été profonde, convaincue et toujours grande comme l'art qui en était le terrain. Brunel trouvait en lui-même des ressources scientifiques plus étendues; mais Stephenson a su grouper autour de lui les hommes de science, de façon à marcher parallèlement avec son rival dans toutes les grandes occasions. L'esprit anglais, *ne fais que ce qui paie*, est tout entier dans Stephenson. *Il faut préparer l'avenir*, répondait Brunel ; aussi Stephenson s'est-il laissé entraîner à de magnifiques élans, sous cette énergique influence.

L'avenir n'a pas encore prononcé entre eux deux ; le présent, avec une large part de bonheur, mais avec une bien plus grande part de jugement, a placé plus haut Stephenson dans l'histoire des entreprises financières qui ont signalé, en Angleterre, la marche de l'industrie des travaux publics. Au fond, cependant, l'incertitude existe encore.

L'Angleterre industrielle s'est un moment séparée en deux parties sur la grave question de la *voie large* proposée par Brunel, et de la *voie étroite* défendue par Stephenson. Cette dernière représentait plus d'intérêts engagés que l'autre ; elle a triomphé ; mais la large voie offrait des perspectives si encourageantes que le doute était permis : peut-être l'est-il encore ?

Si on avait prévu alors, en présence du peu d'importance des intérêts engagés, l'énorme développement de ceux qui, en si peu d'années, allaient s'engager encore, si on avait prévu qu'à partir du jour où la voie étroite serait décidément préférée, les efforts de tous les ingénieurs seraient incessamment portés vers l'accroissement des dimensions des véhicules et des moteurs; si on avait prévu qu'après un très-petit nombre d'années, la dimension transversale des wagons excéderait le double de leur base, qui est la largeur de la voie ; si on avait prévu, enfin, que l'adhérence des machines permettrait l'emploi de trains de 400 mètres de longueur sur niveau ou sur de faibles rampes; si les législateurs, si le public ou plutôt si Stephenson avait prévu tout cela, il eût été moins absolu dans sa défense des intéressés à la voie étroite.

Il est en Angleterre des esprits assez rigoureux pour blâmer encore aujourd'hui Brunel des efforts qu'il a faits pour faire prévaloir la large voie. C'est ne connaître ni l'histoire de l'industrie des chemins de fer, ni celle de l'art qui s'y applique. C'est à la voie large que l'on doit l'initiative des grandes vitesses, des fortes surfaces de chauffe; des supports longitudinaux de la voie, qui ne sont autre chose qu'un moyen de rigidité du plan de roulement. Cette rigidité, les ingénieurs en ont tous senti l'impérieuse nécessité, et ils ont appliqué à la voie de Stephenson l'éclissage, qui n'a pas d'autre but. Le principe que Brunel a défendu avec tant de persévérance, celui de placer sous les trains une ligne de rails sans solution de continuité, homogène dans sa résistance, a rallié tous les esprits. On l'a appliqué à toutes les formes de rails, et cela se fait aujourd'hui généralement.

Brunel a triomphé de son rival dans les résultats extrêmes, dans le parti extrême à tirer des chemins de fer. Nous voulons parler de la

vitesse de marche des machines. La lutte n'a pas été, sous ce rapport, incertaine un seul jour. Elle a été la cause des progrès considérables que Stephenson a fait faire aux machines locomotives de la petite voie pour atteindre la puissance de celles de la grande. Brunel, qui n'a jamais abandonné la direction technique du *Great-Western*, a le premier démontré l'importance des grandes surfaces de chauffe. Il a été suivi sur ce terrain par la France et l'Allemagne plus encore que par l'Angleterre.

Dans ses ouvrages d'art, les ponts, les travaux des ports, etc., Brunel a montré le culte qu'il vouait aux grands principes de l'architecture. Il a toujours cherché la sévérité et la grandeur des formes plus que leur élégance. Ses lignes sont fortement accentuées, on retrouve avec plaisir dans son dessin l'école de Vauban.

Brunel a fondé, avec Stephenson, l'emploi du fer dans les travaux d'art, et cela a été fait à l'éternel honneur de tous deux. Parce qu'un petit apprenti opticien était devenu James Watt, qu'un ouvrier carrier était devenu Telford, qu'un artisan était devenu Brunel père, qu'un chauffeur ne sachant pas lire à quinze ans, était devenu George Stephenson, on affirmait en France que les ingénieurs anglais n'ayant pas d'école n'avaient pas de science; et cela se disait au moment où Brunel fils et Stephenson élevaient, avec la matière qui peut le plus hardiment et le plus sûrement être soumise au calcul, des œuvres gigantesques que la science a sanctionnées, et qu'aucun savant n'a encore critiquées. Ces travaux, nous les connaissons tous, nous en avons avidement lu les descriptions, ou nous les avons visités, car nos pèlerinages d'étude se sont toujours accomplis, de préférence, dans le pays où ces deux hommes de génie ont montré la puissance de leurs conceptions.

Mais un autre ordre de travaux a encore séduit et entraîné Brunel, et nous allons abandonner le parallèle que nous avons suivi entre Robert Stephenson et lui. Nous voulons parler de ses constructions maritimes. Non pas que Stephenson se soit tenu étranger à ce grand intérêt; il n'eût pas été bon Anglais s'il n'eût pas compris cette force invincible, cet intérêt inébranlable qui pousse ce pays à s'emparer commercialement de la mer à mesure qu'il est forcé de perdre l'espoir de la dominer militairement, comme à l'époque où les nations du continent s'entre-détruisaient. Stephenson a construit des bateaux à vapeur qui naviguaient d'Holyhead à Kingston. La rapidité de leur marche dépassait alors ce qui se faisait de mieux, il ne paraît pas avoir persévéré dans cette direction. Ici donc, Brunel n'a plus de rival, il est livré à lui-même, son génie n'a plus d'autre guide que le sentiment de l'avenir, aussi le présent est-il désormais sacrifié. Trois efforts suprêmes seront successivement tentés par lui, tous trois aboutiront au succès scientifique, au succès de l'art, à la démonstration de la vérité possible et pratique, mais tous trois aboutiront également à la ruine financière de ceux qui se sont les premiers associés à ses vues.

C'est en 1835 que Brunel a dirigé la construction du *Great Western*, le premier navire à vapeur qui ait ouvert une communication régulière avec les Etats-Unis d'Amérique.

Quelques années plus tard il construisit le *Great-Britain*; sa première pensée était d'y adapter des roues à aubes, mais l'hélice était à l'essai. Brunel suivit les expériences de l'*Archimède* et fit construire, pour les continuer, le navire le *Rattler* qui a parfaitement réussi. Brunel fut l'un des promoteurs les plus ardents de l'hélice, que l'amirauté anglaise repoussait énergiquement. Le *Great-Britain*, malgré la rupture de son hélice, malgré qu'il ait été jeté par la tempête sur les récifs de la baie de Dundrum, d'où il a été renfloué après onze mois d'échouage, sans que ses lignes de construction et sa coque eussent subi aucune altération, le *Great-Britain*, est aujourd'hui après le *Great-Eastern*, le plus beau et le plus grand des bâtiments qui naviguent; il a en largeur quelques mètres de plus que l'*Hymalaya* et le *Persia*; il est plus court que ces navires de 9 à 10 mètres.

Le *Great-Eastern* est le dernier œuvre de Brunel. Nous nous bornerons à reproduire ici les quelques phrases simples et touchantes, qu'un des intéressés dans cette entreprise a écrites quelques jours après la mort du célèbre ingénieur.

« Le *Great-Eastern* est le dernier navire auquel Brunel ait consacré son merveilleux talent. Quels que puissent être les mérites ou les prétentions d'autres ingénieurs à ce sujet, c'est aussi bien son œuvre que le *Great-Western* et le *Great-Britain*. Sa santé a été brisée par les épreuves physiques et morales qui l'ont frappé, depuis la conception jusqu'au lancement de ce bâtiment. Peu de gens savent tout ce qu'il a souffert, depuis le jour où il est parti pour l'Egypte, jusqu'au moment de son retour, où il s'est trouvé l'ingénieur d'une compagnie toute nouvelle formée à son insu, et qui avait contracté sans lui des engagements qui aggravaient sa position.

» Incapable de diriger les travaux, M. Brunel s'appliquait à faire compléter son œuvre du mieux qu'il pouvait. La veille du jour où le *Great-Eastern* devait quitter la Tamise, M. Brunel se rendit à bord dans l'après-midi, avec l'intention d'y passer la nuit; mais des symptômes de paralysie se déclarèrent, on le transporta chez lui en toute hâte, et il fut placé sur le lit d'où il ne devait plus se relever.

» C'est quelques jours après qu'il apprit l'accident qui avait eu lieu sur le *Great-Eastern*. Depuis ce moment il s'est affaibli graduellement, et il est mort deux jours après avoir reçu cette nouvelle.

» Un homme d'un grand cœur, de vastes conceptions, d'un grand talent de réalisation pratique, vient de disparaître du milieu de nous, au moment où son plus grand ouvrage touchait à sa fin. Il a été enlevé à des amis qui l'aimaient, à une femme et à des enfants qui connaissaient son mérite, et qui le pleureront comme ceux-là seuls savent pleurer, qui connaissent l'étendue d'une si grande perte. »

L'heure avancée oblige à renvoyer à la prochaine séance, la lecture de la notice rédigée encore par M. E. Flachat sur Robert Stephenson.

La parole est donnée ensuite à M. H. Péligot pour faire l'analyse de la note sur le *curage et l'entretien des cours d'eau industriels*, adressée à la Société, par M. *Boudard* aîné, l'un de ses membres.

Dans cette note, M. Boudard, après quelques considérations générales sur les cours d'eau qui desservent les moteurs hydrauliques, signale pour ces petits cours d'eau deux causes principales, qui font varier la chute utilisable et la pente nécessaire à l'écoulement en aval des moteurs; ces deux causes sont :

1° L'irrégularité de la section des cours d'eau;

2° Les végétations aquatiques.

L'irrégularité de la section tient à ce que le fond du cours d'eau n'étant pas lui-même parfaitement régulier, et les berges étant presque toujours à pic et formées de matières affouillables pendant les crues, les berges sont peu à peu creusées, la terre dont elles sont formées va se déposer dans le fond du canal, et s'arrête aux endroits où elle rencontre des éminences, formant ainsi de véritables barrages qui diminuent la section du cours d'eau; d'un autre côté, l'entraînement des terres des berges produit des baies, formées aux dépens des propriétés riveraines.

Sous l'influence de la terre végétale qui recouvre alors le gravier, de la température douce de l'eau dans la saison des basses eaux, et de la lenteur du courant, il se forme une énorme quantité de végétations aquatiques qui ralentissent encore le cours de l'eau; ces végétations prennent plus de consistance par suite des orages qui rendent les eaux limoneuses; ce limon est arrêté par les végétations; et, quand viennent les fortes eaux, la terre, le gravier et les végétaux forment un ensemble *feutré* et résistant, qui élève l'eau au-dessus du niveau nécessaire à leur écoulement; les chutes diminuent dans la saison des basses eaux, et, dans la mauvaise saison, les moteurs sont noyés en aval, au point qu'on est obligé à de longs chômages.

Pour parer à ce grave inconvénient, M. Boudart propose de régler le lit de la rivière au moyen de dragages, et de faucher constamment les végétations aquatiques.

Ce fauchage puise un intérêt particulier dans l'emploi que l'on peut faire comme engrais des herbes fauchées. Pour cela, on les place mouillées par couches horizontales alternées avec des fumiers chargés de litières d'écurie ou d'étable; elles fournissent à la paille l'humidité nécessaire pour hâter sa décomposition, et l'on produit ainsi un engrais très-efficace.

Le sable et la terre enlevés par le dragage du fond de la rivière servent à rétablir les berges dans leur état normal, et permettent de rendre ainsi aux propriétaires riverains d'importantes quantités de terrain que les eaux leur avaient enlevées.

Dans le cas où les déblais seraient trop considérables pour servir uniquement à rétablir les berges, on est forcé de faire des dépôts.

M. Boudard donne ensuite la description d'un appareil dragueur dont il s'est servi avec succès pour curer la rivière d'Epte, dans le département de l'Eure.

Cet appareil, dont le dessin sera inséré dans le Bulletin de la Société, permet d'opérer le dragage à la profondeur voulue, de $1^m,50$ à $1^m,70$, à bras d'hommes.

Avec un personnel de six hommes, coûtant 16 fr. 50 c., on a pu retirer par jour 11 à 13 mètres de déblais, transportés à 53^m de distance moyenne en aval, ou 25^m en amont. Le travail, entrepris à façon, a coûté de main-d'œuvre 1 fr. 40 c. le mètre cube. Ce prix a été porté à 1 fr. 77 c. par suite de plus-value pour roulage à la brouette et de l'entretien du matériel.

On peut recouvrer une partie des sommes dépensées en vendant les cailloux et les sables extraits de la rivière, mais on trouve surtout un bénéfice considérable en évitant le chômage des fortes eaux d'hiver, causé par l'immersion des moteurs en aval.

M. Boudard termine sa note en indiquant le

mode de métré des remblais formés par les dépôts.

M. Tronquoy est appelé à donner quelques explications sur des tableaux, donnant par simple addition la résistance des poutres en forme de double T, poutres composées d'un axe vertical, de cornières et de tôles horizontales; les axes verticaux ayant des hauteurs croissant de 5 en 5 centimètres, jusqu'à 1^m, et de 25 en 25 centimètres de 1^m jusqu'à 6, leur épaisseur variant de millième en millième depuis cinq millièmes jusqu'à quatorze.

Les cornières étant celles du commerce le plus ordinairement employées, c'est-à-dire celles de 125, de 10, de 9, de 8, de 7, de 6, de 5.5, de 5.0, de 4.5, de 4.

Les tôles horizontales ayant des épaisseurs variant de 0.5 centimètres, depuis 0 jusqu'à 6 centimètres, et des largeurs variant de décimètre en décimètre, de 10 jusqu'à 90 centimètres.

En faisant connaître que M. *Poujard'hieu*, secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer du Midi, a adressé à la Société un exemplaire du travail qu'il vient de publier sous le titre: *Solution de la question des chemins de fer*, M. le président croit devoir signaler l'intérêt très-grand avec lequel il a lu cette publication. Après avoir examiné quels sont les revenus possibles des subventions de l'État, M. Poujard'hieu fait voir que l'achèvement et l'extension des réseaux ne sauraient être fructueusement réalisés qu'à la condition de faire une large place aux chemins à une seule voie.

Il donne ensuite un devis sérieux, complet et rationnel, des frais de construction, d'établissement, d'entretien et de traction, correspondants aux chemins à voie unique.

Il aborde ensuite l'examen de la question financière, et arrive à proposer une solution neuve et hardie; elle se résume dans la création d'un vaste *établissement de crédit spécial*, fondé sur la concentration des obligations des chemins de fer et sur l'émission de billets de cette banque spéciale. Il expose les voies et moyens de cette création, en même temps qu'il discute les objections qui peuvent être ou lui ont été déjà adressées. Le président, tout en sentant son incompétence pour juger en si haute et si difficile matière, a été frappé de la grandeur de l'idée, et il est certain d'être utile à ses collègues en appelant leur attention sur un travail, où l'étude approfondie de la plus vaste des questions qui intéressent l'avenir financier de notre pays est attestée à chaque page.

Séance du 4 novembre 1859.

Présidence de M. Faure.

M. le Président croit utile d'appeler l'attention de la Société sur un document qu'elle vient de recevoir, sous le titre: *Notice sur Saint-Nazaire* (*Loire-Inférieure*). Les auteurs de ce travail, après avoir signalé le développement rapide dans ces dernières années du port de Saint-Nazaire, placé à l'embouchure de la Loire, dans une situation identique à celle de Liverpool située à l'embouchure de la Mersey, exposent l'avenir réservé à ce *Liverpool de la France*. Ils ont abrité leurs espérances sur des paroles prononcées il y a peu de temps par M. le préfet de la Loire-Inférieure et dont M. Faure donne lecture. Créer à Saint-Nazaire un grand port de commerce, de grands bassins, de vastes magasins publics, des docks à entrepôt dans lesquels serait organisé et pratiqué le système des warrants qui mobilisent la marchandise et sa valeur; arriver en outre à organiser des ventes aux enchères publiques à époques régulières pour la réalisation des marchandises par grandes parties, tel est le but grandiose et complexe que se sont proposé les auteurs de la notice. On voit qu'il consiste à appliquer au port de Saint-Nazaire ces moyens d'action qui, largement utilisés en Angleterre depuis un demi-siècle, ont puissamment aidé à l'immense développement commercial de cette nation. Les auteurs du projet trouvent les éléments de la solution dans l'anse de la Villez-Martin, située à droite de la langue de terre sur laquelle est assise la ville de Saint-Nazaire, et dont l'autre extrémité forme l'anse du Penhouët, qui resterait affectée exclusivement aux grandes créations de notre marine militaire.

L'établissement d'une digue, fermant les deux extrémités de la rade de Villez-Martin, aurait pour résultat la création d'un port, en même temps qu'elle conquerrait sur la mer un terrain d'une étendue de cent hectares. Les études du projet ont été faites par un membre de notre Société, M. Love.

M. Roy signale, comme un obstacle à la réalisation de cette conception, les ensablements qui se produisent dans le port de Saint-Nazaire; mais M. Faure répond que cette objection a été prévue par les auteurs du projet et combattue par des considérations qui paraissent fondées. Le nom et la capacité de notre collègue, M. Love, donnent à ses études une garantie sérieuse.

M. le Président donne ensuite lecture de la notice biographique sur Robert Stephenson, par M. Eugène Flachat.

ROBERT STEPHENSON.

Il y a quelques jours à peine nous rappellions ici à votre souvenir les traits principaux de la brillante carrière de Brunel, éteinte si prématurément. Dans l'histoire de cette vie si pleine et si active une autre existence, rivale en grandeur d'intelligence et d'activité, en élévation de caractère, en simplicité de mœurs et de formes, celle de Stephenson, nous avait offert l'occasion d'un parallèle à l'honneur de toutes deux. Nous ignorions qu'au moment où nous poursuivions cette comparaison dans la vie, elle s'accomplissait aussi dans la mort.

Deux illustres émules, devenus camarades, et plus tard francs et loyaux amis, se sont suivis à quelques jours près, hors de ce monde, après avoir doté en trente ans leur pays d'œuvres d'utilité publique si vastes, qu'on peut dire qu'ils ont accompli la tâche de plusieurs générations.

Robert Stephenson était l'ingénieur le plus connu, le plus populaire entre tous, et il méritait de l'être. Né Anglais, il a porté dans son cœur, dans ses relations, dans sa physionomie même, en un mot dans toute sa personne, les qualités et les vertus des natures d'élite qui ont fourni à cette nation ses hommes les plus éminents.

Simple, direct et sincère dans ses conceptions, il allait au but sans hésitation, et le but était toujours sage. Il y allait modestement, mais avec une énergie et une persévérance inaltérables. Mêlé dès l'origine à la grande industrie des chemins de fer, il en est devenu le guide le plus sûr; et, lorsque sous l'influence de l'activité que ces voies nouvelles répandaient dans le pays, obéissant à l'entraînement public, le parlement livrait aux appels de la concurrence toutes les parties du territoire, Stephenson, résistant avec une grande solidité de jugement à cet abus de la puissance du crédit, ne donna son concours qu'à des entreprises utiles. On lui en sut gré; et, lorsque les têtes se refroidirent, Stephenson devint l'arbitre, le juge favori, celui que l'on consultait avant d'entreprendre une grande opération, parce que la confiance publique était en lui si entière que son assentiment ou son concours était un gage de crédit et de succès.

Stephenson est né à Willington, à six milles de Newcastle, le 16 décembre 1803; il passa les premières années de sa vie près de son père, l'illustre George Stephenson, alors simple garde-frein dans les charbonnages de la Tyne. L'école de la paroisse de Benton, qu'il fréquentait, n'offrait que de bien faibles ressources; mais elle était presque gratuite, et son père ne subvenait qu'à l'aide d'une sévère économie aux besoins de la famille. A l'âge de onze ans il fut envoyé à Newcastle, à l'école de Bruce qui était la meilleure du district, et il s'y distingua par une grande aptitude pour les études préparatoires aux sciences exactes. Il en sortit en 1818. Son père dirigeait alors les travaux des charbonnages, et tous deux commencèrent cette association qui a produit les grands résultats que l'on connaît. Le père s'aidait de l'instruction du fils en discutant avec lui et en dévorant les livres que celui-ci empruntait à l'institution philosophique et littéraire de Newcastle, dont il était membre. Robert secondait son père dans la direction et l'inspection des travaux. George, émerveillé des facilités que trouvait son fils dans l'instruction qu'il avait acquise, se décida à s'en séparer encore pour l'envoyer à l'université d'Edimbourg. Il y resta six mois; la dépense s'éleva à 2,000 francs. George Stephenson ne pouvait, avec les faibles ressources de son salaire, continuer pour son fils un pareil sacrifice. Mais Robert avait bien employé ce temps; il rapportait à son père le prix de mathématiques. Dans les années qui suivirent, tous les moments de repos furent consacrés par tous deux à l'étude: c'était leur seul plaisir. Le moment venu où George Stephenson fut appelé à diriger, comme ingénieur, les travaux du chemin de fer de Stockton à Darlington, Robert dessina les machines des plans inclinés: c'était en 1824, il avait vingt et un ans, et il avait acquis assez de réputation pour qu'on lui offrît le poste d'ingénieur d'une entreprise de mines en Colombie, dans l'Amérique du Sud. Il y resta jusqu'en 1827. Mais George seul ne pouvait suffire à la tâche; il rappelait instamment son fils, et il lui donna dès son retour la direction des ateliers de construction de Newcastle, qui sont devenus entre ses mains l'une des principales sources de leur fortune à tous deux.

La construction du chemin de fer de Liverpool à Manchester était confiée à George Stephenson, et c'était le moment où se discutait le choix du mode de transport qui y serait adopté: chevaux, machines fixes ou locomotives. La locomotive avait beaucoup d'adversaires. Les Stephenson, qui en étaient les promoteurs ardents, étaient traités de visionnaires; on disait en plein comité du parlement que l'homme qui prétendait faire marcher des machines à la vitesse de douze milles (19 kilom. à l'heure, était un fou. Plusieurs d'entre nous

ont assisté à ces luttes, qui se terminèrent le jour où la machine la *Rockett*, construite par Robert Stephenson dans les ateliers de Newcastle, remporta le prix du concours.

Il semblait que ces deux hommes fussent ce jour-là à l'apogée de leur carrière, et cependant ce qui leur restait à faire devait dépasser de beaucoup ce qu'ils avaient accompli.

Nous les voyons dès lors dirigeant la construction de la plupart des grandes lignes, apportant chaque année une solution nouvelle aux obstacles qu'oppose la configuration du sol, et faisant bientôt une large application de la fonte et du fer aux travaux où il y avait avantage à les substituer à la pierre, faisant enfin subir à la machine locomotive, comme à toutes les applications de la mécanique à la construction, des transformations nouvelles.

La plus grande gloire des deux Stephenson et de Brunel, c'est d'avoir fondé sur des bases impérissables, d'avoir ouvert à l'avenir, l'art d'exécuter les grands ouvrages d'utilité publique; c'est d'avoir démontré que les solutions, les procédés dans lesquels l'enseignement circonscrivait l'exercice de la profession d'ingénieur, n'avaient qu'une faible valeur comme règle ou comme limite de l'art; et que le but, les moyens de l'atteindre et les circonstances locales, fournissaient incessamment à l'étude une grande variété dans les solutions; c'est aussi d'avoir démontré que les connaissances mécaniques sont le point de départ le plus sûr pour l'ingénieur appelé à exécuter de grands travaux, nous donnant ainsi, comme une conséquence de nos méthodes d'enseignement, la clef de notre infériorité relative.

Ce qu'il y a de grand, d'impérissable dans ces trois existences, c'est d'avoir laissé plus à faire encore qu'elles n'ont fait elles-mêmes, en montrant comment il fallait exploiter le vaste champ des applications. Mais pour toutes trois, il y aura dans l'opinion publique, qui est bien plus le reflet des intérêts présents que de ceux de l'avenir, une place spéciale à chacun. George Stephenson, le simple garçon de ferme, fils d'un chauffeur de machines, sera une des mémoires les plus chères à l'Angleterre, parce qu'elle prouve une fois de plus que le génie y est affranchi des obstacles qu'en d'autres contrées des administrations envahissantes élèvent contre ceux qui n'ont pu suivre, dès leurs premières années, le sentier qu'elles ont tracé.

Robert Stephenson aura une gloire plus complète, celle d'avoir été toujours supérieur à son époque, quelque grandes qu'aient été ses exigences; d'avoir su par une hauteur et une libéralité de vues bien rares dans de si hautes positions, grouper autour de lui les savants et les habiles et diriger leur marche par le patronage le plus généreux et le plus éclairé.

« Je suis heureux, disait-il, après l'achèvement du pont de Menai, parce que j'en suis arrivé, par le concours des hommes qui sont autour de moi, à ne plus rien m'attribuer de personnel dans les œuvres qui font honneur à la science, à notre profession, et à mon pays. Je suis heureux et reconnaissant d'avoir trouvé, dans ce concours, des forces puisées aux sources de l'instruction la plus élevée, avec l'expérience et le dévouement des hommes qui travaillent avec moi. » Faisant ainsi allusion à Hodgkinson, à Clark et même à un homme dont l'ambition et l'ingratitude n'ont abouti qu'à montrer la noblesse et la générosité du caractère de Stephenson.

HOUQUIN DE RRÉVILLE.

(La suite prochainement.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE XÉRÈS A CADIX (PAR LE TROCADERO)

Tête de ligne du chemin de Séville-Xérès-Cadix.

Longueur du chemin, 37 kilomètres.

Recettes du mois d'avril 1860.

51,464 voyageurs.........fr.	70 893 94
Marchandises................	40,149 51
	111,043 45
Recettes antérieures depuis le 1er janvier..................	241,574 20
Recette totale.............	352,617 65
En 1859....................	261,623 19
Augmentation en 1860......	90,994 46

Soit, 34.75 0/0.

Jerez de la Frontera, 4 mai 1860.

Le Gérant,
LUIS DIAZ.

Recettes du mois de mai 1860.

71,923 voyageurs.........fr.	86,323 24
Marchandises................	34,234 16
	120,557 40
Recettes antérieures depuis le 1er janvier..................	352,617 65
Recette totale..............	473,175 05
En 1859....................	360,045 59
Augmentation en 1860......	113,129 46

Soit, 31.40 0/0.

Nota. La ligne de Séville à Xérès n'a contribué à cette augmentation que pour fr. 56,403 40.

Jerez de la Frontera, 4 juin 1860.

Le Gérant,
LUIS DIAZ.

EMPRUNT ROMAIN 5 0/0.

Par décret du 18 avril 1860, S. S. le pape Pie IX a autorisé l'émission d'un emprunt de cinquante millions de francs.

L'émission est faite au pair, en coupures de 1,000, 500 et 100 fr. de capital, rapportant 5 0/0 d'intérêt annuel, payable par semestre, les 1er avril et 1er octobre, dans les principales villes de l'Europe.

Le paiement a lieu :

30 0/0 en souscrivant ;

20 0/0 le 1er août 1860 ;

20 0/0 le 1er novembre 1860 (sous déduction des intérêts échéant le 1er octobre) ;

30 0/0 le 1er février 1861.

L'intérêt court sur la totalité à dater du 1er avril 1860.

La souscription est ouverte à Paris chez MM. Edwd. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3 ;

Et chez MM. Labaume, de la Bouillerie et Ce, banquiers, rue de la Victoire, 61.

Elle sera close le 15 juillet prochain. Si le montant des souscriptions dépassait la moitié du chiffre de l'emprunt, on opérerait une réduction proportionnelle.

MAGASINS GÉNÉRAUX ET DOCKS.

La librairie Guillaumin et Ce vient de mettre en vente l'ouvrage d'actualité et qui sera lu avec un grand intérêt : *Traité des magasins généraux (docks) et des ventes publiques de marchandises en gros*, par M. Damaschino, docteur en droit, et M. Maurice Block. Un volume in-8o, prix : 5 fr. *franco*.

FORGES.

Saint-Dizier, 30 juin :

Fontes.		
Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,	117	120
Fonte de 2e fusion, marque Closmortier nº 1,	140	»
Dito nº 1, autres provenances,	130	135
Fers laminés.		
Fers marchands, 1re classe, en gare de la Haute-Marne,	240	»
2e classe,	250	»
3e classe,	260	»
4e classe,	270	»
Hors classe,	290	»
Corroyés ordinaires, 50 fr. en sus de la classe de l'échantillon.		
Corroyés doubles, 100 fr. en sus, dito.		
Feuillards 1re classe,	320	»
2e classe,	350	»
3e classe,	380	»
Hors classe,	420	»
Fers martelés.		
Fers battus, demi-roches à la houille, barres marchandes, en gares de la Haute-Marne,	270	»
Massiaux forgés,	170	175
Branches de courbes,	280	»
Essieux de 3 à 10,	340	»
— de 11 à 15,	320	»
— de 16 à 99,	390	»
— de 100 à 150,	320	»
Carrés de 90 à 108 millimètres,	320	»
Machine.		
Ronds de tréfilerie nº 21 et au-dessus, à Saint-Dizier,	250	»
— nº 20,	260	»

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Charleroi, 25 juin :

Le moulage a été coté cette semaine fr. 9 25, 9 75, 10, 10 25 et 10 50 les nos 5, 4, 3, 2 et 1.

Les laminés ont suivi différents cours. On a traité à fr. 15 50, 17 et 18 50, rendus aux stations voisines de l'usine, mais plus communément à 15 75, en rétablissant l'écart de 2 fr. entre les classes.

MINERAIS.— On cite quelques ventes, mais à des prix sans fermeté. Les bonnes qualités toutefois se maintiennent bien et continuent même à être rares.

FRET.— On continue à affréter à 11 fr. pour Paris, mais sans empressement de la part du commerce.

Paris, 11 ; Elbœuf, 12 ; Rouen, 12 25 ; Reims, 10 ; Creil, 8 80 ; Saint-Quentin, 8 ; Amiens, 10.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1859 — 1018 —

12ᵉ année. — 26ᵉ semaine.
Du 24 au 30 juin 1860.

217.140 Voyageurs	461 590 33
Bagages, Marchandises, etc.	796 610 93
Total	1.258.201 26
Recettes antérieures	28.051.406 56
Total	29.309.607 82
26ᵉ semaine de 1860	1.258.201 26
Semaine correspondante de 1859	1.037.462 05
Différence	220.739 21
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	29.309.607 82
— — 1859	28.041.104 31
Différence	1.268.503 51

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil. — En 1859, 1.425 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1ᵉʳ janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1 425 kil.

Du 24 au 30 juin 1860.

115.604 Voyageurs	526.865 31
Bagages, Marchandises, etc.	800.957 89
Total	1.327.823 20
Semaine correspondante de 1859	1.185 044 79
Semaine correspondante de 1858	1.090 381 39
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	142.779 41
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	237.441 81
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	30.607.026 70
— — 1859	31.012.035 51
Différence en faveur de 1859	405.0?6 81

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1ᵉʳ ÉTABLISSEMENT
Mai 1860.

Voir le numéro du 9 juin.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1404 kilomètres.
1859 — 1405 —
1858 — 1346 —

Du 24 au 30 juin 1860.

196.237 Voyageurs	698.666 10
Bagages et Marchandises	1.203 291 08
Total	1.901.957 18
Semaine correspondante de 1859	1.976.020 99
— — de 1858	1.493.808 97
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	74.063 81
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	408.148 21
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	45.200.443 05
— — 1859	49.180.415 25
Différence	3.979.972 20

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 489 kilomètres
1859. — 482 —

Du 24 au 30 juin 1860.

47.003 Voyageurs	118.168 35
Bagages et Marchandises	216.390 95
Total	335.548 30
Semaine correspondante de 1859	278.332 20
Différence	56.216 10
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	8.115.451 25
— — 1859	7.097.324 05
Différence	1.018.127 20

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1148 —

Du 24 au 30 juin 1860.

361.227 Voyageurs	527.780 97
Marchandises, etc. — Grande vitesse	78.620 91
— — Petite vitesse	438.065 43
Total	1.044.475 31
Semaine correspondante en 1859	898.965 16
Différence	145 511 17
Recette totale depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	23.775.405 25
— — 1859	22.368.886 84
Différence	1.406.519 01

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 24 au 30 juin 1860.

169.637 Voyageurs	458.580 66
Bagages, Marchandises, etc.	695.370 15
Total	1.143.951 31
Semaine correspondante de 1859	1.014.338 43
Différence	129.612 88
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	28.384.385 06
— — 1859	26.792.062 31
Différence	1.592.322 75

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 24 au 30 juin 1860.

2.303 Voyageurs	2.615 85
Bagages, marchandises, etc.	45 80
Total de la semaine	2.661 65
Recettes depuis le 4 juin 1860	9.107 33

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 790 kilomètres.
1859. — 783 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 24 au 30 juin 1860

(CHEMIN DE FER) 44.300 Voyageurs	154.621 73
Bagages, Marchandises, etc.	268.486 63
Total	423.108 36
Canal latéral et canal du Midi	41.124 48
Total	464.232 84
26ᵉ semaine 1859. Chemin de fer	388.711 02
— — Canal	56.637 30
Total	445.348 32
Chemin de fer, différence sur 1859	34.397 34
Canal, — —	15.512 82
Total	18.884 52
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	11.631.085 58
— — 1859	10.756.589 58
Différence	874.496 »

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 221 —

Du 24 au 30 juin 1860

21.938 Voyageurs	65.486 65
Bagages et Marchandises	83.926 08
Total	149.412 73
Semaine correspondante de 1859	128 962 30
Produit kilométrique annuel, en 1860	33.720 43
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	15.83 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	68.45 0/0
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.824.615 61
— — 1859	2.843.832 93

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859 — — 157 —

Du 24 au 30 juin 1860.

12.256 voyageurs	21.570 96
Bagages, Marchandises, etc.	47.252 22
Total	68 822 18
Semaine correspondante de 1859	59.686 69
Différence	9.135 59
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	1.657 392 49
— — 1859	1.501.515 88
Différence	155.876 61

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 24 au 30 juin 1860

14.107 Voyageurs	29.533 30
Bagages, Marchandises, etc.	27.236 29
Total	56.769 59
Semaine correspondante de 1859	46 868 31
Différence	9.901 28
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	1.245.173 13
— — 1859	1.245.872 12
Différence	12 301 01

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 24 au 30 juin 1860.

Voyageurs	2.685 60
Bagages, Marchandises, etc.	17 084 60
Total	19.770 20
Semaine correspondante de 1859	24.806 20
Différence	5.036 »
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	553.533 90
— — 1859	614 108 80
Différence	60.664 90

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 17 au 23 juin 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1107 kil. / 1859, 1062 kil.

97.332 Voyageurs	237.783 65
Bagages et Marchandises	457.936 20
Transports militaires	27.168 75
Total	722.888 60
Semaine correspondante de 1859	1.259.845 70
Différence	536.956 10

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. / 1859, 214 kil.

37.161 Voyageurs	65.220 10
Bagages et Marchandises	30.265 50
Transports militaires	4.700 »
Total	100.185 60
Semaine correspondante de 1859	49.152 50
Différence	51.031 10

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1331 kil. / 1859, 1310 kil.

En 1860	823.074 20
En 1859	1.308.997 20
Différence	485.923 »

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1ᵉʳ janvier
Longueur exploitée : 1860, 1376 kil. / 1859, 1316 kil.

En 1860	20.090.686 85
En 1859	27.838.190 57
Différence	7.747.511 72

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 24 au 30 juin 1860

39.627 Voyageurs........En florins	107.971 »»
880.628 »» quintaux Marchandises	284.753 »»
Total........	392.724 »»
Semaine correspondante de 1859....	400.180 »»
Différence........	7.[illegible]56 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	8.423 500 »»
— — 1859..	8.055.620 »»
Différence........	367.880 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 776 kilomètres
1859. — 26. —

Du 24 au 30 juin 1860.

62.472 Voyageurs..................	47.155 38
Marchandises et Bagages............	25.688 48
Total..........	72.843 86
Période correspondante de 1859....	55.625 11
Différence........	17.218 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.373.806 27
— — 1859..	1.240.646 45
Différence........	138.159 82

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres

Du 17 au 23 juin 1860.

1.890 Voyageurs................	1.769 70
Bagages, articles de messagerie. ...	247 48
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc......................	9.514 22
Total de la semaine.....	11.531 40
Recettes antérieures............	147.704 51
Total général............	159.235 91

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 314 kilomètres.
1859. — 311 —

Du 18 au 24 juin 1860.

40.065 Voyageurs..................	65.398 65
Bagages, Marchandises, etc..........	43.020 39
Recettes diverses	961 20
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	29.450 99
Total..	138.240 02
Recettes correspond. de 1859 (transports militaires)	181.726 68
Différence........	42 886 66
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.927.758 35
— — 1859..	3.023.836 57
Différence........	96.078 22

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 17 au 23 juin 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

18.056 Voyageurs..................	82.884 08
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	13.619 31
— (petite vitesse)	191.764 41
Total de la semaine.....	288.268 »»

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

7.824 voyageurs......	12.872 15	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.482 66	18.397 67
Marchandises(petite vit.)	3.042 86	
Total des deux lignes réunies.....		306.665 67
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860......................		7.200.648 49
Total..........		7.507.314 16

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée 104 kilomètres.

15e semaine, du 10 au 16 juin.

4.778 Voyageurs................	20.761 65
Recettes antérieures depuis le 1er mars	382.988 24
Total	403.749 89

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Mai	92.510 24	79.929 56	12.580 68	15.73
5 1ers mois	611.811 33	529.820 36	81.990 97	15.47

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Mai	1,061,781 38	956,529 58	105,251 80	11.»»
5 1ers mois.	7,635,757 96	7,039,158 33	596,599 63	8.47

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mai 1860	62.130
Becs éclairés en mai 1859.........	57.485
Augmentation en mai 1860	4.645 becs
Recettes du gaz. — Mai 1860.......	156.969 52
Recettes du gaz. — Mai 1859.......	143.926 08
Augmentation en mai 1860..........	12.999 06
Recettes de l'exercice 1859-60(11 mois)	2.414.722 79
— 1858-59 —	2.162.032 39
Augmentation pour l'exercice courant	252.670 40

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 juillet 1860, soit :

10 fr. pour les actions anciennes;
5 fr. pour les actions nouvelles,

seront payés, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 51 cent. par coupon;

Pour les actions nouvelles, 33 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échu le 1er Juillet 1860, soit 7 fr. 50 par obligation, sont payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France, à partir du 2 du même mois.

Ce paiement a lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0,19 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale convoquée pour le lundi 2 juillet 1860 n'ayant pu avoir lieu, une nouvelle assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le lundi 6 août prochain, à trois heures, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à Paris, à l'effet de statuer sur les mesures que proposera le Conseil, en raison de la situation actuelle de la Compagnie.

MM. les actionnaires qui ont déposé leurs titres pour l'assemblée du 2 juillet, et qui ne les retireraient pas, recevront de nouvelles cartes pour la réunion du 6 août.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore déposé leurs titres, devront déposer leurs actions possédées ou représentées, ainsi que leurs pouvoirs, avant le mercredi, 1er août, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45; à Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, ou chez M. T. Uzielli, où il leur sera délivré des cartes d'admission.

Le président du Conseil

BENAT.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ELISABETH.

Le conseil d'administration du chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon échéant le 1er juillet 1860 sera payé, à partir de cette époque, à raison de 5 fl. 25, valeur d'Autriche :

A Vienne, par *la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie*;

A Paris, par MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte.

Vienne, le 9 juin 1860.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

EMPRUNT FR. 15,000,000.

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs de certificats provisoires que, depuis le 1er juillet 1860, il est fait appel du deuxième versement de 70 fr. par obligation.

Ce deuxième versement doit être effectué du 1er au 15 juillet.

Le coupon d'intérêt semestriel no 1, de 7 fr. 50 c., échu le 1er juillet, est compté en déduction dudit versement.

Les porteurs de certificats provisoires qui n'auront pas effectué leur versement le 15 juillet, devront l'intérêt de retard à 5 0/0 l'an, à partir du 1er juillet 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le semestre d'intérêt échu le 1er juillet 1860, de 12 fr. 50 par action nouvelle de 500 fr. et de 6 fr. 25 par action ancienne (coupure) de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le cinquième et dernier versement, est payé à présentation :

1° Des coupons no 4, détachés des actions nouvelles;

2° Des coupons no 8, détachés des actions anciennes (coupures) :

A Paris, 28, rue Laffitte;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier;

A Londres, chez MM. Sheppards, Pelly et Allcard, 28, Threadneedle street;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

L'UNION DES GAZ

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie l'Union des Gaz sont prévenus que le coupon no 5, de 7 fr. 50, échu le 1er juillet courant, est payé, à partir du 2 courant, sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur, à Paris, au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 bis, de dix heures à trois heures.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Société, un appel de fonds de 100 fr. par action.

Ce versement devra avoir lieu du 20 juillet au 20 août prochain.

Passé ce délai, il sera perçu, conformément aux statuts, des intérêts de retard, à raison de 6 0/0, depuis le 20 juillet jusqu'au jour du paiement, et cela sans préjudice de tous autres droits résultant des statuts.

Les versements seront reçus tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et C°, 20, rue de la Chaussée-d'Antin;
2° A Lyon, chez MM. V° Morin, Pons et Morin ;
3° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel et C° ;
4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch;
5° A Nancy, chez MM. Lenglet et C°.

COMPAGNIE DES MINES

DE LA GRAND'COMBE.

MM. les actionnaires de la Compagnie des **Mines de la Grand'-Combe** sont prévenus que le sixième coupon de dividende, fixé par l'assemblée générale à 30 fr., sera payé, à partir du 1er juillet :

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 59 ;
A Nimes, rue Pradier, 2 ;
A Marseille, rue Haxo, 17.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnie.

CHEMINS DE FER DE L'EST

Service direct à grande vitesse

ENTRE

PARIS ET WIESBADEN

Aller en 18 h. 55 m.

Départ de Paris à 5 h. 10 du soir
Arrivée à Mayence à 9 h. 15 du matin
Arrivée à Wiesbaden à............ 11 h. 27 du matin

Retour en 18 h. 5 m.

Départ de Wiesbaden à..... ..... 10 h. 35 du matin
Arrivée à Paris à 4 h. 20 du matin

EMPRUNT ANGLO-AUTRICHIEN 5 0/0 DE 1852

LISTE DES NUMÉROS DES OBLIGATIONS

Sorties au seizième tirage

qui a eu lieu à Vienne le 2 juillet 1860 et dont le Remboursement aura lieu à partir du 1er janvier 1861.

SÉRIE A.

Tigre de 50 liv. sterl.

21531	21868	22114	34628
21746	21885	22260	34959
21856	21959	22261	

SÉRIE B.

Titre de 50 liv. sterl.

21531	21868	22114	34628
21746	21885	22260	34959
21856	21959	22261	

Titre de 100 liv. sterl.

123	9449	20028	27296
328	9552	20165	27449
508	10318	20214	27521
968	10573	20457	27570
983	11104	20628	27671
1106	11921	20694	27684
1796	11938	20868	27694
1884	12049	20914	27818
1923	12392	21102	28083
2332	12624	21213	28160
2374	12632	22624	28161
2858	12787	22808	28545
2960	13053	22900	28774
3113	13076	23515	28856
3542	13302	23633	28865
3552	13410	23707	29302
4003	13460	23783	29483
4352	13488	23890	29748
4400	13538	23901	29750
4577	13613	23919	29889
4960	13804	23926	29893
4998	14373	23969	29940
5093	14395	23989	30145
5418	14449	24214	30356
5592	15369	24742	30551
5617	15419	25069	30821
6279	15499	25134	30975
6311	15568	25435	30979
6351	15605	25451	31407
6572	15676	25820	31446
6781	15987	25840	31478
7206	15999	25899	31678
7338	17104	26206	31991
7728	17139	26567	32400
8199	17269	26849	32421
8319	17439	26922	33193
8704	18249	26997	33257
8724	18625	27071	33383
8809	19082	27084	33655
9108	19612	27151	33828
9402	19738	27191	33984

Vienne, le 3 juillet 1860.

LISTE des OBLIGATIONS ANGLO-AUTRICHIENNES

SORTIES AUX TIRAGES CI-APRÈS INDIQUÉS

Et dont les porteurs ne se sont pas présentés jusqu'à ce jour au remboursement.

TITRES DE 50 LIVRES STERLING.

Tirage du 2 janvier 1855.

34449 B

Tirage du 1er juillet 1857.

34894 B

Tirage du 2 janvier 1858.

21597 B 34569 B

Tirage du 1er juillet 1858.

22367 A 34632 B

Tirage du 3 janvier 1859.

21690 A 21690 B 22279 B

Tirage du 1er juillet 1859.

21551 B	22058 B	34859 A
21798 A	22281 B	34911 A

TITRES DE 100 LIVRES STERLING

Tirage du 2 janvier 1855.

33953

Tirage du 2 janvier 1856.

16246

Tirage du 1er juillet 1856.

19404 21239 21279

Tirage du 1er juillet 1857.

28966

Tirage du 2 janvier 1858.

6312	18220	26756
7538	26170	28703

Tirage du 1er juillet 1858.

5402	15008	26964	33978
5757	16087	29072	

Tirage du 3 janvier 1859.

242	10040	21249	24366
1121	13104	21262	24385
1190	18742	21268	25917
6897	20519	22588	
9509	20881	24009	

Tirage du 1er juillet 1859.

725	7121	15063	24053
976	7235	15786	24380
2034	8351	16278	25248
2184	8832	16317	26593
2222	9273	18429	27937
3266	10142	18594	28061
3298	12509	20307	30389
3462	12565	20556	30945
3825	12681	21166	32139
4225	12717	21242	
4908	13968	23034	
6602	14658	23044	

Vienne, 2 juillet 1860.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE du BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux l'ESTRAMADURE, commandant Trollier, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 juillet pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juin 1860.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 8 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 8 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 1er juillet 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :
A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.
A Marseille, place Royale ;
A Lyon, place des Terreaux ;
A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La spéculation n'a pas été brillante à la fin de juin. Elle s'était même laissé dominer par des fantômes qui ont continué, jusqu'au moment de la liquidation, d'exercer une mauvaise influence. Ce n'est pas pourtant que les oscillations avaient eu beaucoup d'importance. On n'a pas pu il est vrai regagner le cours de 69, et les offres reparaissaient toujours dès que l'on arrivait à 68 75. Mais la baisse n'était pas moins difficile au-dessous de certains cours. Le jour de la réponse des primes qui s'est faite à 68 45, il y a eu quelques rentes à vendre qui ont fait fléchir à 68 30, et l'on craignait que la liquidation ne se fît en pleine baisse, mais elle a eu lieu au contraire à des prix très-fermes. Le report s'est affaissé au pair, et la place s'est vue encore une fois en face d'une grande abondance d'argent et d'une pénurie presque absolue de titres.

La même situation s'est révélée pour la liquidation des chemins de fer, et aussitôt qu'elle a été terminée, le découvert a commencé à racheter, et l'on a remarqué en même temps de gros achats qui seront probablement suivis de demandes de titres.

Aussi la rente qui, le jour de la liquidation, était à 68 50, a monté rapidement à 69 et est restée très-ferme à 68 95. L'approche du cours rond a nécessairement provoqué quelques ventes, mais d'après l'entrain des spéculateurs à prendre de la rente à 68 95 il est probable que le cours de 69 sera facilement franchi.

La Bourse ayant été fermée mardi dernier pour les funérailles de S. A. I. le prince Jérôme, la liquidation des chemins de fer a été retardée d'un jour. Elle s'est faite dans d'excellentes conditions. Il y avait très-peu d'opérations entamées le mois dernier, mais la spéculation était pourtant à la baisse. On avait spéculé sur les mauvaises recettes et sur l'approche de l'émission des nouvelles obligations; or, les recettes commencent maintenant à s'améliorer d'une manière sensible, et la souscription faite par l'intermédiaire de la Banque a eu un succès complet. Déjà même les obligations anciennes, sur lesquelles on a détaché le coupon de 7 50, l'ont déjà presque regagné.

Le Lyon a surtout été vivement recherché; il existe depuis près de trois mois un découvert énorme sur cette ligne: ce sont d'une part des spéculateurs qui ont escompté les mauvaises recettes et qui ont vendu ce qu'ils n'ont pas; ce sont d'autre part de gros détenteurs de titres qui les ont pris sur le marché, comptant les racheter en forte baisse. On paraît avoir commencé cette liquidation, qui a déjà fait remonter brusquement les actions de Lyon de 875 à 887 50.

L'Orléans a remonté avec la même facilité au-dessus de 1,350.

Les autres chemins ont obtenu un peu de hausse sous l'influence générale; mais leurs variations n'ont pas eu beaucoup d'importance.

On a remarqué surtout la hausse rapide de la dette intérieure d'Espagne, qui est cotée maintenant à 49 1/2. Cette hausse des fonds publics est d'une grande importance pour les autres valeurs espagnoles, qui ne pouvaient pas lutter avec l'intérieur lorsqu'elle représentait un taux d'intérêt de 7 à 7 1/2 0/0.

Le chemin de fer de Saragosse a monté à 536 25.

Les chemins de fer autrichiens ont repris faveur à 530; mais les Lombards ont jusqu'à présent beaucoup de peine à se soutenir à 505.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 28 juin jusqu'à celle du 5 juillet.

La rente 3 0/0 a fléchi de 68 65 à 68 40 au comptant; elle a repris à 68 95. Elle a varié à terme de 68 55 à 68 30; elle a repris pour fin juillet à 69, et elle est restée à 68 95.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 35 à 97 05.

La Banque de France a varié de 2,820 à 2,800; elle est restée à 2,820.

Le Crédit foncier a fléchi de 880 à 860; il est resté à 875.

Le Crédit industriel a repris de 530 à 550.

Le Crédit mobilier a monté de 672 50 à 700; il est resté à 700.

Le Crédit mobilier espagnol a monté de 462 50 à 477 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,340 à 1,352 50; elles sont restées à 1,351 25.

Le Nord ancien a fléchi de 983 75 à 978 75: il a repris à 985.

Le Nord nouveau s'est tenu de 867 50 à 870.

L'Est a varié de 596 25 à 602 50; il est resté à 600.

Le Lyon a monté de 877 50 à 887 50; il est resté à 887 50.

Le Midi a fait 516 25, et a repris à 520.

L'Ouest a repris de 565 à 572 50.

Le Genève a baissé de 400 à 362 50; il est resté à 362 50.

Le Dauphiné a varié de 580 à 587 50.

Le Beziers a fléchi de 90 à 82 50.

Les Autrichiens ont monté de 525 à 530; ils sont restés à 530.

Les Lombards ont varié de 501 25 à 505; ils ont fermé à 505.

Les Saragosse ont monté de 531 25 à 536 25.

Le Victor-Emmanuel a varié de 415 à 410; les Romains, de 350 à 347 50; les Pampelune, de 487 50 à 495; le Nord de l'Espagne, de 436 à 448 75.

Samedi. — La Bourse était très-faible. Les primes du mois ont été répondues à 68 45, et l'on est tombé ensuite à 68 30; toutes les autres valeurs étaient faibles. Le 4 1/2 0/0 a été coté de 96 40 à 96 50; la Banque, à 2,812 50; le Crédit mobilier, de 673 75 à 670; l'Orléans, de 1,342 50 à 1,350; le Nord ancien, de 981 25 à 980; l'Est, de 597 50 à 598 75; le Lyon, de 877 50 à 875; le Midi, de 516 25 à 515; l'Ouest, de 567 50 à 570; le Genève, de 398 75 à 397 50; le Béziers, de 88 75 à 83 75; les Autrichiens, de 523 75 à 520; les Lombards, de 500 à 501 25; les Saragosse, de 530 à 528 75; le Nord de l'Espagne, à 437 50.

Lundi. — La liquidation de la rente a été calme et s'est faite avec des reports nuls. Les cours se sont soutenus, mais sans variations. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 68 55, et à terme de 20 à 68 50; le 4 1/2, de 40 à 96 90; la Banque, de 7 50 à 2,820; le Crédit mobilier de 3 75 à 673 75; l'Orléans, de 1 25 à 1,341 25; le Lyon, de 1 25 à 876 25. Le Nord a fléchi de 2 50 à 978 75; l'Est, de 1 25 à 597 50; l'Ouest, de 2 50 à 567 50; Genève, de 10 à 387 50. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 522 50; les Saragosse, de 1 25 à 530. Les Lombards ont varié de 501 25 à 500; le Nord de l'Espagne, de 436 25 à 437 50.

Mardi. — Bourse fermée à l'occasion du service funèbre pour S. A. I. le prince Jérôme.

Mercredi. — La Bourse a été très-ferme, et la liquidation des chemins s'est faite dans d'excellentes conditions. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 à 68 65, et à terme de 15 à 68 65; le 4 1/2 0/0, de 10 à 97. La Banque s'est tenue à 2,820; le Crédit mobilier, de 672 50 à 680; l'Orléans, de 1,342 50 à 1,345; le Lyon, de 877 50 à 878 75; le Nord, de 981 25 à 978 75; l'Est, de 597 50 à 600; le Midi, de 515 à 517 50; l'Ouest, de 567 50 à 570; Genève, de 385 à 377 50; le Dauphiné, de 585 à 580; les Autrichiens, de 523 75 à 527 50; le Victor-Emmanuel, de 408 75 à 410; le Saragosse, de 528 75 à 531 25: les Lombards, de 500 à 502 50; le Nord de l'Espagne, de 437 50 à 440.

Jeudi. — Le mouvement de hausse a fait de rapides progrès sur toutes les principales valeurs. Les affaires étaient assez animées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68 95, et à terme de 30 c. à 68 95; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 97 25. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 700; l'Orléans, de 6 25 à 1,351 25; le Nord ancien, de 6 25 à 985; l'Est, de 2 50 à 600; le Lyon-Méditerranée, de 8 75 à 887 50; le Midi, de 3 75 à 521 25; l'Ouest, de 2 50 à 572 50; les Autrichiens, de 2 50 à 530; les Lombards, de 2 50 à 505; les Saragosse, de 5 à 536 25; les Nord de l'Espagne, de 8 75 à 448 75; le Pampelune, de 5 à 495.

Vendredi. — Le début de la Bourse était brillant: toutes les valeurs étaient en hausse et demandées; mais les réalisations sont survenues et les cours étaient faibles à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 05 à 68 95, et à terme de 69 15 à 68 95; le 4 1/2 0/0, de 97 05 à 97 20. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit mobilier a varié de 705 à 693 75; l'Orléans, de 1,370 à 1,360; le Nord, de 990 à 986 25; le Lyon-Méditerranée, de 887 50 à 886 25; l'Est, de 607 50 à 605; le Midi, de 525 à 520; le Genève, de 375 à 367 50; le Béziers, de 85 à 80; les Autrichiens, de 532 50 à 528 75; les Lombards, de 506 25 à 503; les Saragosse, de 540 à 538 75.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Dernier intérêt ou dividende payé.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	250 »	180.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	721 25	6.000	500	»	....	12 50
Cv.	Omnium lyonnais	100 »	7.000	1.750	»	janvier juillet	30 »
C	Comptoir J.-C. Bonnard et Cᵉ.	47 50	200.000	100	»	février	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant
A	Sécurité	20 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	....	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	4.5	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	[illegible]	février	»
A	Océan	»	200	5.000	[illegible]	....	»
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	»
A	Mélusine	15 0/0 b.	400	5.000	4.5	mars	»
A	Vigie	30 0/0 b.	200	5.000	[illegible]	....	»
A	Sauvegarde	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	»
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	février	»
A	Réunion	»	1.000	5.000	[illegible]	février	»
A	Comptoir	pair.	[illegible]	5.000	[illegible]	....	»
A	[illegible]	»	2.000	1.000	[illegible]	....	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	300 »
A	Phénix	200 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	»
A	Nationale	160 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	mars	675 »
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	240 »
A	Soleil	»	1.000	5.000	4.5	avril	»
A	France	66 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	»
A	Urbaine	25 0/0 b.	1.000	5.000	4.5	avril	225 »
A	Providence	75 0/0 b.	1.000	2.500	[illegible]	avril	»
A	Aigle	»	400	5.000	4000	avril	»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	6.11	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	4000	avril	»
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	10 0/0 b.	3.000	5.000	4.5	tous les 2 ans	200 »
A	Union	»	2.000	5.000	4.5	tous les 2 ans	»
A	Phénix	3 0/0 p.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	156 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	878 75	34.000	500	»	janvier juillet	41 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	3.[illegible]	1.500	»	juin	30 »
C	Omnibus de Lyon	32 50	[illegible]	100	[illegible]	....	néant
»	Omnibus de Londres	42 50	[illegible]	[illegible]	»	....	néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	65 »	400.000	100	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »	80.120	1.250	»	avril octobre.	50 »
A	— actions de jouissance	[illegible]	80.120	1.000	»	juin	8 50
A	Bourgogne, actions de capital	900 »	27.200	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	— act. de jouissance	115 »	27.200	1.000	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	8.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	»	février août	»
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1.000	»	....	»
C	Scarpe inférieure	[illegible]	2.200	1.000	»	....	»
A	Société française canalisation	[illegible]	6.000	1.000	»	....	95 »
A	Canalisation de l'Èbre	400 »	63.600	533 33	»	....	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	600 »	30.000	1.000	»	avril octobre.	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	170 »	7.000	1.000	»	....	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	....	51 20
C	Nouveaux ponts réunis	290 »	4.000	1.000	»	....	51 40
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ.	200 »	10.000	500	»	janvier juillet	24 20
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ.	410 »	»	»	»	....	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	40.000	500	»	janvier juillet	40 »
A	— (actions nouvelles)	547 50	32.000	500	100	....	3 [illegible]
A	Compagnie générale maritime	285 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant
A	Compagnie gén. de navigation	400 »	17.[illegible]	1.[illegible]	»	....	»
A	Compagnie de navigation mixte	325 »	21.[illegible]	1.[illegible]	»	....	»
C	Armements Bazin et Cᵉ.	[illegible]	31.000	500	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Cv.	Haute-Loire	[illegible]	5.[illegible]	500	»	avril octobre	néant.
Cv.	Centre-du-Flénu	215 »	3.[illegible]	1.000	»	[illegible]	31 »
Cv.	Pont-de-Loup-Sud	300 »	2.[illegible]	1.000	»	avril	6 »
Cv.	Montrieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.[illegible]	500	»	....	40 »
C	Blanzy	[illegible]	31.[illegible]	501	»	février août.	»
A	Anzin	1200 »	1.[illegible]	1.500	»	....	néant.
A	Carvin	[illegible]	3.000	1.000	»	....	28 »
A	Loire et Loire	505 »	1.[illegible]	1.250	»	....	»
A	Épinac	1000 »	2.[illegible]	1.200	»	décembre	125 »
A	Loire	168 25	80.[illegible]	1.000	»	....	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	133 75	[illegible]	1.[illegible]	»	....	8 »
A	Saint-Étienne	133 25	[illegible]	1.[illegible]	»	....	11 50
A	Rive-de-Gier	200 75	[illegible]	1.[illegible]	»	....	12 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.[illegible]	1.13.300	»	....	»
A	Grand'Combe	760 »	21.000	1.200	»	janvier juillet	61 »
»	Chiers et Fraisse	[illegible]	»	500	»	....	»
A	Carmaux	62 50	116.000	150	»	mai novembre	4 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	435 »	»	500	»	....	»
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	4.700	250	»	....	néant.
A	Charbonnages belges	400 »	31.000	500	»	....	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	....	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	105	»	....	17 50

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Dernier intérêt ou dividende payé.
	MINES.						
C	Mouzaïas (cuivre)	8 »	60.000	100	»	août	néant.
C	Tenès (cuivre)	[illegible]	11.[illegible]	[illegible]	»	....	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	310 »	[illegible]	1.500	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère.	[illegible]	[illegible]	1.000	»	....	»
C	Santander	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	257 50	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	165 »	1.000	1.000	»	....	[illegible]
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.[illegible]	375	»	octobre	5 »
A	— non privil.	81 »	40.[illegible]	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	180 »	5.[illegible]	1.000	»	janvier juillet	»
A	Silésie, zinc	150 »	40.[illegible]	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	497 50	30.000	1.000	»	....	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.000	3.[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	[illegible]	1.000	»	juin décembre	»
C	Creusot, Saône-et-Loire	667 50	25.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Alberthal	[illegible]	»	1.000	»	....	»
C	Basse-Indre	700 »	5.600	500	»	avril octobre.	»
C	Châtillon et Commentry	255 »	30.000	500	»	mars septemb.	néant
A	Herserange	450 »	10.[illegible]	1.000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	550 »	6.[illegible]	1.000	»	....	»
C	Fourchambault	207 50	[illegible]	1.000	»	....	12 »
C	Marine et chemins de fer	425 »	24.[illegible]	1.000	»	mai novembre	35 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	»
C	Firminy-Fourneaux	165 »	[illegible]	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	650 »	[illegible]	1.000	»	....	60 »
C	Firminy	195 »	»	250	»	....	17 50
C	Pont-Lévêque (Vienne)	185 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	650 »	10.000	500	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	1350 »	5.[illegible]	1.000	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	40.000	375	»	janvier juillet	néant
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ.	675 »	14.000	500	»	septemb. mars	57 50
C	Chameroy et Cᵉ.	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	30 »
C	Gandillot et Cᵉ.	[illegible]	2.[illegible]	250	»	....	»
C	Christofle et Cᵉ.	700 »	4.000	500	»	....	»
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	400 »	31.500	1.250	»	....	16 50
A	Compagnie immobilière (biens)	113 25	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Cv.	Docks Louis-Napoléon	207 50	240.000	250	125	....	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	855 »	110.000	1.000	»	juin novembre	40 »
C	Union des Gaz	38 75	25.[illegible]	250	»	juillet	néant
C	Marseille et usines de Portes	150 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre.	6 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.[illegible]	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	650 »	500	1.000	»	1ᵉʳ juin	60 »
C	Calais	300 »	1.000	1.000	»	....	25 »
C	Cherbourg	[illegible]	500	500	»	....	45 »
A	Saint-Étienne	1650 »	1.000	1.000	»	....	60 »
A	Lyon	2200 »	7.000	1.000	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1725 »	2.400	1.000	»	....	77 50
A	Metz	1000 »	1.000	1.000	»	....	101 »
C	Reims	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Venise	1100 »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 30
	FILATURES.						
A	Malerly (Amiens)	535 »	8.000	500	»	août	42 »
C	Colmar	480 »	18.000	500	»	janvier juillet	»
C	Société Lainière	[illegible]	1.560	500	»	....	»
A	Pont-Rémy	325 »	5.000	1.000	»	30 avril	8 56
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1.250	»	....	»
C	Journaux réunis Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	....	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	14.000 »	2.000	1.300	»	....	750 »
C	Montluçon	100 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique)	400 »	22.000	500	»	septembre	26 56
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ. Vidanges	250 »	24.492	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	21 »
C	Chollet et Cᵉ.	[illegible]	40.000	100	»	....	néant.
C	Compagnie générale des Eaux	233 75	[illegible]	250	»	....	15 »
C	2 cirques [illegible]	[illegible]	6.[illegible]	250	»	5 févr. juillet	10 [illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Nombre d'obligations	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre.	Taux de remboursement.	Intérêt.	Époque de paiement des intérêts.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	[illegible]	500	14	avril octobre.	25 »
[illegible]	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.[illegible]	125	[illegible]	....	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	463 75	[illegible]	500	15	janvier juillet	20 »
[illegible]	Messageries imp. (serv. marit.)	500 »	12.000	500	1870	avril octobre.	30 »
»	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.250	»	....	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	18.000	1.200	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	6.000	1.250	22	1ᵉʳ avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1030 »	10.000	1.250	56	1ᵉʳ avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.[illegible]	500	90	janvier juillet	15 »
180	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	19.[illegible]	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	435 »	13.600	500	14	janvier juillet	25 »
[illegible]	Gaz (Docks), Decauville 1855 57	[illegible]	8.000	500	50	janvier juillet	20 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	200 »	20.000	300	50	avril octobre.	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	245 »	20.000	500	75	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	455 »	1.410	372 50	30	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	272 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cᵉ.	465 »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	518 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	461 25	23.300	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	[illegible]	23.757	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	300 25	3.000	300	44	15 mai nov.	15 »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 30 JUIN AU 6 JUILLET

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Capital nominal	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 30 Compt.	Samedi 30 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
1?5	3?2?	99	300.000	500	»	100 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1364 25	1360 ..	1360 ..	1361 25	.. ..	.. ..	1360 25	1354 ..	1360 25	1371 25	1365 ..	1370 ..
900	1260	99	400.000	400	»	63 50 pour 1859	janvier 1860	Nord ancien	950 ..	951 25	950 ..	950 7.	.. ..	.. ..	974 75	975 75	961 50	965 ..	963 75	966 25
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	867 5.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	870 ..	870 ..	867 50	.. ..	875 ..	.. ..
»	»	»	»	»	»	»	»	Nord sortis au 1er tirage	911 75	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	910 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1034	1900	99	500.000	500	»	34 70 pour 1859	mai 1860	Est	567 50	568 75	567 50	568 75	.. ..	.. ..	[illegible]	600 ..	598 75	600 ..	605 ..	605 ..
1.63	1929	»	600.000	500	»	67 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	875 ..	875 ..	877 50	877 50	.. ..	.. ..	880 ..	878 75	880 ..	887 50	885 25	886 25
783	1023	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	janvier 1860	Midi	545 ..	545 ..	543 75	.. ..	.. ..	.. ..	515 ..	517 50	530 ..	531 25	5.0 ..	530 ..
1100	2.04	99	300.000	500	»	42 50 pour 1859	octobre 1855	Ouest	576 ..	.. ..	570 ..	.. ..	.. ..	.. ..	570 ..	570 ..	570 ..	571 50	576 ..	.. ..
210	211	99	60.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	395 75	397 50	395 ..	.. ..	.. ..	.. ..	375 ..	377 50	385 ..	387 50	370 ..	387 50
38	52	99	26.000	500	»	.. ..	octobre 1852	Graissessac à Béziers	87 50	80 ..	82 50	82 50	.. ..	»	85 ..	80 ..	85 ..	82 50	80 ..	80 ..
134	115	99	32.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	505 ..	.. ..	505 ..	505 50	505 50	500 ..
134	436	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	440 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
»	»	»	84.000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1323	1361	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859	janvier 1860	Chemins autrichiens	522 50	520 ..	521 25	523 50	»	»	525 ..	527 50	530 ..	530 ..	527 50	528 75
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	410 ..	408 75	410 ..	.. ..	»	»	410 ..	410 ..	410 ..	411 25	411 25	.. ..
»	4102	93	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes 150 fr. payés	488 25	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	491 50	491 50
»	»	»	»	»	»	»	»	id. (tout payé)	470 ..	.. ..	470 ..	.. ..	.. ..	.. ..	470 ..	.. ..	.. ..	.. ..	472 50	.. ..
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	230 ..	»	237 50	»	.. ..	.. ..	235 ..	»	235 ..	»	.. ..	»
200	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
..	..	..	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	405 ..	.. ..	405 ..	.. ..	.. ..	»	410 ..	.. ..	405 ..	.. ..	400 ..	.. ..
442	913	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	528 75	530 7.	527 50	5.0 ..	»	»	5.1 25	530 25	5.5 ..	530 25	527 50	530 75
»	»	..	»	»	...	»	»	Saragosse-Barcelone	420 ..	.. ..	412 50	.. ..	.. ..	»	417 50	.. ..	417 50	.. ..	415 75	.. ..
»	610	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	345 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	»	347 50	.. ..	347 50	.. ..	350 ..	.. ..
»	»	99	28.000	500	310	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	»	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	»
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	505 ..	.. ..	505 ..	.. ..	.. ..	»	.. ..	.. ..	505 ..	.. ..	500 ..	.. ..
1305	3153	99	750.500	500	300	...	oct. brevet	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	501 25	504 25	502 50	500 ..	»	»	502 50	507 50	503 75	505 ..	503 75	505 ..
»	123	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	.. ..	.. ..	440 ..	437 50	»	»	445 ..	440 ..	443 50	445 75	445 ..	447 50
»	»	99	5.100	100	310	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	»	»	345 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	30	2	3	4	5	6
1848	5 000	1868	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	» ..	.. ..	.. ..	.. ..
1842-1849	13 000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	.. ..	.. ..	» ..	.. ..	.. ..	1150 ..
1843	2 775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	.. ..	.. ..	» ..	.. ..	.. ..	.. ..
1842	8 000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1846	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1843	6.000	1900	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. »
»	5 300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	» »	» »	» ..	» »	» »	» »
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	» »	» »	» ..	» »	» »	» »
1852-1854	24 536	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	1015 ..	.. ..	» ..	.. ..	.. ..	990 ..
1845-1847	15.000	1905	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	950 ..	.. ..	950 ..
1852	80 000	1900	1120	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1017 50	.. ..	.. ..	1020 ..	.. ..	1020 ..
1847-1854	28.750	1904	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	9.0 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1851	24.000	1905	500	»	625	mars	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	472 50	.. ..
1854	102.614	1954	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0.... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	300 ..
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ...... gar.	510 ..	.. ..	.. ..	505 ..	510 ..	510 ..
1853	205.925	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	4.0 75	483 75	» ..	4.6 ..	451 50	457 50
»	5 981	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	» »	» »	» ..	» »	» »	» »
1845	12 000	1945	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	.. ..	.. ..	» ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845	6 000	1915	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. »	.. ..	.. ..
1845	17 415	1944	530	»	562	mai.	16 67	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	» ..	» ..	.. ..	» ..	» ..	.. ..
1852	131.107	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1855	255.100	1960	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	300 ..	292 50	.. ..	292 50	.. ..	290 ..
1852	63 643	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	290 ..
1855	261 190	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ...... gar.	296 25	300 ..	.. ..	300 ..	.. ..	301 25
1852-1857	1163 000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	301 25	292 50	.. ..	290 25	300 ..	297 50
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	300 25	300 ..	.. ..	300 ..	300 ..	300 ..
185.	67.719	1956	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ...... gar.	301 25	291 25	.. ..	.. ..	.. ..	297 50
1857	54 645	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	292 25	.. ..	.. ..	291 25	291 50	297 50
»	250 000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 25	301 25	.. ..	301 25	.. ..	301 ..
»	1.3?0 000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ...... gar.	301 25	290 ..	.. ..	292 50	295 ..	297 50
»	411.000	1953	275	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	300 ..	292 50	.. ..	291 50	295 ..	297 50
»	249 709	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi ...... gar.	301 ..	291 50	.. ..	291 25	291 75	298 25
»	22 610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	290 ..	.. ..	.. ..	.. ..	290 ..	290 ..
1857	590 567	1940	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	291 25	292 50	.. ..	296 ..	297 50	297 50
»	96 277	1956	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	300 ..	292 50	.. ..	.. ..	293 75	296 25
»	28 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné ...... gar.	300 ..	301 25	.. ..	291 75	292 50	296 25
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	301 25	301 25	.. ..	296 ..	295 75	300 ..
»	500.000	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ...... gar.	250 25	256 25	» ..	258 75	258 75	270 ..
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ...... gar.	2.6 25	254 50	.. ..	250 ..	251 25	251 25
1858	..	1951	250	»	500	»	3 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ...... gar.	2.4 25	232 50	.. ..	231 25	232 75	233 ..
1858	190 000	19 3	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	265 ..	257 50	» ..	2.8 75	250 ..	260 ..
1859	24 570	1952	260	»	00	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	262 50	.. ..	» ..	255 ..	255 ..	2.0 ..
1859	»	1906	»	»	300	»	15 ..	D°.	Séville à Jerez	263 75	.. ..	» ..	265 ..	263 75	260 ..
»	»	»	»	»	...	»	.. ..		Saragosse-Pampelune	248 75	248 75	» ..	250 ..	2.5 75	250 ..
»	109 200	1977	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	101 50	103 ..	» ..	101 50	103 75	103 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 30 Comptant	Samedi 30 Terme	Lundi 2 Comptant	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Comptant	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Comptant	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Comptant	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Comptant	Vendredi 6 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0 jouissance 22 décembre 1860	68 40	68 30	68 55	68 45	.. ..	.. ..	68 65	68 65	68 95	68 95	68 95	68 95
RENTES 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	96 50	96 50	96 90	96 90	.. ..	.. ..	97 ..	.. ..	97 05	97 15	97 20	97 25
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2812 50	» »	2810 ..	» »	.. ..	.. ..	2810 ..	» »	2820 ..	» »	2810 ..	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	.. ..	» »	651 50	.. »	.. ..	.. ..	660 ..	.. »	660 ..	» »	655 ..	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. »	» »	702 50	651 50	6.5 ..	.. ..	677 50	.. ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	460 ..	.. ..	470 ..	.. ..	.. ..	» »	465 ..	.. »	465 ..	.. »	465 ..	» ..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	.. ..	.. ..	465 25	.. ..	.. ..	.. ..	445 25	» »	445 75	» »	430 ..	» ..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 75	» »	96 75	» »	.. ..	» »	96 75	» »	97 75	» »	97 50	» ..
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	90 ..	»	91 25	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	91 25	» »	91 25	» ..
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1000 75	»	1005 ..	» »	.. ..	» »	1005 ..	» »	1000 ..	» »	1005 ..	» ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	674 25	670 ..	6.2 50	623 50	.. ..	» »	670 ..	628 75	695 75	700 ..	692 50	693 75
Crédit industriel et commercial	560 ..	.. ..	560 ..	.. ..	.. ..	» »	567 50	.. ..	550 ..	.. ..	550 ..	.. ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1125 ..	» »	1140 ..	» »	.. ..	.. ..	1045 ..	» »	1095 ..	» »	1045 ..	» ..
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	465 ..	» »	465 ..	» »	.. ..	» »	465 ..	» »	465 ..	» »	465 ..	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	225 25	» »	226 25	» »	.. ..	» »	226 25	.. ..	225 ..	» »	225 ..	» ..
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	» »	» »	.. ..	» »	.. ..	» ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	93 4/8	» »	93 4/8	» »	93 4/8	» »	93 4/8	» »	93 4/8	» »	93 5/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	97 1/4	» »	97 1/4	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	83 ..	.. ..	83 50	» »	.. ..	» »	84 ..	.. ..	84 75	» »	84 75	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	52 50	» »	53 ..	» »	.. ..	» »	53 ..	» »	51 ..	» »	.. ..	»
Autrichien 5 0/0 tout payé, jouissance janvier 1860	61 1/2	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	56 1/2	» »	.. ..	» »	62 ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	.. ..	372 50	.. ..	.. ..	.. ..	» »	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	80 ..	» »	80 ..	» »	.. ..	» »	80 ..	» »	80 ..	» »	80 ..	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	465 ..	.. ..	463 75	.. ..	.. ..	» »	465 25	465 ..	477 50	477 50	473 50	470 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	39 1/3	.. ..	39 7/8	.. ..	.. ..	» »	40 ..	40 ..	39 3/8	40 ..	40 ..	40 1/4
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	.. ..	» »	44 1/4	» »	.. ..	» »	47 1/4	» »	49 7/8	» »	50 ..	»
D° D° 1856, jouissance janvier 1860	49 3/8	.. ..	49 1/4	.. ..	.. ..	» »	49 3/4	.. ..	49 3/4	.. ..	49 3/4	.. ..
D° intérieur, jouissance janvier 1860	.. ..	49 3/8	49 7/8	49 ..	.. ..	» »	49 5/8	49 5/8	49 1/4	49 1/2	49 1/8	49 5/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	.. ..	.. ..	» »	.. ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1036 — 19e ANNÉE — N° 28 — SAMEDI 14 JUILLET 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

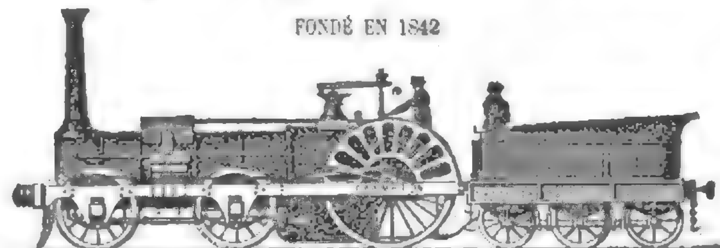
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris .... [illegible] fr. par an
Départements .... [illegible] —
Étranger .... [illegible] —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

(LIGNE PIO-CENTRALE.)

MM. les actionnaires sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée au lundi 25 juin 1860, n'ayant pas atteint le nombre d'actions prescrit par l'art. 32 des statuts, une nouvelle convocation est faite pour le mercredi 25 juillet courant, à huit heures du soir, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

L'assemblée a pour objet, comme il a été dit dans la première convocation :

D'approuver, s'il y a lieu, les comptes; de recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

De recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

De conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions, et de les déposer au moins dix jours avant la réunion :

Soit à Paris, dans les bureaux de la Société, rue de Richelieu, n° 99;

Soit à Rome, au siége social, palais Filippani, place de la Pilotta.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

AVIS A NOS ABONNÉS DE PARIS

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Malgré l'abstention presque complète de la spéculation, les dispositions générales et la situation même du marché indiquent une hausse probable. L'argent disponible, déjà très-abondant avant le paiement des coupons et dividendes, vient de s'augmenter des sommes considérables versées aux porteurs d'actions et d'obligations par les Compagnies de chemins de fer et les grands établissements financiers.

Les titres sont très-rares; il y a, quoi qu'on en dise, un découvert dont on ne peut guère apprécier l'importance, mais dont l'existence ressort assez des reports faits au pair; ce découvert devra racheter à un moment donné, et concourra ainsi naturellement au mouvement de hausse. Enfin, on parle d'affaires nouvelles; l'emprunt de la ville de Rouen ne tarderait pas, dit-on, à se négocier, et on désigne pour cette négociation une grande Société qui n'a, jusqu'à ce jour, prêté son concours qu'à des opérations peu nombreuses. On peut donc supposer que malgré les obstacles qui continuent à entraver l'essor du marché, les cours s'amélioreront prochainement par le seul effet de la situation de la place et des éléments favorables que nous venons d'indiquer.

D'autre part, et en dehors de ces considérations particulières, les recettes des chemins de fer présentent une amélioration constamment progressive ; le Lyon, notamment, a retrouvé et même dépassé de 13,000 fr. le niveau des recettes de la semaine correspondante de 1859, et cela malgré la comparaison des produits ordinaires avec les recettes extraordinaires de la guerre ; cependant c'est à peine si nous touchons aux vacances, c'est-à-dire à l'époque des recettes les plus considérables pour les chemins de fer. On voit que nous avions raison de rassurer nos lecteurs et de les engager, il y a quelques semaines, à ne pas tenir compte, dans l'appréciation d'une valeur excellente par elle-même, de circonstances tout à fait accidentelles, et qui ne pouvaient exercer aucune influence sérieuse sur l'avenir des titres de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée.

En politique, les conséquences qu'avaient pu faire redouter les scènes épouvantables qui se sont récemment passées en Syrie, semblent avoir perdu de leur gravité. On sait maintenant à n'en pas douter que l'Angleterre est d'accord avec la France, et que l'humanité et la civilisation s'entendent pour venger les victimes d'un fanatisme abominable et pour prévenir le retour de pareils désordres.

Les événements ont subi en Italie un temps d'arrêt ; bien que les questions soient loin d'être vidées, le calme règne momentanément à Naples comme en Sicile, et il y a lieu de penser que tout le monde a intérêt à accepter pour quelque temps cette espèce de trêve de Dieu. Ce n'est donc pas, nous le répétons, la politique extérieure qui pourrait exercer sur le marché des fonds publics une influence fâcheuse.

Quant à l'intérieur, le programme des améliorations annoncées par l'Empereur se réalise chaque jour. Nous avons suivi pas à pas les travaux des commissions chargées, dans le sein du Corps législatif, d'examiner et de préparer l'exécution des grands projets d'utilité générale qui doivent mettre nos industries à même de lutter à armes égales avec l'Angleterre, en même temps qu'ils développeront avec le mouvement agricole et industriel la prospérité et la richesse nationales.

Jamais peut-être les temps n'ont été plus propices, jamais un gouvernement n'a disposé d'éléments plus nombreux et plus puissants pour l'amélioration du bien-être général. Pourquoi faut-il qu'il y ait une ombre à ce tableau et que, par une contradiction singulière, ce soit précisément au moment où on inaugure une ère d'émancipation et de liberté industrielles, qu'on hésite à délivrer le marché des fonds publics des entraves qui gênent son action et nuisent à la reprise des affaires?

Nous donnons plus loin les résultats de la souscription ouverte par la Banque pour le placement des obligations des Compagnies de chemins de fer. Ce que nous avions prévu s'est réalisé. Il était tout naturel que le public, auquel on avait en quelque sorte désigné les obligations de choix, en leur assignant un prix plus élevé, leur donnât la préférence. Tous les placements se sont, par conséquent, portés particulièrement sur les obligations des chemins d'Orléans et de Lyon-Méditerranée, et la souscription aux obligations de ces deux Compagnies a dû être réduite de 60 et de 45 0/0, tandis que d'autres Compagnies n'ont été réduites que de 18, de 17, de 14 et même de 2 0/0.

Nous espérons que cette expérience servira pour l'avenir, et que la Banque de France usera de l'autorité légitime que doit lui donner le concours prêté par elle aux Compagnies, pour poser comme principe l'égalité absolue des prix d'émission, et ne pas permettre aux souscripteurs de choisir entre les obligations des divers chemins de fer. Lorsque des hommes aussi considérables que ceux qui composent le gouvernement de la Banque de France se chargent d'une émission ils ne doivent pas craindre de demander au public comme aux Compagnies une liberté absolue d'appréciation et d'initiative, de manière à pouvoir opérer avec égalité une répartition qui s'applique, en définitive, à des valeurs présentant les mêmes garanties et offrant toutes la même sécurité.

Le bilan de la Banque de France au 12 juillet témoigne d'une assez vive reprise dans le mouvement commercial, qui coïncide avec l'application du nouveau système douanier.

Le portefeuille s'est accru de la somme considérable de 54 millions ; et les comptes courants des particuliers ont diminué de 19 millions, qui probablement ont trouvé leur emploi dans la souscription aux obligations de chemins de fer.

Les avances sur actions et obligations ont augmenté de 14 millions.

La situation du Trésor paraît de plus en plus satisfaisante ; en effet, malgré le paiement du coupon du 3 0/0 qui a eu lieu le 22 juin, le compte courant du Trésor s'est accru de 2 millions, et en même temps l'Etat s'est libéré de 5 millions sur le traité du 30 juin 1848, ce qui réduit sa dette à 35 millions.

Voici comment se présentent les mouvements de caisse de la Banque de France pendant cette période :

A la sortie: le portefeuille s'est augmenté de.......... 54 millions.
Les avances de fr......... 14 —
Il a été remboursé aux comptes courants particuliers. 19 —
87 millions.

A la rentrée: l'Etat a remboursé......... 5 millions
Le Trésor a versé en compte courant....... 2 } 7 —

Différence..... 80 millions.

Ainsi représentés :
Diminution du numéraire... 37 millions.
Augmentation de la circulation des billets.............. 43 —
Somme égale..... 80 millions.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 fr. ferme à 69 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 10, ferme à 97 25.

L'emprunt est coté 68 95.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)..... 34.87 0/0
Ardennes.......................... 19.31 0/0

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur		Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants	
			effets publics. — Millions.	chemins de fer. — Millions.			du Trésor. — Millions.	particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	65	748	268	188
Au 9 Février.....	540	517	42	85	40	739	239	195
Au 8 Mars........	544	489	44	84	40	710	221	216
Au 12 Avril.......	535	479	40	83	40	742	167	210
Au 10 Mai.........	522	468	39	94	40	764	126	210
Au 14 Juin........	551	438	40	108	40	744	126	249
Au 12 Juillet....	**514**	**49[illegible]**	**40**	**1[illegible]**	**35**	**787**	**128**	**230**
Augmentation...	»	54	»	14	»	43	2	»
Diminution.....	37	»	»	»	5	»	»	19

Est	18.27 0/0
Midi	18.09 0/0
Nord	12.21 0/0
Orléans	11.27 0/0
Ouest	9.56 0/0
Ouest suisse	8.»» 0/0
Dauphiné	9.30 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	5.»» 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	».71 0/0
Lyon-Genève	».02 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Bességes a Alais	3.31 0/0
Autrichiens	4.67 0/0
Union Suisse	9.38 0/0
Central Suisse	12.96 0/0
Victor-Emmanuel	24.35 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	37.58 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	6 juillet	13 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 95	69 15	» 20	» »»
Rente 4 1/2 0/0	97 25	97 50	»» 25	» »»
Banque de France	2820 »»	2800 »	»» »»	20 »»
Consolidés	93 3/8	93 4/8	»» »»	»» 1/8
Crédit foncier	877 50	880 »»	8 75 ex	»»
Crédit mobilier	692 50	717 50	37 50 ex	»»
Comptoir d'Esc^te	645 »»	670 25	11 25	»» »»
Orléans	1360 »»	1373 75	13 75	» »»
Nord	986 25	900 »»	16 25 ex	»»
Nord nouveau	873 »»	860 »»	12 ex	» »»
Est	605 »»	610 »»	5 »»	» »»
Paris-Méditerran^e	686 25	697 50	11 25	» »»
Midi	520 »»	508 75	5 75 ex	»
Ouest	570 »»	577 50	7 50	» »»
Genève	367 50	380 »»	12 50	»» »»
Dauphiné	580 »»	577 50	7 50 ex	»»
Graissessac-Béziers	80 »»	85 »»	5 »»	» »»
Ardennes ancien	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	528 75	511 25	5 ex	»» »»
Victor-Emmanuel	411 25	402 50	3 25 ex	»»
Russes	492 50	491 25	» »»	1 25
Romains	350 »»	342 50	» »»	7 50
Sud-Autrich.-Lombards	505 »»	506 25	1 25	»» »»
Saragosse-Pampelune	470 »»	476 25	1 25 ex	»»
Saragosse	538 95	533 50	» »»	4 ex

BANQUE DE FRANCE.

Souscription aux obligations des Compagnies de chemins de fer

Le tableau ci-après fait connaître les résultats de la souscription pour chacune des Compagnies :

COMPAGNIES.	OBLIGATIONS A ÉMETTRE.	OBLIGATIONS SOUSCRITES.	ATTRIBUTION (environ).
Ardennes	100.000	115.995	86 0/0
Dauphiné	24.000	42.768	56 0/0
Est	154.000	186.831	82 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée	275.000	492.250	55 0/0
Midi	100.000	120.395	83 0/0
Orléans	200.000	494.593	40 0/0
Ouest	170.000	172.323	98 0/0
Total	1.023.000	1.625.155	

Les souscripteurs sont au nombre de 13,480
à Paris, et de 25,120
dans les départements, soit ensemble 38,600

Les souscriptions de une et deux obligations ne seront soumises à aucune réduction.

Il ne sera pas attribué moins de deux obligations aux souscriptions supérieures à ce chiffre, quelle que soit la proportion de l'attribution.

Les obligations ne pouvant être fractionnées, toute fraction supérieure à 0,50 donnera droit à l'obligation entière.

La délivrance des certificats provisoires s'effectuera, au lieu même où les souscriptions auront été reçues, du 23 au 31 juillet courant, contre le paiement du complément du premier terme exigible à cette époque et la remise des récépissés du versement de garantie.

Les certificats provisoires seront libellés au nom des souscripteurs : ils indiqueront la quantité d'obligations qui leur aura été attribuée, et porteront quittance du versement du premier terme.

Il est rappelé aux souscripteurs que le paiement des deux derniers termes de 100 francs, chacun doit avoir lieu, pour l'un, du 1er au 15 octobre 1860, pour l'autre, du 1er au 15 janvier 1861.

Tout souscripteur qui, indépendamment du premier versement, voudra se libérer des termes restant dus, ne pourra le faire que pour les deux termes à la fois; il lui sera bonifié un escompte calculé à raison de 3 1/2 0/0 l'an, sur le nombre de jours restant à courir. Cette faculté sera également réservée aux souscripteurs après le 15 octobre, pour le dernier terme échéant du 1er au 15 janvier 1861.

Après leur complète libération, les certificats provisoires seront échangés moyennant décharge, contre des titres définitifs au porteur, ou contre des titres libellés par les Compagnies au nom des souscripteurs primitifs.

Paris, le 7 juillet 1860.

Le Gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. de Germiny.

CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENT.

Caen à Flers, Mayenne à Laval, Epinal à Remiremont, Lunéville à Saint-Dié.

La commission chargée de faire un rapport sur le projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer d'embranchement de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, d'Epinal à Remiremont et de Lunéville à Saint-Dié, a déposé ce rapport le 5 juillet courant.

Ce document fait d'abord ressortir quelques particularités généralement peu connues de la situation actuelle de notre réseau, et qui sont comme les préliminaires indispensables de l'examen du projet de loi; ainsi, presque toutes les lignes concédées définitivement rayonnent de Paris ou de certains grands centres vers les extrémités, tandis que ces rayons ont,entre eux, très-peu de communications. Il en résulte que souvent des villes très-voisines ont d'énormes distances à parcourir pour communiquer de l'une à l'autre.

Pour en citer quelques exemples, Orléans pour aller à Chartres, Chartres pour aller à Dreux, Dreux pour aller à Evreux, ne pourront longtemps être obligés de faire le long détour par Paris. Bordeaux, pour aller à Rochefort, à la Rochelle, à Nantes, réclame une ligne qui la dispense du circuit par Tours, et Nantes attend encore sa communication directe avec Limoges et Lyon.

Dans la même contrée qui fixe notre attention, parce qu'elle est l'une de celles qui présentent les plus grandes surfaces vides de chemins de fer, il est évident qu'Angoulême devra pouvoir aller à Niort, à la Rochelle plus directement que par Poitiers, et se rendre à Limoges et à Périgueux autrement que par Coutras.

Il devient donc indispensable de multiplier successivement les lignes transversales, formant, en faisant suite les unes aux autres, des cercles, qui iront s'agrandissant en s'éloignant des centres auxquels elles se rattacheront.

Le gouvernement n'ignorait pas cette situation, et il y a longtemps qu'il s'est mis à l'œuvre. Les concessions éventuelles comprises dans le nouveau réseau des Compagnies, lors de la révision des anciens cahiers de charges, en sont une preuve; malheureusement des difficultés sérieuses existaient au point de vue des moyens d'exécution des chemins d'importance secondaire.

De là, la nécessité d'accorder des subventions et des garanties d'intérêt au capital nécessaire à la confection des lignes.

Le rapporteur, après avoir rappelé les préoccupations qu'avait fait naître le projet de loi des quatre embranchements et les questions qu'il avait soulevées dès le principe,ajoute que les éclaircissement donnés par MM. les commissaires du gouvernement ont fait disparaître tous les doutes sur le caractère de ce projet.

Sa raison d'être est de venir en aide à des centres industriels menacés par la concurrence étrangère; il n'inaugure pas un système nouveau, applicable, comme mesure générale, à un grand nombre de chemins formant une sorte de troisième réseau, son but principal, comme celui d'autres projets encore à l'étude, est de réaliser le programme impérial, au point de vue des nécessités nouvelles créées par le traité de commerce.

Si la priorité, ajoute le rapport, a été donnée à tels embranchements sur tels autres, c'est que ces embranchements déjà étudiés étaient prêts pour une exécution immédiate; quant aux centres d'industrie placés sur des lignes concédées éventuellement, ils peuvent se rassurer : le gouvernement est résolu à rendre définitives, probablement avant la fin de l'année, toutes les concessions éventuelles.

En résumé, la commission a reconnu l'importance, l'utilité et l'urgence des quatre embranchements de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, d'Epinal à Remiremont, de Lunéville à Saint-Dié, et nous trouvons dans le rapport quelques détails que nous extrayons, parce qu'ils nous paraissent très-intéressants au point de vue spécial de l'industrie des chemins de fer.

Ainsi, l'embranchement de Caen à Flers, qui part du port de Caen et de l'embarcadère du chemin de fer de Paris à Cherbourg, suit la vallée de l'Orne, en remontant, sur 40 kilomètres, cette rivière, qu'il traverse neuf fois, pour éviter des sinuosités ou des rochers qui laissent trop peu d'espace sur une rive ou sur l'autre. Il passe ensuite par un souterrain de 1,922 mètres, de la vallée de l'Orne dans celle du Noireau. Il remonte cette rivière, qu'il traverse quatre fois avant d'arriver à Condé-sur-Noireau. Il continue encore de la remonter après cette ville, pendant environ 8,000 mètres, et la quitte pour se diriger sur Flers, où il rencontrera le chemin de fer de Paris à Granville, définitivement concédé, mais non encore commencé, et dont le délai d'exécution a encore sept ans à courir.

La longueur totale de cet embranchement est de 65,408 mètres.

La dépense est évaluée à 15 millions (230,000 fr. par kilomètre); son produit brut à 1,130,000 fr., soit 17,300 fr. par kilomètre.

Les vallées qu'il dessert sont remplies, sur les bords des deux rivières principales et de leurs affluents, d'un très-grand nombre de filatures de coton, fabriques à tissage mécanique, teintureries, blanchisseries, établissements d'apprêts, papeteries, moulins à blé, à huile et à tan, tanneries, fours à chaux, etc.

L'industrie de coton y tient la place principale. Son extrême importance se démontre et se résume par les chiffres suivants :

Il est annuellement importé en France environ 80 millions de kilogrammes de coton en laine. La quantité de coton *filé*, dans la contrée industrielle dont Flers et Condé sont le centre, par les 364 mille broches des 56 filatures en activité, dont 15 sont mues par la vapeur, est de plus de 6 millions 670,000 kilogrammes, ce qui représente le douzième de la totalité des cotons qui entrent en France. Le nombre des ouvriers employés aux filatures est de 4,977; les produits sont évalués à 20 millions.

Le tissage donne des résultats plus considérables encore; car il n'emploie pas seulement le coton filé dans le pays, il en fait venir de la Seine-Inférieure et de l'Eure. 583 fabricants de tissus emploient 59,000 ouvriers, et mettent en œuvre environ 9 millions 500,000 kilog. de cotons filés représentant une valeur de 45 millions de francs.

104 teintureries et blanchisseries, employant 860 ouvriers, représentent un produit de 6 millions 200,000 fr.

Ce qui donne au total, pour l'industrie du coton dans les vallées que desservira le nouvel embranchement, 748 établissements, 64,737 ouvriers et 71 millions 210,000 fr. de produits.

Le coton n'est pas d'ailleurs le seul objet de trafic et le principal aliment du chemin de fer. La quantité de houille importée par Caen pour les fabriques, constituera une branche très-importante de transport; enfin, le rayon parcouru par l'embranchement possède encore des fours à chaux, des tanneries, des papeteries, des moulins à blé, à huile et à tan, qui fourniront un trafic important, sans parler des pierres de taille, des granits et des grès de May pour pavés et trottoirs, des bois du Nord et des engrais de toute sorte.

L'importance de Flers, comme centre d'affaires industrielles, se démontre en outre par ce seul fait, que la Banque de France vient d'y placer la succursale qu'elle a été autorisée à établir dans le département de l'Orne.

Les usines répandues le long des rivières dans les vallées de l'Orne et du Noireau ne peuvent être convenablement desservies par aucun des chemins de fer actuellement construits ou concédés. Ces vallées ont un trafic qui leur est propre, et qui ne pourrait aller emprunter les lignes ferrées plus éloignées.

D'un autre côté, l'embranchement de Caen ne portera jamais un préjudice notable au chemin actuel de Caen au Mans par Mézidon et Argentan, puisque ce chemin, en pleine exploitation, ne reçoit aucune partie du trafic entre Flers et Caen, que recueillera l'embranchement projeté.

Cet embranchement est donc tout à fait, dit le rapport, dans les conditions prévues par le programme impérial.

Nous n'avons à parler ici que pour mémoire des réclamations soulevées par les villes de Vire, de Laigle et de Rugles, et en faveur du port de Granville, qui n'ont rien changé à l'économie générale du projet.

L'embranchement de Laval à Mayenne, de 20 kilomètres, doit coûter 4,400,000 francs (220,000 francs par kilomètre). Son produit brut est évalué 268,000 fr., soit 13,400 fr. par kilomètre.

C'est dans les deux arrondissements de Laval et de Mayenne et dans les campagnes entre ces deux villes que se trouvent disséminés 25,000 ouvriers des deux sexes occupés

à la mise en œuvre du coton et des fils de chanvre et de lin. Cette industrie, qui fonctionne dans la vallée de Condé, doit subir une transformation prochaine et substituer la mécanique et les forces motrices à l'emploi du métier à bras, afin de pouvoir se mettre au niveau de la concurrence anglaise. Elle fournira au chemin de fer des éléments importants de transport, qu'augmenteront encore des mines d'anthracite très-riches, et la fabrication considérable de la chaux, qui de Laval est portée aux arrondissements de Mayenne, de Domfront et de Mortain.

Les deux chemins de Caen à Flers et de Laval à Mayenne, bien que ne portant que le titre d'embranchements, n'en sont pas moins, en réalité, les deux tronçons d'une grande ligne transversale qui met en communication Cherbourg, Carentan, Isigny, Caen, déjà réunis entre eux, avec Bordeaux et Périgueux, où elle rejoint les chemins du Midi.

Elle passe par Condé, Flers, Mayenne, Laval, Angers, où elle se trouve naturellement prolongée par la ligne éventuellement concédée d'Angers à Niort. Elle traverse ainsi dans son parcours et relie les unes aux autres les grandes lignes suivantes : de Paris à Cherbourg, de Paris à Granville, de Paris à Rennes et Brest, de Paris à Nantes, de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, de Paris à Bordeaux et de Bordeaux à Lyon. Elle traverse également les bassins houillers de la Vendée et se dirige vers les autres bassins houillers et métallurgiques de l'Aveyron.

Prolongée par les chemins du Midi, elle forme la ligne la plus directe et la plus courte d'Espagne en Angleterre, par Bayonne et Bordeaux.

La ligne d'Angers à Niort allant être rendue définitive, elle formerait avec les deux embranchements de Caen à Flers et de Mayenne à Laval plus de la moitié de la ligne totale. Il ne resterait plus à concéder, pour la compléter, que les tronçons de Flers à Mayenne, de Laval à Angers et ceux qui devraient faire suite, vers le Midi, à la ligne d'Angers à Niort.

Ces deux embranchements ont donc, indépendamment des considérations industrielles qui en motivent l'urgence, une importance beaucoup plus générale qui en recommande l'adoption.

Nous mentionnons ici pour ordre seulement la réclamation faite par la ville de Cholet, qui demande la concession de la ligne concédée éventuellement qui la relierait avec la Loire et le chemin de Paris à Nantes.

Le chemin de Lunéville à Saint-Dié, de 48 kilomètres, coûtera 9,940,000 fr. (205,000 francs par kilomètre); il produira 700,000 fr., soit 14,500 fr. par kilomètre.

La ville de Saint-Dié, chef-lieu de diocèse, est aussi le chef-lieu de l'arrondissement le plus populeux du département des Vosges. C'est celui où l'industrie s'est le plus largement développée et dans lequel se trouvent les forêts domaniales les plus vastes et les plus riches.

Dans l'état actuel les industries de ces contrées : filatures, tissages, papeteries, cristalleries, verreries, forges, exploitations de grès, granits, marbres, pierres volcaniques, enfin toutes les manufactures répandues dans les vallées de la Meurthe et de la Bruche, paient des frais de transport cinq ou six fois plus élevés que les industries similaires des environs de Paris, du Nord et de la Seine-Inférieure.

Aussi l'embranchement partant de Saint-Dié et destiné à relier ce centre industriel à la ligne de Paris à Strasbourg, à Lunéville, était-il vivement réclamé.

Cet embranchement desservira les grands centres industriels de Saint-Clément, de Baccarat, de Raon-l'Etape, du Tillod, de Moyen-Moutier, Senonnes, Etival, Saint-Dié, etc., il permettra aux industriels de ce pays de soutenir la lutte avec l'Angleterre, au moyen d'un abaissement moyen de 12 fr. sur le prix de la houille ; il accroîtra dans une proportion considérable les ressources de la fortune publique, par la plus-value des forêts de l'Etat, par suite des meilleures conditions de transports.

Le chemin d'Épinal à Remiremont, de 24 kilomètres, est évalué à 5,940,000 fr. (247,500 fr. par kilomètre). Son produit est calculé à 264,000 fr., soit 11,000 fr. par kilomètre.

L'embranchement d'Epinal à Remiremont est un tronçon d'une grande ligne depuis longtemps étudiée et presque entièrement achevée ou concédée, qui, partant de Bâle, relierait directement Mulhouse et Thann avec le nord de la France, en passant par Nancy, Metz, Mézières et Lille.

Il doit relier aux grandes lignes du réseau de l'Est les vallées de la Vologne, de la Haute-Moselle, de la Moselotte, du Tholy et de Géradmer, dans lesquelles on rencontre deux cent vingt établissements industriels, filatures, tissages, féculeries, sucreries, blanchisseries, brasseries, moulins, fabriques de savons, tanneries, etc., occupant plus de quinze mille ouvriers.

En définitive, le rapport conclut à l'adoption du projet de loi, sauf quelques modifications adoptées par la commission et le conseil d'Etat au texte que nous avons analysé très-complétement dans notre numéro du 23 juin dernier.

Ces modifications s'appliquent :

1° A l'article 1er ; la commission, tout en ne contestant pas le montant des sommes mises à la disposition du gouvernement comme subvention, a cependant pensé qu'un chiffre déterminé d'une manière absolue était préférable à l'indication de cette proportion de *moitié* qui semblait poser une sorte de principe ou de précédent ; elle a proposé comme amendement la suppression pure et simple des mots : *à la moitié de l'évaluation des dépenses d'établissement desdits chemins.*

2° A l'article 3 ; en ce qui concerne l'autorisation donnée à M. le ministre de l'agriculture de *commencer* les travaux, pour le cas où les chemins ne seraient pas concédés, la commission a proposé de remplacer le mot *commencer* par le mot *entreprendre*.

Cette modification au projet primitif a son importance en ce qu'elle est comme l'expression de l'opinion de la majorité de la commission qui serait favorable, dit le rapport, au système de la construction des chemins de fer par l'Etat, sauf à en affermer l'exploitation à des Compagnies, si le gouvernement n'était pas engagé aussi avant dans le système opposé des concessions aux Compagnies. Elle a donc saisi avec empressement l'occasion de manifester ses tendances et de faire entendre au gouvernement qu'il pourrait non-seulement *commencer* mais *terminer* les travaux, s'il ne trouvait pas à concéder à des conditions convenables les chemins commencés.

Cette tendance nous a paru devoir être signalée comme un symptôme digne d'attention ; nous n'avons pas à la juger, puisqu'elle ne se produit en quelque sorte que comme une opinion ; mais nous croyons qu'il y aurait des raisons sérieuses de discuter le système de construction par l'Etat, s'il s'appliquait à des lignes importantes, au point de vue des intérêts bien entendus de l'esprit d'entreprise et de l'initiative individuelle déjà bien éteints dans notre pays.

J.-G. BORDOT.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Besançon à Vesoul et Besançon à Gray.

Nous disions, dans notre dernier numéro, que le Corps législatif avait été saisi d'un projet de loi relatif à la concession des chemins de fer de Besançon à Vesoul et de Besançon à Gray.

Ce projet, que nous avons sous les yeux, a pour but, comme les projets de même nature que nous avons déjà analysés, de réaliser les vœux des populations industrielles, au sujet du complément du réseau de la Franche-Comté, par l'exécution des deux embranchements ci-dessus, qui abrégeront considérablement les distances et allégeront les tarifications qui grèvent si lourdement les produits transportés.

A elle seule la ligne de Besançon à Vesoul réalise une abréviation de plus de 100 kilomètres.

Il en est de même pour l'embranchement de Gray. La situation spéciale de l'industrie minière et métallurgique dans cette contrée mérite tout l'intérêt du gouvernement. Il existe déjà dans ce pays un chemin de fer d'Ougney à Rans, qui a été exécuté par la Compagnie des forges et fonderies de la Franche-Comté, pour l'exploitation et le développement des importantes usines auxquelles il est affecté. En rattachant ce che-

min industriel au réseau de la Compagnie de Paris à la Méditerranée, et en le prolongeant jusqu'à Fraisans, où il se souderait avec la ligne projetée de Besançon à Gray, on arriverait :

1° A desservir plus complétement d'abord les usines dont il s'agit, sous le rapport de leurs approvisionnements en houilles et en minerais, et de l'écoulement de leurs produits, puisque le chemin deviendrait le trait-d'union entre deux grandes lignes ;

2° A réintégrer dans les mains de la Société industrielle le capital de 2 millions qu'elle a consacré à l'établissement de ce chemin, et qu'elle emploiera, soit à augmenter sa production, soit à perfectionner son outillage, pour mieux lutter contre la concurrence étrangère; c'est cette pensée d'avenir et d'utilité prévoyante qui a motivé, en partie, la transaction passée avec la Compagnie de Paris à la Méditerranée.

D'après le projet, c'est en effet la Compagnie de Lyon-Méditerranée qui serait concessionnaire des deux embranchements dont il s'agit, et les ferait exécuter dans un délai de huit années. La construction de ces embranchements, indépendamment des avantages locaux que nous venons de faire connaître, satisferait à un intérêt général d'un ordre élevé, en ouvrant aux produits méridionaux, en même temps qu'à ceux de la Franche-Comté, une communication directe, savoir : par l'embranchement de Vesoul, avec les départements des Vosges, de la Meurthe, de la Moselle et le Luxembourg ; et par l'embranchement de Gray, avec les départements de la Meuse, de la Marne, des Ardennes, avec les riches contrées sillonnées par le réseau du Nord, et enfin avec les ports de Calais, Boulogne, Dunkerque et avec la Belgique.

La dépense est évaluée à 31 millions de francs.

Les chemins projetés, y compris la ligne d'Ougney, ayant ensemble une longueur d'environ 112 kilomètres, seraient classés dans le nouveau réseau de la Compagnie de Paris à la Méditerranée, en conformité des bases admises par la loi du 11 juin 1859. Par suite de cette combinaison, le capital dont l'Etat garantit l'intérêt et l'amortissement à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée serait augmenté de 31 millions de francs, sauf règlement de la différence entre le montant de l'intérêt garanti et le taux de l'intérêt réellement servi aux obligations résultant du calcul du produit kilométrique réservé à l'ancien réseau. Cette différence, qui s'élève à 341,000 fr. et qui représente, pour 1,834 kilomètres, 200 fr. par kilomètre, a dû être ajoutée au produit réservé à l'ancien réseau, en telle sorte que le revenu kilométrique de ce réseau serait porté de 37,400 fr. à 37,600 fr.

Telle est l'économie générale du projet de loi qui, sans aggraver en définitive les charges du Trésor, doit développer le mouvement industriel de toute la contrée, en même temps qu'il facilitera et accroîtra les relations entre le midi et le nord-est de la France.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER DE STRASBOURG A BARR, A MUTZIG ET WASSELONNE, ET DE HAGUENAU A NIEDERBRONN.

La Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer de Strasbourg à Barr, à Mutzig et Wasselonne, et de Haguenau à Niederbronn, a déposé son rapport

Nous avons analysé en détail ce projet et l'exposé des motifs qui le précède dans notre dernier numéro, et nous avons dit par suite de quelle combinaison le produit d'un impôt extraordinaire, autorisé pour le département du Rhin par la loi du 16 juin 1859 pour être appliqué à la construction d'un nouveau réseau de chemins vicinaux de grande communication, a pu l'être, en vertu de la faculté accordée par la loi, à des embranchements de chemins de fer.

Nous avons également fait connaître la part du département dans la construction des chemins dont il s'agit, le montant de la dépense incombant aux Compagnies, enfin le chiffre de la subvention de l'Etat.

Nous n'avons pas à y revenir, puisqu'il n'y a été apporté aucun changement, mais nous devons constater que la commission, se préoccupant de l'augmentation de dépenses déjà prévue par l'accroissement du poids des rails, et après avoir examiné les calculs du trafic probable, les traités d'exploitation ou de correspondance préparés avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à laquelle se soudent les embranchements, avait formulé un amendement assurant aux Compagnies soumissionnaires, en dehors de la subvention de 12,000 fr. par kilomètre, la garantie d'intérêt de l'Etat sur 24,000 fr.

Mais le conseil d'Etat n'a pas partagé l'avis de la commission, et il a rejeté son amendement.

Ce sera donc, dit le rapport, avec un simple concours de 12,000 fr., justifié déjà par le propre intérêt qu'il a dans ces chemins comme propriétaire de vastes forêts domaniales, que l'Etat inaugurera ainsi ces lignes de troisième ordre, desservant d'importants centres d'industries menacés dans leur existence par les nouvelles conditions faites à nos usines.

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE.

On annonce pour dimanche 15 de ce mois l'ouverture de l'importante section de Pontarlier à Neufchâtel. Il ne reste plus maintenant pour relier le chemin franco-suisse à la grande artère de Paris à Lyon que la lacune de quelques kilomètres entre Mouchard et Pontarlier. Cette soudure faite, la route de la Suisse sera desservie par deux lignes ferrées, et le trajet entre Paris et Genève se trouvera abrégé d'environ 50 kilomètres par la ligne du Franco-Suisse. On a même établi, dès à présent, un service de poste accéléré entre Mouchard et Pontarlier pour le service des voyageurs.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST SUISSE.

Assemblée générale ordinaire du 29 juin.

Les actionnaires de la Compagnie de l'Ouest chemins de fer suisses se sont réunis en assemblée générale annuelle à Lausanne, sous la présidence de M. Schopfer, président du Conseil d'administration.

En attendant que nous ayons reçu communication du rapport, nous pouvons annoncer que les propositions soumises à l'assemblée ont toutes été ratifiées à l'unanimité.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DU JURA INDUSTRIEL.

Aujourd'hui samedi 14 courant a lieu l'inauguration du dernier tronçon du chemin de fer suisse du Jura industriel, celui de Converts-Hauts-Geneveys, reliant la Montagne au Val-de-Ruz et au Vignoble.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 7 JUILLET 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 7 juillet
Paris-Méditerranée	33.520 08	890 »»
Nord	30.601 68	950 »»
Orléans	21.648 64	1365 »»
Ouest	20.650 30	572 50
Est	18 238 76	603 »»
Bességes	17.408 61	440 »»
Midi	13.716 75	503 75
Genève	12.850 55	380 »»
Ardennes	10.559 79	460 »»
Dauphiné	9.727 09	577 50
Autrichiens	fl. 6.695 22	508 75
	Au 30 juin.	
Madrid à Alicante	16.399 25	528 75
Lombards-Vénitiens-Sud	15.076 27	501 25
Victor-Emmanuel	13.395 06	408 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Nous avons publié dans notre numéro du 7 juillet courant, le rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires le 30 avril dernier.

Pour l'intelligence complète de ce document nous sommes en mesure de donner aujourd'hui à nos abonnés le plan général du sol concédé à la Compagnie des Docks, sur lequel s'élèveront bientôt les vastes établissements d'entrepôt de la première cité marchande du monde, et destinés à rivaliser avec les riches établissements de ce genre qui font l'orgueil de l'Angleterre commerciale. Au moyen de ce plan les actionnaires des Docks pourront se rendre un compte exact de la marche des travaux, en apprécier l'importance, et juger de l'avenir de leur entreprise par les services considérables qu'elle est appelée à rendre, dans un avenir prochain, au commerce et à l'industrie.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Assemblée générale extraordinaire du 9 juillet.

L'assemblée générale extraordinaire de cette Compagnie, présidée par M. le comte Siméon, président du Conseil d'administration, avait pour but de recevoir communication du traité intervenu entre la ville et la Compagnie pour l'exploitation des eaux de Paris. Ce document, intercalé dans le rapport présenté à cette occasion aux actionnaires, et dont M. le directeur de la Compagnie a donné lecture, a été accueilli par l'assemblée tout entière avec les marques de la plus vive satisfaction. Aussitôt que ce traité aura reçu la sanction de l'autorité supérieure, qui en est saisie, nous le publierons en entier, afin que les intéressés puissent s'assurer des améliorations considérables qui se sont produites successivement dans leur entreprise, classée dès aujourd'hui, par des faits désormais acquis, parmi les meilleures affaires de notre temps. Un fait dont l'importance est démontrée par des chiffres, et qui ressort des résultats de l'exploitation, c'est l'assurance donnée par le Conseil d'administration de servir un intérêt fixe de 5 0/0 aux actions en dehors du dividende prévu. Ainsi, à partir du 1er janvier prochain, le second à-compte à valoir sur le revenu de l'exercice 1860 sera de 7 fr. au lieu de 5 fr. par action. Le dividende complémentaire sera payé, comme d'habitude, au 1er juillet de chaque année.

Voici le texte des propositions soumises à l'assemblée et ratifiées à l'unanimité, à l'exception de la dernière, qui, du reste, a été complétement modifiée, c'est-à-dire qu'au lieu de fixer une somme pour la totalité des jetons de présence, l'assemblée a préféré déterminer la valeur de chaque jeton attribué aux membres du Conseil d'administration :

1° Approbation de projet du traité avec la ville de Paris et pouvoirs donnés au Conseil d'administration.

2° Fixation du mode de paiement des dividendes.

3° Nomination de deux membres du Conseil d'administration en remplacement de deux administrateurs sortants, désignés par le sort conformément à l'article 21 des statuts.

4° Augmentation du nombre des membres du Conseil, et nomination de quatre nouveaux administrateurs.

5° Fixation de 50 francs par jeton de présence aux membres du Conseil d'administration.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest vient de soumettre à l'administration supérieure, pour être appliqué, après homologation, un nouveau tarif pour le transport des voyageurs sur la ligne de Normandie et de Bretagne.

Ainsi, de Rouen à Paris, les nouveaux prix seront de 15 fr. 25 c. aux premières classes, au lieu de 15 fr. 35 c.; de 11 fr. 40 c. aux secondes classes, au lieu de 11 fr. 50 c.; et de 8 fr. 40 c. aux troisièmes classes, au lieu de 8 fr. 45 c.

De Rouen au Havre, les prix restent les mêmes : 9 fr. 95 c., 7 fr. 50 c. et 5 fr. 50 c.

Le nouveau tarif, ayant été arrêté le 28 juin et devant rester soumis au public pendant un mois, ne pourra être exécutoire après homologation que vers le 1er août.

— D'après le *Progrès de Lyon*, les travaux d'achèvement du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais commenceront entre Tarare et Lyon au mois de septembre de cette année, et devront être achevés avant la fin de 1862. Dans la section de Roanne à Tarare, l'établissement de la ligne exigera un plus long délai.

— MM. les ingénieurs en chef du service du contrôle des travaux des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et les agents des ponts et chaussées placés sous leurs ordres, sont autorisés, dit l'*Écho de la Haute-Marne*, à pénétrer dans les propriétés situées dans la Haute-Marne, pour y procéder aux levés de plans, nivellements, sondages et recherches des matériaux nécessaires au tracé et à l'exécution des ouvrages relatifs à l'établissement des chemins de fer de Dijon à Langres et de Châtillon-sur-Seine à Chaumont.

— D'après le journal l'*Avranchin*, les travaux de la voie ferrée d'Argentan à Granville seront complétement terminés pour le 1er mai 1861.

— On fait en ce moment les études d'un chemin de fer dont l'exécution serait dit-on assurée, celui de Saint-Lô à Dol, par Avranches. Vers Granville, il passerait dans les environs du Repas.

— La question des chemins de fer commence à gagner l'Amérique du Sud, qui était restée, jusqu'à ce jour, en dehors du mouvement. Nous avons sous les yeux un projet de chemin de fer, dont l'auteur, M. Braga, lieutenant au corps de génie du Brésil, est venu faire en France des études sur la construction des chemins de fer. L'exécution de ce projet, qui paraît avoir été soumis déjà à l'examen de l'empereur du Brésil, mettrait en relation, dans la partie méridionale du pays, les villes de Desterro et Porto-Alègre, la première, capitale de la province de Sainte-Catherine, et la seconde, capitale de celle de Rio-Grande du Sud. La longueur de la ligne serait de 300 kilomètres, et elle desservirait les villes les plus importantes situées sur la côte de l'Océan qui baigne le Brésil à l'Est ; elle traverserait des mines de charbons d'une importance très-considérable, et doterait le Brésil d'une voie stratégique de grande importance, très-nécessaire à sa défense à cause des Etats limitrophes, vers le côté du Sud. Enfin, elle développerait le commerce national et étranger avec la province de Rio-Grande du Sud, dont le seul port est extrêmement dangereux, et faciliterait la colonisation de deux provinces du Brésil auxquelles il ne manque que des bras pour la mise en œuvre des immenses richesses du sol.

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 12 juillet 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	141,350,614	45
Numéraire dans les succursales	372,958,946	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	459,617	09
Portefeuille de Paris, dont 81,257,947 fr. 34 c. provenant des succursales	221,783,352	16
Portefeuille des succursales, effets sur place	270,157,073	»
Avances sur lingots et monnaies	2,[illegible]04,700	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,538,300	»
Avances sur effets publics français	25,5[illegible]3,300	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	14,872,000	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	93,182,400	»
Avances sur actions et obligations dans les succursales	28,884,430	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	630,400	»
Avances sur obligations dans les succursales	433,100	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	35,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	53,708,840	38
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	6,388,518	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	171,352	47
Divers	4,414,673	28
	1,391,962,438	97

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527	05
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»

Billets au porteur en circulation (Banque et s ccursales)	787,406,325 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	7,262,436 56
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	11,311,458 »
Compte courant du Trésor, créditeur	127,566,406 90
Comptes courants de Paris	197,641,945 63
Comptes courants dans les succursales	32,620,057 »
Dividendes à payer	5,460,766 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	5,852,723 [illegible]
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	1,571,190 40
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,216,440 20
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	625 73
Divers	3 948,779 47
	1,391,082,438 97

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. de Germiny.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 30 juin 1860.

Actif.

Caisse : espèces à la Banque...	908,728 15	1,143,163 66
Espèces en caisse.	234,435 51	
Effets remis à la caisse		30,300 56
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	7,637,109 80	32,207,317 64
— de 31 à 60 jours....	15,175,883 06	
— 61 à 105 jours....	7,091,681 13	
Etrangers	919,423 65	
Warrants	1,383,220 »»	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragr. 2 et 3)		2,080,000 »»
Frais de premier établissement		175,850 »»
Avances sur location		12,777 »»
Frais généraux		175,264 16
Comptes courants		837,291 80
Immeuble social		2,178,751 80
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000 / Actions libérées par anticipat. 375	29,999,625	49,999,625 »
Actions à émettre	20,000,000	
		88,838,377 69

Passif.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émiss.	20,000,000 »	
Solde d'immeuble à payer		600,000 »
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre	1,167,071 25	26,979,563 69
2 1/2 0/0 A 3 jours de vue	11,437,748 60	
Comptes courants (escomptes et espèces).	14,374,743 84	
Acceptations et effets divers à payer.		115,787 28
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		16,584 70
Profits et pertes		1,002,120 65
Réescompte du dernier semestre		47,628 30
Intérêts et dividendes à payer		16,693 07
		88,838,377 69

Effets à échoir en portefeuille	32,207,317 [illegible]
Effets en circulation avec l'endossement de la Société	9,634,476 72
	41,841,794 36

Certifié conforme aux écritures :

Le président,
Marquis G. d'Audiffret.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains**. — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris**. — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Cadet, 16, à Paris. Dépôt de 10 actions, 20 jours avant la réunion, rue Bergère, 14.

31 juillet. — **Société des Ponts**. — Réunion, rue de la Ville-l'Evêque, 40, des assemblées générales pour chacune des Sociétés indiquées dans l'avis que nous avons publié dans nos annonces du 30 juin.

6 août. — **Chemin de fer de Graissessac à Beziers**. — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

12 septembre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne**. — Réunion d'une assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, à une heure de relevée. Dépôt de 50 actions au moins à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

2 juillet. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis en tête de notre numéro du 7 juillet.)

13 juillet. — **Société des chemins de fer russes.** — Paiement du semestre d'intérêts, soit 3 fr. 75 c. pour les actions non libérées, et 12 fr. 50 c. pour les titres libérés, place Vendôme, 15.

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts du premier semestre 1860, soit 10 fr. pour les actions anciennes, et 5 fr. pour les actions nouvelles, sous déduction de l'impôt de 31 c. pour les actions anciennes, et de 33 c. pour les nouvelles, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

(DIVIDENDES.)

6 juillet. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne**. Paiement anticipé de la deuxième moitié du dividende, dont l'échéance ne venait qu'en novembre prochain, soit 10 fr. par action. (Voir aux annonces.)

Service des Obligations.

2 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête de notre numéro du 7 juillet.)

2 juillet. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 15 fr. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête de notre numéro du 7 juillet.)

2 juillet. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

2 juillet. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts du premier semestre, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 30 juin.)

15 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié à notre numéro du 16 juin, page 537.)

APPELS DE FONDS

1er au 15 juillet. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du deuxième versement de 70 fr. par obligation. (Voir l'avis publié à nos annonces du 7 juillet.)

7 au 20 juillet. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 250 fr. par action formant la libération des actions, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

A partir du 15 juillet. — **Emprunt de la ville de Lille.** — Quatrième et dernier versement de 21 fr. par obligation.

20 juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.

F. G.

(1) Voir, pour les avis de paiements d'intérêts et de dividendes, notre numéro du 7 juillet, page 582.

ACTES OFFICIELS.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

Lors de la discussion du budget de 1860 dans le sein du Corps législatif, des observations ont été présentées par quelques membres de ce corps au sujet de la redevance proportionnelle des mines.

Ces observations ont attiré l'attention de Votre Majesté, et elle a décidé qu'une commission spéciale serait instituée à l'effet d'examiner les questions de diverses natures que soulevait l'impôt dont il s'agit.

Cette commission, dont les membres ont été pris dans le conseil d'Etat, dans l'administration des mines et dans l'administration des finances, s'est livrée avec le soin le plus scrupuleux à l'examen qui lui était confié; elle a entendu les représentants de l'industrie houillère, la plus spécialement intéressée, et, à la suite de mûres délibérations, elle a été d'avis de maintenir le principe de la redevance des mines établi par la loi du 21 avril 1810 et le décret impérial du 6 mai 1811; mais, en même temps, elle a pensé qu'il convenait d'encourager, pour la perception de cette redevance, l'extension d'un mode déjà autorisé par la loi de 1810, mais qui n'a reçu jusqu'ici qu'une application assez limitée, c'est-à-dire de l'abonnement.

En ce qui touche le principe même de l'impôt, la commission a considéré surtout que la redevance proportionnelle telle qu'elle est déterminée par la loi de 1810 et par le décret de 1811, tout en étant pour le Trésor une source assez importante de recettes, ne forme pour chaque propriétaire de mines qu'une charge peu onéreuse qui ne saurait influer sensiblement sur le prix de revient des matières extraites, ni par conséquent sur la production ni sur la commission. En thèse générale, toute propriété, toute industrie doit acquitter sa part dans les contributions publiques. La propriété minérale ne peut pas plus

que les autres en être exemptée, quel que soit d'ailleurs le légitime intérêt qui s'attache à son développement et à sa prospérité. Quant au mode prescrit pour l'assiette de cette redevance, c'est-à-dire l'imputation sur le revenu net ou sur le bénéfice de l'exploitation, il est certainement de tous le plus équitable, le moins onéreux pour les exploitants ; et si quelquefois ceux-ci ont pu réclamer contre le refus qui leur était fait d'admettre dans le compte des frais de l'exploitation certaines dépenses qui leur paraissaient devoir y être comprises, au fond, je ne crains pas de dire que la base même de l'impôt n'a jamais été sérieusement contestée par eux.

L'administration des mines pourra d'ailleurs, par de simples instructions concertées avec l'administration des finances, apporter dans le calcul du revenu net tous les tempéraments que le texte formel de la loi n'interdit pas.

Quant à l'abonnement, le principe, ainsi que je l'ai déjà dit, en est posé dans la loi même du 21 avril 1810, art. 35; le décret du 6 mai 1811 en a organisé les bases dans les articles 31 à 35; mais d'après les dispositions consacrées par ces articles, il fallait pour chacune des années que devait durer l'abonnement calculer hypothétiquement le revenu net présumé de l'exploitation et en déduire le chiffre de l'impôt annuel à payer par les exploitants. Dans ces calculs, l'administration et les exploitants parvenaient rarement à se mettre d'accord, et par suite le nombre des abonnements a toujours été très-restreint.

Il a paru que l'on pourrait en favoriser l'extension, au grand avantage tout à la fois de l'administration et des concessionnaires de mines, si l'on donnait à l'abonnement une base certaine et incontestable, par exemple le revenu de l'une ou de plusieurs des années antérieures à celles où l'abonnement commencerait à courir. Dans ce système, il n'y a plus de difficulté possible, plus d'hypothèse; et si l'on ne donne à l'abonnement qu'une durée d'un petit nombre d'années, de cinq ans au plus, on voit que dans aucun cas les intérêts du Trésor ne pourront être gravement compromis.

D'après les ordres de Votre Majesté, une proposition dans ce sens a été présentée à l'examen du conseil d'Etat, et ce conseil y a donné son assentiment. Il a pensé d'ailleurs qu'il convenait de prendre pour base du taux de l'abonnement le produit net moyen des deux années antérieures.

Ces dispositions, Sire, me paraissent concilier aussi heureusement que possible les divers intérêts engagés dans la question ; elles seront, je l'espère, accueillies par les exploitants comme un nouveau témoignage de la sympathie de Votre Majesté pour l'industrie de l'exploitation des mines, et je ne puis, en conséquence, que la prier de vouloir bien revêtir de sa signature le projet de décret ci-annexé.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant serviteur et fidèle sujet.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'Etat aux départements de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et des finances;

Vu la loi du 21 avril 1810 et le décret du 6 mai 1811;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — A dater de l'année 1861, l'abonnement à la redevance proportionnelle des mines sera réglé, pour les exploitants qui le demanderont, en prenant pour base le produit net moyen des deux années antérieures.

Le taux de l'abonnement, fixé comme il est dit ci-dessus, sera maintenu sans modification pendant une durée de cinq ans.

Art. 2.—Nos ministres secrétaires d'Etat aux dépar-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES		Kilomètres exploités	RECETTES			
			BRUTES	PAR KIL.		BRUTES	PAR KIL.	en plus.	en moins.
EST (1)	Du 1er au 7 juillet...	1683	1,238,196 70	731 64	1618	1,014,557 55	627 03	0/00 18.27	0/00 ».»»
ORLÉANS (1)	1er — 7 — ...	1475	1,311,036 20	888 86	1475	1,163,393 25	778 74	11.27	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	1er — 7 — ...	1406	1,914,840 32	1,361 91	1406	1,901,630 70	1,352 51	».71	»
OUEST (1)	1er — 7 — ...	1213	1,052,397 25	867 60	1188	941,731 97	792 70	9.46	»
NORD (1)	1er — 7 — ..	964	1,124,039 09	1,166 62	964	1,002,333 15	1,039 76	12.21	»
MIDI (1)	1er — 7 — ...	793	415,652 61	524 15	793	351,055 72	443 82	18.09	»
LYON A GENÈVE (1)	1er — 7 — ...	231	142,575 81	617 21	231	142,532 57	617 11	».02	»
ARDENNES (1)	1er — 7 — ...	164	74,963 83	457 09	157	60,145 27	383 09	19.31	»
DAUPHINÉ	1er — 7 — ...	134	59,336 65	442 81	135	54,255 67	405 10	9.30	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	1er — 7 — ...	33	20,976 96	635 66	33	21,696 60	657 47	».»»	3.31
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	24 — 30 juin ...	1326	807,500 87	609 02	1316	1,284,167 52	975 81	»	37.53
AUTRICHIENS	1er — 7 juillet ...	1323	fl. 399,897 »»	302 67	1323	fl. 419,457 »»	317 05	»	4.67
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	24 — 30 juin ...	482	286,359 68	594 14	482	213,691 63	443 35	34 87	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	24 — 30 — ...	57	19,488 63	341 90	57	18,611 19	326 51	5.»»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	1er — 7 juillet ...	275	67,720 55	246 25	275	74,735 72	271 76	»	9.38
CENTRAL SUISSE	1er — 7 — ...	247	130,235 64	527 47	236	143,038 50	606 05	»	12.96
VICTOR-EMMANUEL	25 juin 1er — ...	214	134,429 32	628 17	214	177,710 31	830 43	».»»	25.35
OUEST SUISSE	29 — 5 — ..	97	43,805 49	451 60	80	33,149 69	414 37	8.»»	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	24 au 30 juin ...	52	13,363 06	257 »»	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

tements de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Fontainebleau, le 30 juin 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

EMPRUNT ROMAIN 5 0/0.

Par décret du 18 avril 1860, S. S. le pape Pie IX a autorisé l'émission d'un emprunt de cinquante millions de francs.

L'émission est faite au pair, en coupures de 1,000, 500 et 100 fr. de capital, rapportant 5 0/0 d'intérêt annuel, payable par semestre, les 1er avril et 1er octobre, dans les principales villes de l'Europe.

Le paiement a lieu :

30 0/0 en souscrivant ;

20 0/0 le 1er août 1860 ;

20 0/0 le 1er novembre 1860 (sous déduction des intérêts échéant le 1er octobre) ;

30 0/0 le 1er février 1861.

L'intérêt court sur la totalité à dater du 1er avril 1860.

La souscription est ouverte à Paris chez MM. Edwd. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3 ;

Et chez MM. Labaume, de la Bouillerie et Ce, banquiers, rue de la Victoire, 61.

Elle sera close le 15 juillet prochain. Si le montant des souscriptions dépassait la moitié du chiffre de l'emprunt, on opérerait une réduction proportionnelle.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE.

M. Léopold S. Konigswarter, banquier, a l'honneur de rappeler aux souscripteurs que le quatrième et dernier terme de 21 fr. par obligation devient exigible à partir du 15 juillet.

Ce versement achevant l'entière libération des titres provisoires, ceux-ci pourront être échangés, séance tenante, contre les obligations définitives.

Les porteurs ont intérêt à effectuer cette opération sans retard, attendu la date déjà prochaine du premier tirage (1er septembre.)

EMPRUNT
DE
9,999,750 fr. (**2,666,600** th. de Prusse).

en **Obligations hypothécaires** par la Société anonyme des Mines et Usines du **Phœnix** (Prusse rhénane).

Conseil d'administration : MM. Ed. Blount, pt ; Thélosen, v.-p. ; Hansemann, chef de la Banque d'escte de Berlin, Vte de Rainneville, Huffer, S. Oppeinhem, Vendelstadt, Meurer, Jegbers, Landvogt, de Commines de Marsilly.

Obligations émises à **375** fr. (100 th.) rapportant **6** 0/0 d'intérêt, payable 1er juin et 1er décembre. **Remboursables** à **468** fr. **75** (125 th.) par tirages annuels en **45** ans, à partir du 1er juin 1864.

Quatre versements égaux : **93** fr. **75** c. en souscrivant, 20 novembre 1860, 20 mars et 20 juillet 1861.

La Société a un capital en actions émises de 16,548,000 fr. ; elle possède dans la Westphalie, la Prusse rhénane et le duché de Nassau des mines en plein rapport ; cinq établissements industriels comprenant onze hauts-fourneaux, deux fabriques de fer, fonderies, ateliers de construction, etc., etc.

L'emprunt a pour objet l'extinction des dettes de la Société, et l'augmentation du fonds de roulement.

On souscrit à Paris, **jusqu'au 20 juillet courant**, chez MM. ED. BLOUNT et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3.

ENSEIGNEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Dans une sage pensée d'avenir, la ville de Mulhouse, principal centre de l'industrie alsacienne, a créé deux importants établissements d'enseignement théorique et pratique, l'*Ecole professionnelle* et l'*Ecole supérieure des sciences appliquées*. Les jeunes gens des familles vouées aux carrières de l'industrie et du commerce trouvent dans ces deux écoles, qui se complètent l'une l'autre, l'avantage d'associer à de fortes études scientifiques et de langues vivantes, l'apprentissage de leur vocation.

Cours techniques sur les industries du rayon de l'Est et sur les chemins de fer. — Ateliers et laboratoires. — Exercices de comptabilité et de correspondance. — Préparation à l'Ecole centrale et au *Brevet de capacité pour les sciences appliquées*, diplôme nouveau délivré au nom de l'Etat.

Les jeunes gens déjà pourvus du baccalaurat ès sciences sont admis à l'Ecole supérieure sans autre examen préalable.

Internat à l'Ecole professionnelle.

S'adresser à M. BADER, directeur de l'Ecole professionnelle à Mulhouse (Haut-Rhin).

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La quinzième livraison des *Grandes Usines de France* vient de paraître à la Librairie-Nouvelle. Elle a pour sujet : SÈVRES (2e partie : Fabrication, Marques diverses.)

Les quinze livraisons parues renferment cinquante-cinq belles gravures, un tableau comprenant les différentes formes de caractères employés depuis la fondation de l'imprimerie impériale jusqu'à nos jours, ainsi que trois autres tableaux représentant les marques de la manufacture de porcelaine de Sèvres, les marques des autres manufactures de France, et celles des principales manufactures de l'étranger.

En envoyant au directeur de la Librairie-Nouvelle, 15, boulevard des Italiens, 12 francs, soit en un mandat, soit en timbres, on recevra *franco* par la poste, en France et en Algérie, les vingt livraisons composant le premier volume.

FORGES.

Saint-Dizier, 7 juillet :

Fers laminés.

Fers marchands, 1re classe, en gare de la Haute-Marne,	240	»
2e classe,	250	»
3e classe,	260	»
4e classe,	270	»
Hors classe,	290	»
Corroyés ordinaires, 50 fr. en sus de la classe de l'échantillon.		
Corroyés doubles, 100 fr. en sus, dito.		
Feuillards 1re classe,	320	»
2e classe,	350	»
3e classe,	380	»
Hors classe,	420	»

Fers martelés.

Fers battus, demi-roches à la houille, barres marchandes, en gares de la Haute-Marne,	270	»
Branches de courbes,	280	»
Essieux de 3 à 10,	340	»
— de 11 à 15,	320	»
— de 16 à 99,	390	»
— de 100 à 150,	320	»
Carrés de 90 à 108 millimètres,	320	»

Machine.

Ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, à Saint-Dizier,	250	»
— n° 20,	260	»

MÉTAUX.

Paris, 2 juillet.

CUIVRE. — Depuis la dernière baisse des fondeurs, le marché de Londres ne s'est pas ranimé. A Paris, les cours sont nominaux : cuivre anglais, fr. 261 ; du Chili, 262 50 ; minerai Corocoro, 245.

ÉTAIN. — La vente publique de la Hollande s'est effectuée à 79 fl. 1/2. Etain Banca, fr. 353 ; étain anglais, 345.

PLOMB. — Plomb de France, fr. 62 ; d'Espagne, 62 50.

ZINC. — Zinc brut de Silésie, fr. 55 à 55 50.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 3 juillet :

Warrants numéros mélangés, fr. 63 40 à 63 75 ; Gartsherrie n° 1, 65 60 à 66 25 ; Calder n° 1, 66 25 ; Blair et Eglinton n° 1, 62 80 à 63 10 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

La cote des fers est sans variation.

Le cours du fret pour la France est par continuation sans changement.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 1er juillet :

MÉTALLURGIE. — Les prix restent cotés à fr. 9 25, 9 75, 10, 10 25 et 10 50.

(*L'Ancre de Saint-Dizier*.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1683 kilomètres.
1859 — 1618 —

12e année. — 27e semaine.
Du 1er au 7 juillet 1860.

236.576 Voyageurs	481 706 17
Bagages, Marchandises, etc.	766.488 59
Total	1.248.194 76
Recettes antérieures	29.309.667 83
Total	30.557.862 58
27e semaine de 1860	1.248.194 76
Semaine correspondante de 1859	1.014.557 55
Différence	233.637 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860	30.557.862 58
— — 1859	29.055.721 86
Différence	1.502.140 72

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 1er au 7 juillet 1860.

115.643 Voyageurs	513.367 18
Bagages, Marchandises, etc.	797.663 08
Total	1.311.030 26
Semaine correspondante de 1859	1.163.393 24
Semaine correspondante de 1858	1.131 311 14
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	147.637 02
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	179.719 12
Recettes depuis le 1er janvier 1860	31.918.058 96
— — 1859	32.175.448 75
Différence en faveur de 1859	257.389 79

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Juin 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

13.693 Voyageurs	25.872 85
Bagages, Marchandises, etc.	27.102 45
Total	52.975 30
Mois correspondant de 1859	46 096 80
Différence	6.878 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	344.470 90
— — 1859	270.917 06
Différence	64.493 06

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville
1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

15.986 Voyageurs	36.525 88
Marchandises, etc.	141.513 77
Total	178.039 65
Mois correspondant de 1859	151.627 88
Différence	26.411 77
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	956.713 65
— — 1859	685.471 01
Différence	271.242 64

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres

96.323 Voyageurs	64.018 50
Bagages, Marchandises, etc.	1.735 47
Total	65.753 97
Mois correspondant de 1859	69.380 30
Différence	3.626 33
Recettes depuis le 1er janvier 1860	269.613 06
— — 1859	264.709 20
Différence	4.904 40

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 66 kilomètres.

17.549 Voyageurs	20.346 69
Bagages, Marchandises, etc.	59.547 29
Total	79.893 98

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1340 —

Du 1er au 7 juillet 1860.

188.843 Voyageurs	723.262 65
Bagages et Marchandises	1.191.577 67
Total	1.914.840 32
Semaine correspondante de 1859	1.901.630 70
— — de 1858	1.426.100 11
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	13.209 62
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	488.740 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860	47.115 283 36
— — 1859	51.082.045 94
Différence	3.966.762 58

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1859. — 481 —

Du 1er au 7 juillet 1860.

46.654 Voyageurs	120.447 80
Bagages et Marchandises	238.017 05
Total	358.464 85
Semaine correspondante de 1859	284.585 90
Différence	73.878 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.474.916 10
— — 1859	7.381.909 95
Différence	1.092.006 15

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1140 —

Du 1er au 7 juillet 1860.

383.000 Voyageurs	554.583 85
Marchandises, etc. — Grande vitesse	64.519 75
— — Petite vitesse	433.293 65
Total	1.052.397 25
Semaine correspondante en 1859	941.731 97
Différence	110.665 28
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	24.827.803 10
— — 1859	23.310.618 81
Différence	1.517.184 29

Recettes du premier trimestre 1860
réparties par réseau
(Déduction faite de l'impôt du dixième).

Ancien réseau	900 kilom.	10.020.600 17
Réseau mixte	277 —	836.075 38
Nouveau réseau	18 —	26.540 45
Total	1195 —	10.883.110 »

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 1er au 7 juillet 1860.

174.161 Voyageurs	448.288 60
Bagages, Marchandises, etc.	676.341 29
Total	1.124.629 89
Semaine correspondante de 1859	1.002.333 15
Différence	122.296 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860	29.509.014 95
— — 1859	27.795.395 46
Différence	1.714.619 49

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 16 kilom.
Du 1er au 7 juillet 1860.

2.797 Voyageurs	3.144 »»
Bagages, marchandises, etc.	60 70
Total de la semaine	3.204 70
Recettes depuis le 4 juin 1860	12.312 03

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 1er au 7 juillet 1860

(CHEMIN DE FER) 44.850 Voyageurs	165.876 20
Bagages, Marchandises, etc.	249.776 61
Total	415.652 81
Canal latéral et canal du Midi	38.475 88
Total	454.128 69
27e semaine 1859. Chemin de fer	351.954 72
— — Canal	46.253 77
Total	398 208 49
Chemin de fer, différence sur 1859	63.698 09
Canal, — —	7.777 89
Total	55.920 20
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.085.214 27
— — 1859	11.154.798 07
Différence	930 416 20

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 211 —

Du 1er au 7 juillet 1860

20.588 Voyageurs	71.236 82
Bagages et Marchandises	71.338 99
Total	142.575 81
Semaine correspondante de 1859	142 552 57
Produit kilométrique annuel, en 1860	32.153 16
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	0.02 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	41.67 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.967 191 42
— — 1859	2.986.395 52

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —

Du 1er au 7 juillet 1860.

14.130 voyageurs	23.135 76
Bagages, Marchandises, etc.	51.828 07
Total	74 963 83
Semaine correspondante de 1859	60.145 27
Différence	14.818 56
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.732 356 32
— — 1859	1.561.681 15
Différence	170.675 17

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 1er au 7 juillet 1860

14.555 Voyageurs	31.848 45
Bagages, Marchandises, etc.	27.488 20
Total	59.336 65
Semaine correspondante de 1859	54 284 67
Différence	5.051 98
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.304.509 78
— — 1859	1.287.156 79
Différence	17 352 99

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 1er au 7 juillet 1860.

Voyageurs	2.533 25
Bagages, Marchandises, etc.	18.443 70
Total	20.976 95
Semaine correspondante de 1859	21.696 60
Différence	719 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	574.510 85
— — 1859	635 895 40
Différence	61.384 55

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 24 au 30 juin 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1102 kil.

112.907 Voyageurs	259.635 32
Bagages et Marchandises	421.273 65
Transports militaires	26.461 90
Total	707.370 87
Semaine correspondante de 1859	1.222.257 42
Différence	514.876 55

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 214 kil. — — 1859, 214 kil.

36.625 Voyageurs	64.000 »»
Bagages et Marchandises	31.660 »»
Transports militaires	4.530 »»
Total	100.190 »»
Semaine correspondante de 1859	61.920 »»
Différence	38.270 »»

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	807.560 87
En 1859	1,284.167 42
Différence	476.606 55

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	20.898.190 73
En 1859	29.122.357 00
Différence	8,224.158 26

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres. 1859. — 1323 —

Du 1er au 7 juillet 1860

40.848 Voyageurs .... En florins	119.448 »»
800.527 »» quintaux Marchandises	280.449 »»
Total	399.897 »»
Semaine correspondante de 1859	419.457 »»
Différence	19.560 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.823.403 »»
— — 1859	8.475.077 »»
Différence	348.326 »»

ANVERS A GAND.

Juin 1860	62.650 57	6 1ers mois 1860	374.155 11
Juin 1859	59.206 81	Id. 1859	342.973 78
Différence	3.443 76		31.181 33

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 24 au 30 juin 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres. 1859. — 482 —

14.298 Voyageurs	86.752 15
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	13.782 03
— (petite vitesse)	185.825 28
Total de la semaine	286.359 48

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

7.900 voyageurs	13.629 31	19.488 63
Bagages, March. (gr. vit.)	2.442 66	
Marchandises (petite vit.)	3.416 66	
Total des deux lignes réunies		305.846 11
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		7.507.316 16
Total		7.813.162 27

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée 275 kilomètres. 1859. — 275 —

Du 1er au 7 juillet 1860.

36.530 Voyageurs	45.745 20
Marchandises et Bagages	21.975 34
Total	67.720 54
Période correspondante de 1859	74.735 72
Différence	7.015 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.444.526 81
— — 1859	1.313.382 17
Différence	131.144 64

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 23 juin au 1er juillet 1860.

38.114 Voyageurs	60.204 20
Bagages, Marchandises, etc.	41.350 09
Recettes diverses	1.443 20
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	31.431 93
Total	134.429 32
Recettes correspond. de 1859 (transports militaires)	177.710 31
Différence	43.280 99
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.062.187 67
— — 1859	3.201.546 88
Différence	139.359 21

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée 247 kilomètres. 1859. — 236 —

Du 1er au 7 juillet 1860

44.951 Voyageurs	91.223 80
Bagages, Marchandises	39.061 84
Total	130.285 64
Semaine correspondante de 1859	143.038 40
Différence	12.752 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.610.769 78
— — 1859	2.253.702 79
Différence	357.066 99

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 29 juin au 5 juillet 1860.

19.013 Voyageurs	29.024 65
Bagages, Marchandises, etc.	14.780 80
Total	43.805 45
Semaine correspondante de 1859	33.149 60
Différence	10 655 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860	909.993 35
— — 1859	711.467 17
Différence	198.526 18

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 24 au 30 juin 1860.

3.882 Voyageurs	2.814 52
Bagages, articles de messagerie	239 11
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	10.309 41
Total de la semaine	13.363 04
Recettes antérieures	159.235 91
Total général	172.598 95

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

16e semaine, du 17 au 23 juin.

5.602 Voyageurs	21.197 70
Recettes antérieures depuis le 1er mars	403.749 89
Total	424.947 59

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Juin	82.161 15	74.093 18	8.067 97	10.88
6 1ers mois	693.972 48	603.913 54	90.058 94	14.91

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Juin	931,976 65	844,038 99	87,937 65	10.41
6 1ers mois.	8,567,734 61	7,883,197 32	684,537 29	8.68

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mai 1860	62.130
Becs éclairés en mai 1859	57.485
Augmentation en mai 1860	4.645 becs
Recettes du gaz. — Mai 1860	156.960 42
Recettes du gaz. — Mai 1859	143.926 08
Augmentation en mai 1860	12.999 06
Recettes de l'exercice 1859-60 (11 mois)	2.414.722 79
— 1858-59 —	2.162.052 39
Augmentation pour l'exercice courant	252.670 40

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;
2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;
3° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel et Ce ;
4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch;
5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

NORD DE L'ESPAGNE.

Le Conseil de la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le mercredi 12 septembre prochain, à une heure de relevée, à Madrid, au siége de la Compagnie, 2, calle Fuencarral.

Cette assemblée sera appelée à délibérer sur des autorisations à donner au Conseil pour divers projets d'embranchements, prolongements ou autres et pour toutes questions de voies et moyens.

Aux termes des statuts, cette assemblée doit se composer des cent cinquante actionnaires qui réunissent le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de cinquante.

Les actionnaires qui désireront faire partie de l'assemblée devront déposer leurs titres vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 23 août prochain :

A Madrid, à la Société générale de Crédit mobilier espagnol, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Les dépôts seront reçus gratuitement tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des Omnibus de Paris, porteurs de six actions au moins, sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, pour le lundi 30 juillet, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée extraordinaire aura à délibérer : 1° sur les pouvoirs à donner au conseil d'administration relativement à un traité avec la ville de Paris, portant, sous les conditions énumérées audit acte, prolongation pendant vingt-six ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 mai 1910, de la concession faite à la Société pour le privilége du transport en commun dans Paris ; 2° sur la prolongation de la durée de la Société jusqu'à la date précitée du 31 mai 1910 ; 3° sur la répartition de l'amortissement des actions entre les cinquante années de durée de la Société prolongée ; 4° sur les propositions du conseil d'administration ayant pour objet de procurer à la Société, par voie d'emprunt, les ressources destinées à pourvoir à l'extension des services, ainsi qu'aux achats d'immeubles et aux constructions que cette extension nécessite; 5° sur une proposition de modification éventuelle de l'article 49 des statuts, concernant les conditions de validité pour les délibérations des assemblées extraordinaires.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore déposé leurs titres, en touchant le dividende, payé à partir du 1er juillet, devront les déposer, avant le 28 juillet, au siége de l'entreprise, rue Saint-Honoré, 155, ou à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15. Des cartes d'admission à l'assemblée générale ou des modèles de pouvoirs seront à leur disposition, au secrétariat général de la Compagnie.

La délibération ne pouvant être valable, aux termes des statuts, que si l'assemblée réunit la moitié plus une des actions, soit plus de 17,000 actions, et l'objet de la réunion étant d'une importance capitale pour MM. les actionnaires, le conseil d'administration croit devoir insister auprès d'eux pour qu'ils veuillent bien présenter la totalité de leurs actions et assister à l'assemblée du 30 juillet, ou s'y faire représenter.

L'UNION DES GAZ

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie l'Union des Gaz sont prévenus que le coupon n° 5, de 7 fr. 50, échu le 1er juillet courant, est payé, à partir du 2 courant, sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur, à Paris, au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 bis, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

Le Conseil d'administration de la Société rappelle à MM. les actionnaires que la deuxième moitié du dividende, à échoir le 10 novembre, est payée, à raison de 10 fr. par coupon, depuis le 6 courant :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bruxelles, à la Société générale ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils ;

A Angleur, au siége social de la Société de la Vieille-Montagne.

Les titres de la nouvelle émission sont, depuis la même époque, à la disposition de MM. les souscripteurs.

Par ordre du conseil d'administration,

Le directeur général,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

LIBRAIRIE HACHETTE ET Ce

Rue Pierre-Sarrazin, 14

GUIDES ET ITINÉRAIRES

POUR LES VOYAGEURS

Cette grande collection, qui comprend déjà **120 volumes**, et dont nous continuons aujourd'hui la publication, est constamment tenue à jour et continuée sous la direction de

M. ADOLPHE JOANNE

PAYS ÉTRANGERS.

ALLEMAGNE ET BORDS DU RHIN.

Itinéraire historique et descriptif de l'Allemagne, par AD. JOANNE. 2 volumes :
— *Allemagne du Nord* : Bords du Rhin, Hanovre, Brunswick, Prusse, Saxe et Suisse saxonne, Villes hanséatiques, grand-duché de Baden-Baden, etc. 1 vol. (20 cartes et 13 planches). 10 fr. 50
— *Allemagne du Sud* : Forêt-Noire, Wurtemberg, bords du Danube, Bohême, Hongrie, Styrie, Illyrie, Pays de Salzburg et Tyrol. 1 vol. (11 cartes et 7 plans). 10 fr. 50

Itinéraire descriptif et historique des bords du Rhin, du Neckar et de la Moselle, par le même. 1 vol. in-18 (16 cartes et plans). 7 fr.

Les trains de plaisir des bords du Rhin, par le même. 1 vol. in-18 (1 carte et 4 plans). 3 fr. 50

Bade et la Forêt-Noire, par le même. 1 vol. in-18 (3 cartes). 3 fr.

BELGIQUE ET HOLLANDE.

Belgique (Itinéraire descriptif, artistique, historique et statistique de la), par A. J. DU PAYS, contenant 6 cartes, 6 plans de villes et 1 plan de la bataille de Waterloo. (Sous presse, pour paraître en juillet.)

Guide en Belgique, par RICHARD. 1 vol. in-18 (1 carte). 6 fr.

La Belgique, par FÉLIX MORNAND. 1 vol. in-16 (1 belle carte). 2 fr.

Spa et ses environs, par AD. JOANNE. 1 vol. in-18 (1 carte). 3 fr.

(*La suite au prochain numéro*).

NOTA. Les prix indiqués ci-dessus sont ceux des ouvrages brochés. — Ces ouvrages se vendent en outre reliés en percaline ; le prix de la reliure varie de 50 c. à 1 fr. 50.

Les ouvrages dont le prix est envoyé en un mandat sur la poste sont expédiés francs de port.

S'adresser à la librairie de L. HACHETTE ET Ce, *rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris; chez les libraires de la France et de l'étranger, et dans les principales gares des chemins de fer.*

MESSAGERIES IMPÉRIALES.

SAISON THERMALE DES PYRÉNÉES.

L'administration des MESSAGERIES IMPÉRIALES a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs qu'elle a organisé des services partant tous les jours de **Dax, Bayonne, Aire, Pau, Tarbes et Toulouse**, pour toutes les localités thermales des Pyrénées.

S'ADRESSER, *pour retenir des places ou prendre des renseignements, dans toutes les villes ci-dessus, et à* **Bagnères-de-Luchon, Bagnères-de-Bigorre, Baréges, Saint-Sauveur, Cauterets** *et* **Eaux-Bonnes,** *aux bureaux de la Compagnie ;*

A **Paris**, rue Notre-Dame-des-Victoires 28, et rue Saint-Honoré, 130.

A **Bordeaux**, cours du Trente-Juillet, 2, place de la Comédie.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux l'ESTRAMADURE, commandant Trollier, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 juillet pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juin 1860.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 8 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 8 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 1er juillet 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Toute la semaine s'est passée à conquérir le cours de 69 francs et à le reperdre; on sent que ce cours une fois franchi la rente pourra facilement atteindre 70 francs. Aussi la lutte est-elle vive pour empêcher ce cours de 69 fr. de s'établir. Jusqu'à présent les baissiers ont réussi, mais les haussiers ne se tiennent pas pour battus, le mois n'est pas fini, ils comptent livrer plus d'un assaut s'il le faut, et ils espèrent bien l'emporter sur leurs audacieux adversaires.

Les baissiers ont été secondés dans leurs opérations par les nouvelles venues de Syrie, d'où l'on apprenait de nouveaux massacres. On parlait de l'envoi de troupes de débarquement; cela avait causé quelque émotion, mais on ne tarda pas à apprendre que nous marchions de concert avec l'Angleterre dans toute cette malheureuse affaire, ce qui ramena un peu la confiance qui s'ébranlait. Un autre jour les consolidés sont venus avec 3/8 de baisse, qui firent tomber la rente de 68 90 à 68 65. Mais dès le lendemain, les consolidés avaient regagné 1/4, qui effaçait pour ainsi dire la dépréciation de la veille.

Néanmoins les idées de hausse se généralisent, la haute finance semble vouloir sortir de sa longue abstention. On parle de lancer de nouvelles affaires, le moment paraît opportun, les idées de guerre s'éloignent; malgré les complications de la question italienne et le nouvel incident du Liban, l'accumulation des capitaux dans les caisses publiques et privées n'attend qu'un signal venu des influences financières pour se lancer.

Les chemins ont subi le même sort que la rente dans leurs fluctuations, le Crédit-Mobilier a eu cette semaine une animation à laquelle on n'est plus accoutumé. L'Orléans et le Lyon ont eu beaucoup d'animation; des achats sérieux ont été faits depuis quelques jours sur ces lignes privilégiées. Les lignes secondaires ont fait bonne contenance, mais sans beaucoup d'affaires.

Les valeurs espagnoles sont toujours en faveur, rentes et chemins; les Saragosse, les Pampelune, les Nord d'Espagne tiennent la tête du mouvement. Les Romains se traitent à 342 50. Les Ports de Marseille à 425 et la caisse Mirès à 260.

L'émission des 300 millions d'obligations de chemin de fer, accomplie avec succès par la Banque de France, a produit précisément le résultat que nous avions prévu : loin d'affaiblir le cours de ces valeurs, elle l'a raffermi; dès aujourd'hui, les obligations des principales compagnies ont regagné leur coupon semestriel et sont cotées de 297 50 à 305 fr.

La suppression du tourniquet est encore une fois reculée; la chambre syndicale n'a pu se mettre d'accord sur la redevance avec le préfet de la Seine, la combinaison proposée n'a pu être acceptée, il faut trouver autre chose. Il est temps qu'on se hâte, car le public devient de plus en plus rare, et la Bourse est presque déserte.

Samedi. — Le 3 0/0 a varié de 68 80 à 69, dernier cours; le Crédit mobilier, de 686 75 à 685; l'Orléans, de 1,365 à 1,357 50; le Nord, de 945 à 950; Est sans mouvement à 605; Lyon, 885 à 890; Midi, de 502 à 503 75; Ouest sans variations, 572 50; Société autrichienne, de 505 à 508 75; Béziers, de 77 50 à 82 50; Sud autrichien-lombard, un seul cours, 505; Dauphiné, de 570 à 575; Victor-Emmanuel, coté au comptant seulement à 400; Russes, 492 50 à 497 50; Saragosse, 511 25 à 517 50; Romains, 345 à 350; Pampelune, 480; Caisse Mirès, 245 à 252 57; Voitures, 66 25.

Lundi. — 3 0/0, de 69 10 à 68 70; 4 1/2, 97 à 97 20; Banque de France, 2,820; Crédit foncier, 875; Mobilier, 697 50 à 680; Comptoir d'escompte, 676 25 à 677 50; Orléans, 1,357 50 à 1,365; Nord, 947 50 à 955; nouveau, 872 50; Est, 610 à 606 75; Lyon, 895 à 885; Midi, 502 à 505; Ouest, 572 50; Lyon à Genève, 387 50 à 380; Autrichiens, 507 à 511 25; Béziers, 77 50 à 75; Dauphiné, 570 à 575; Emmanuel, 406 25; Russes, 500 à 490; Saragosse, 515 à 520; Romains, 345; Nord d'Espagne, 443 75 à 447 50; Pampelune, 475; Caisse Mirès, 250 à 255; Voitures, 66 25; Ports de Marseille, 410.

Mardi. — 3 0/0, 68 75 à 68 90; 4 1/2 0/0, 97 25; Banque de France, 2,820; Crédit foncier, 877 50; Crédit mobilier, 682 50 à 687 50; Comptoir d'escompte, 675 à 677 50; Orléans, 1,365; Nord ancien, 950 à 952 50; Nord nouveau, 872 50 à 875; Est, 607 50 à 608 75; Lyon, 887 50 à 890; Midi, 503 75 à 505; Ouest, 572 50; Lyon à Genève, 385 à 387 50; Béziers, 80 à 82 50 au comptant seulement; Autrichiens, 508 75 à 510; Lombards, 503 à 505; Victor-Emmanuel, 407 50; Russes, 497 50 au comptant; Russes libérés, 474 25 au comptant; Saragosse, 517 50 à 518 75; Nord d'Espagne, 447 50; Pampelune, 475 au comptant; Caisse Mirès, 250 à 255; Voitures, 63 75 à 66 25; Ports de Marseille, 410 à 420.

Mercredi. — 3 0/0 68 65 à 68 85; 4 1/2 0/0, 97 50; Banque de France, 2,805 au comptant; Crédit foncier, 876 25 au comptant; Comptoir d'escompte, 670 au comptant; Crédit mobilier, 685 à 688 75; Orléans, 1,361 25 à 1,366 25; Nord ancien, 952 50 à 955; Nord nouveau, 875 à 877 50; Est, 608 75; Paris à Lyon, 887 50 à 891 25; Midi, 505 à 506 25; Ouest au comptant seulement, de 571 25 à 573 75; Lyon à Genève, 380 à 385; Béziers, 85; Autrichiens, 510 à 511 25; Lombards, 503 75 à 506 25; Dauphiné, 571 25; Victor-Emmanuel, 405; Russes, 493 75 à 495; Saragosse, 516 25 à 518 75; Nord de l'Espagne, 450; Caisse Mirès, 255 à 260; Voitures, 65 à 66 25; Ports de Marseille, 420 à 425.

Jeudi. — 3 0/0, 68 80 à 69; 4 1/2, 97 25 à 97 60; Banque de France, 2,800 à 2,805, comptant; Crédit foncier, 875; Comptoir, au comptant seulement, 670; Mobilier, 690 à 700; Orléans, 1,365 à 1,370; Nord, 950 à 960; Nord nouveau, 877 50 à 882 50, comptant; Est, 606 25 à 608 75; Lyon, 891 25 à 895; Midi, 505 à 507 50; Ouest, au comptant seulement, 572 50 à 575; Lyon à Genève, 380, Autrichiens, 510 à 512 50; Béziers, 85; Lombards, 505 à 506 25; Dauphiné, 572 50 à 575; Russes, 493 75 à 495; Saragosse, 517 50 à 518 75; Romains, au comptant seulement, 342 50; Nord de l'Espagne, 448 75 à 450; Mobilier espagnol, 470; Pampelune, au comptant seulement, 476 25; Caisse Mirès, 255 à 260; Voitures, 66 25 à 67 50; Ports de Marseille, 425.

Vendredi. — Le début de la Bourse se fait dans les 69 à 69 05; mais une fois encore ce cours ne peut tenir, et l'on retombe aussitôt à 68 95. Le Crédit mobilier est toujours très-ferme à 700, qui paraît décidément conquis. Le Lyon se traite de 897 à 900; l'Orléans, à 1,375; Nord, 960; Midi, 510; Mirès, 262 50. Vers deux heures un mouvement sensible de hausse est imprimé au Crédit mobilier, qui atteint sans effort le cours de 715 à 716 25. La rente n'est plus offerte à 69; au contraire tout le monde demande à ce cours : puisse-t-il être définitivement acquis. Le marché est très-animé; toutes les valeurs profitent de ce mouvement et sont demandées de tous côtés. Les primes, ce matin encore offertes à de faibles écarts, sont recherchées à des prix qui semblent élevés; on n'y était plus habitué. Jusqu'à la fin les affaires étaient très-animées et rappelaient les grands jours d'autrefois. La rente finit à 69 15, et le Crédit mobilier à 717 50.

F. Gamaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Abonné ou comptant	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de payement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	260 »	100.000	500	»	janv. avr. juil.	25 »
A	Banque de l'Algérie	721 25	6.000	500	»		42 60
Civ.	Omnium lyonnais	410 »	7.800	1/7800	»	janvier juillet	31 »
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cᵉ.	47 50	200.000	100	»	février	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	[illegible]	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	300	5.000	[illegible]		»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	[illegible]	février	»
A	Océan	»	500	5.000	[illegible]		»
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	[illegible]	février	»
A	Mélusine	1° 0/0 b.	400	5.000	[illegible]	mars	»
A	[illegible]	31 0/0 b.	200	5.000	[illegible]		»
A	Sauvegarde	»	200	5.000	[illegible]	février	»
A	[illegible]	»	1.000	5.000	[illegible]	février	»
A	[illegible]	»	1.200	5.000	[illegible]	février	»
A	[illegible]	pair.	400	5.000	[illegible]		»
A	Sphère	»	2.000	1.000	25		»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	3060 »
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	juin septembre	»
A	Nationale	[illegible]	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	650 »
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	280 »
A	Soleil	»	1.000	6.000	[illegible]	avril	»
A	France	[illegible]	2.000	5.000	[illegible]	avril	»
A	Urbaine	[illegible]	1.000	5.000	[illegible]	avril	225 »
A	Providence	75 0/0 b.	2.000	2.500	[illegible]	avril	»
A	Aigle	»	300	5.000	[illegible]	avril	»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	[illegible]	avril	»
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	»
A	Phénix	3 0/0 p.	800	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	150 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	800 »	34.000	500	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	34.000	1/34000	»	juin	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	51 25	60.000	100	10		néant
»	Omnibus de Londres	42 50	250.000	100	»		néant
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	7[illegible] »	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »	09.450	1/[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	[illegible]	08.000	1/[illegible]	»	juin	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.300	1/[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	— act. de jouissance	1[illegible]	27.300	1/27300	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1/[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.000	1/[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	800 »	600	5.000	»	février août	»
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1/[illegible]	»		»
C	Scarpe inférieure	1500 »	2.300	1/[illegible]	»		»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.000	1/[illegible]	»		[illegible]
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	62.000	[illegible]	»		néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	425 »	30.000	1/30000	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	1/[illegible]	»		»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1/[illegible]	»	janvier juillet	»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1/[illegible]	»		[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	280 »	4.000	1/[illegible]	»		[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ.	200 »	10.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ.	397 50	»	»	»		»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	18.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	547 50	32.000	500	100		[illegible]
A	Compagnie générale maritime	287 50	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	160 »	17.500	1/17500	»		»
A	Compagnie de navigation mixte	330 »	20.000	1/[illegible]	»		»
C	Armements Barbey et Cᵉ.	[illegible]	10.000	500	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.300	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	215 »	3.070	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	300 »	2.800	1.000	»	avril	[illegible]
Civ.	Monceaux-Saint-Etienne	[illegible]	2.800	500	»		40 »
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	»	février août	»
A	Anzin	1200 »	1.500	1/1500	»		néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»		25 »
A	Loyon et Loire	400 »	1.850	1/1850	»		»
A	Epinac	1800 »	2.400	1/2400	»	décembre	125 »
A	Loire	140 »	80.000	1/80000	»		12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	125 »	80.000	1/80000	»		9 »
A	Saint-Etienne	138 75	80.000	1/80000	»		10 50
A	Rive-de-Gier	210 »	80.000	1/80000	»		12 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»		»
A	Grand-Combe	730 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
»	Unieux et Fraisse	40 »	»	400	»		»
A	Carmaux	62 50	110.000	150	»	mai novembre	4 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	425 »	»	500	»		»
A	Houillères réun. à Quarégnon	115 »	6.730	250	»		néant.
A	Charbonnages belges	400 »	30.000	500	»		15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	8.000	500	»		néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»		17 50

Abonné ou comptant	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de payement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïas (cuivre)	6 »	60.000	100	»	août	néant.
C	Tenez (cuivre)	[illegible]	24.000	100	»		néant.
A	Kef-Oum-Théboul	400 »	2.000	1/2000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»		»
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	217 50	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	3.000	1.000	»		75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	173 »	40.000	375	»	octobre	5 »
A	— non privil.	40 »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	113 »	3.500	1.000	»	juin et juillet	néant.
A	Silésie, zinc	100 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bességes la Voulte	107 50	30.000	1/30000	»		60 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	»
C	Creusot (Schneider-Loire)	639 75	29.000	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»		»
C	Basse-Indre	750 »	5.000	500	»	avril octobre	»
C	Châtillon et Commentry	285 »	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	[illegible]	450 »	[illegible]	1/[illegible]	»		»
A	Maubeuge Nord	450 »	6.000	1/[illegible]	»		»
C	Fourchambault	230 »	50.000	1/[illegible]	»		12 »
C	Marine et chemins de fer	425 »	51.000	1/51000	»	mai novembre	34 »
C	[illegible]	[illegible]	»	500	»		»
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	710 »	10.000	1/10000	»		60 »
C	[illegible]	125 »	»	250	»		17 50
C	Pont-l'Évêque, Vienne	185 »	»	500	»		»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	650 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1400 »	[illegible]	1.000	»	novembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ.	670 »	[illegible]	500	»	septemb. mars	37 50
C	[illegible] et Cᵉ.	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	30 »
C	[illegible] et Cᵉ.	[illegible]	[illegible]	255	»		»
C	Christofle et Cᵉ.	700 »	4.000	500	»		»
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	400 »	21.500	1/21500	»		18 50
A	Compagnie immobilière (Utrecht)	112 50	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	201 25	240.000	250	125		néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	865 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	38 75	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille (et mines de Portes)	450 »	18.000	1/18000	»	avril octobre	[illegible]
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	8.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	850 »	500	1.000	»	1ᵉʳ juin	60 »
C	Calais	350 »	1.000	1.000	»		25 »
C	Cherbourg	600 »	800	500	»		45 »
A	Saint-Etienne	1000 »	1.050	1/1050	»		100 »
A	Lyon	2250 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1755 »	2.400	1/2400	»		77 50
A	Metz	1350 »	1.000	1/1000	»		100 »
C	Reims	[illegible]	»	»	»		»
C	Vienne	1400 »	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 3[illegible]
	FILATURES.						
A	Moberly (Amiens)	535 »	8.000	1/[illegible]	»	août	42 »
C	[illegible]	450 »	18.000	500	»	janvier juillet	»
C	Société Lainière	[illegible]	1.400	500	»		»
A	Pont-Remy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	16 56
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»		»
C	Journaux réunis Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»		»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11 [illegible] »	3.000	1/3000	»		750 »
C	Montluçon	[illegible]	21.000	500	»		néant.
A	Oignies (Belgique)	400 »	21.000	500	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant
	DIVERS.						
C	Ruber et Cᵉ. [illegible]	250 »	21.000	500	»		21 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	21 »
C	Charles et Cᵉ.	[illegible]	40.000	100	»		néant.
A	Compagnie générale des Eaux	305 »	80.000	250	»		16 »
C	[illegible]	[illegible]	8.7500	200	»	5 févr. juillet	[illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Obligations industrielles.	Dernier cours connu.	Nombre.	Taux de remboursement.	Reste à verser.	Époque de payement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	500	11	avril octobre	25 »
80	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	56		5 »
500	Ports de Marseille	488 75	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	623 75	12.000	[illegible]	1060	avril octobre	[illegible]
»	Loire, anciennes	1160 »	»	1.250	»		50 »
»	— nouvelles	1022 50	18.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	1050 »	6.000	1.250	23	1ᵉʳ avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1030 »	10.000	1.250	31	1ᵉʳ avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	435 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57	[illegible]	6.000	600	[illegible]	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	282 50	20.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	245 »	20.000	500	15	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	455 »	2.410	512 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	272 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
390	J.-F. Cail et Cᵉ.	392 50	0.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	538 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	460 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	180 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	308 25	3.000	300	44	15 mai nov.	15 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 7 AU 13 JUILLET

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée (années)	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
1375	2059	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859.	avril 1860	Orléans	1370 ..	[illegible]	1357 50	1 40 ..	1365 ..	1365 ..	1370 ..	1361 25	1376 75	1370 ..	1370 ..	1373 75
910	1585	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	janvier 1860	Nord ancien	947 50	950 ..	947 50	940 7	950 ..	953 50	9 2 50	953 ..	953 ..	960 ..	960 ..	960 ..
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	872 50	...	875 ..	878 50	872 ..	...	877 50	877 50	881 50	...	880 ..	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	910 ..	...	917 50	917 50	...	...	915 ..	...	915 ..	915 ..	...	920 ..
1618	1930	99	[illegible]	500	»	39 70 pour 1859	mai 1860	Est	604 ..	605 ..	607 50	608 25	607 50	608 75	610 ..	608 75	608 75	607 50	606 ..	610 ..
1263	1535	»	[illegible]	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1860	Paris-Méditerranée	891 25	890 ..	886 25	885 ..	890 ..	890 ..	889 75	891 25	885 ..	885 ..	887 50	887 50
783	1622	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	janvier 1860	Midi	513 75	503 75	501 25	504 75	505 ..	506 ..	505 ..	505 ..	505 ..	507 50	507 50	508 75
1188	2304	99	300.000	500	»	42 50 pour 1859.	octobre 1856	Ouest	575 ..	578 50	575 ..	572 50	575 ..	575 50	571 25	...	572 50	575 ..	580 ..	577 50
229	234	99	88.000	500	»	4 0/0	janvier 1840	Lyon à Genève	363 ..	360 ..	362 50	362 50	368 25	367 50	365 ..	360 ..	365 ..	360 ..	...	370 ..
58	58	99	28.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	78 75	75 ..	77 50	78 ..	77 50	...	85 50	85 ..	85 75	85 ..	85 ..	85 ..
134	185	99	27.000	500	...	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	570 ..	577 50	...	...	570 ..	...	570 ..	571 25	...	575 ..	...	577 50
184	486	99	62.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	435 ..	...	435 ..	...
»	»	»	94 000	500	250	...	janvier 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	465 ..	...
1333	1841	99	400.000	500	»	30 91 pour 1860.	janvier 1860	Chemins autrichiens	507 50	508 75	509 75	512 75	510 ..	510 ..	509 75	505 ..	506 75	511 25	512 50	511 25
214	»	90	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	400 ..	...	408 25	...	408 25	407 50	401 75	405 ..	403 50	403 75	400 25	401 50
»	4002	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juin 1859	Russes (150 fr. payés)	482 50	487 50	483 75	488 50	487 50	...	...	...	483 75	485 ..	...	490 25
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	471 25	...	473 50	...	471 25	...	465 ..	...	...	470 25	470 ..	...
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	230 ..	»	231 25	»	228 50	»	230 ..	»	219 75	»	218 75	»
205	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	420 ..	»	...	»	...	»	...	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	160 ..	...	415 ..	...	415 ..	...	...	...	416 25	...	416 25	...
463	815	99	240 000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	516 25	510 ..	515 ..	515 ..	5 7 50	517 50	516 25	516 25	515 75	517 50	510 ..	522 50
»	»	»	»	»	»	»	»	Saragosse-Barcelone	430 ..	...	428 75	...	435 ..	...	425 75	...	435 ..	...	432 50	...
»	649	99	170 000	400	...	6 0/0 (Int. gar.)	avril 1859	Romains	343 ..	...	315 ..	...	...	...	312 50	...	312 50	...	312 50	...
»	»	99	38 00	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	330 ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	470 ..	...	485 ..	490 ..	480 ..	...	4 0 ..	490 ..	485 ..	...	480 ..	485 ..
1306	3133	99	750.500	500	300	...	oct. bis avril	Lomb.-Vénit.-Sud-Lomb.	505 ..	505 ..	518 ..	503 ..	505 ..	503 ..	501 25	506 ..	505 ..	506 25	507 50	506 ..
»	733	99	200.000	500	300	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	445 ..	445 ..	443 ..	447 50	477 50	477 50	465 ..	470 ..	469 75	470 ..	453 50	453 75
»	»	99	5 .000	100	200	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	375 ..	...	375 ..	...	375 ..	...	...	...	...	...	350 ..	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de rembourst	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	7	9	10	11	12	13
1840	5 000	1890	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	1075 ..	1075 ..	...	...	...	...
1842-1849	12 000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	Do.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1843	9.775	1894	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	9 000	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.233	1898	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Do.	Do (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	Do.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	8 300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	Do.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Do.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34 536	1900	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Do.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	985 ..	...	985 ..	...	985 ..	...
1845-1847	15.000	1895	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	980 ..	...
1858	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1030 ..	1020 ..	1030 ..	1030 ..	...
1847-1854	28.750	1899	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	930 ..	...	950 ..	...	950 ..	...
1852	21.000	1905	500	»	625	mars	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	482 50	482 50	482 50	482 50	...
1854	102.614	1958	»	»	625	décembre.	25 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	...	...	...	500 ..	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	510 ..	512 50	512 50	512 50	...	503 50
1852	[illegible]	1953	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	...	487 50	487 50	457 50	480 ..	...
»	5.[illegible]	1903	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1946	300	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	385 ..	...	385 ..	...	385 ..	...
1845	6.000	1916	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	1.3 ..	...	...	...	...	...
1848	17 410	1944	500	»	562	mai.	16 87	Do.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1855	235.000	1909	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Grand-Central (nouvelles)	290 25	288 ..	290 75	290 25	290 25	...
1854	63.643	1904	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	...	290 ..	290 ..
1855	364.900	1904	divers.	»	500	avril.	15 ..	Do.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	303 ..	300 25	300 ..	300 25	3 5 ..	305 ..
1852-1857	1142.000	1901	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	301 ..
1854-1857	675.000	1906	divers.	»	500	mai.	15 ..	Do.	Nord	303 50	301 25	303 50	303 50	303 ..	305 ..
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Do.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	290 25	285 ..	...	285 ..	285 ..	...
1857	54.343	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Do (nouvelles)	290 25	285 ..	290 75	285 ..	287 ..	...
»	230.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 50	...	...	300 ..	301 50	300 25
»	1.250.000	1101	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	293 ..	297 50	297 50	297 50	296 25	295 ..
»	211.000	1963	290	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Bourbonnais	290 75	290 75	290 75	...	290 75	290 2
»	340 180	1957	285	»	500	juin	15 ..	Do.	Midi ... gar.	290 25	290 25	287 50	290 25	277 ..	290 2
»	23 610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	...	...	...	...	...	...
1857	304 547	1960	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	290 25	287 50	287 50	290 25	287 50	285 25
»	28 273	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	290 ..	290 25	290 25	285 ..	285 25	285 ..
»	38 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Do.	Dauphiné ... gar.	290 25	280 25	280 25	285 ..	285 ..	2 5 25
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 ..	Do.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	297 50	280 ..	270 ..	2 .. 75	280 75	280 ..
»	563.628	1948	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	256 75	2.0 75	280 ..	2.0 ..	2.0 50	271 2
1857	300.000	1909	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	2.1 25	2.. 50	253 50	251 25	251 25	251 2
1858	...	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	236 25	235 75	240 ..	241 25	240 ..	240 ..
»	»	»	»	»	»	»	15 ..	»	Saragosse-Pampelune	230 ..	231 50	233 ..	2.3 ..	2.5 ..	234 50
1860	100 000	19.2	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	238 25	240 75	100 ..	200 ..	250 75	.00 ..
1850	14.576	1937	300	»	90	»	15 ..	Do.	Cordoue à Séville	253 ..	...	...	200 ..	...	2 5 7
1858	»	1960	»	»	500	»	15 ..	Do.	Séville à Xérès	...	200 25	206 25	204 25	200 25	200 ..
»	»	»	»	»	...	»	.. ..	»	Nord de l'Espagne	...	251 25	254 50	253 75	253 75	253 75
»	100.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	105 ..	103 ..	103 75	103 75	103 ..	...

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 7 Comptant	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Comptant	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Comptant	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Comptant	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Comptant	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Comptant	Vendredi 13 Terme
Fonds français.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	68 85	68 ..	68 75	68 70	68 60	68 65	68 75	68 60	68 ..	68 85	68 60	68 65
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	97 70	97 70	97 85	97 80	97 45	97 25	97 50	97 50	97 25	.. ..	97 25	.. 82
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2830 ..	» »	2840 ..	» »	2820 ..	» »	2805 ..	» »	2805 ..	» »	2800 ..	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	670 ..	» »	670 ..	... »	675 ..	» »	670 ..	... »	670 ..	» »	6.0 25	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	820 ..	... ..	817 50	675 ..	823 50	... ..	816 25	... ..	8.3 ..	875 ..	873 75	... ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1856	400 ..	... ..	400 ..	... ..	480 ..	... »	400 ..	... »	455 ..	... »	455 ..	» ..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 do do	... ..	... ..	... ..	... ..	445 75	» »	447 50	» »	450 ..	» »	450 ..	» ..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 do do	97 50	» »	97 50	» »	95 25	» »	97 50	» »	97 50	» »	95 7.	» ..
— 10e d'Obligat. 3 0/0 do novembre 1858	91 50	»	91 25	» »	91 25	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» ..
— Promesse d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1010 ..	»	1000 ..	» »	1005 ..	»	1000 ..	» »	1005 ..	» »	1005 ..	» ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	723 ..	690 75	721 25	721 25	725 ..	697 50	720 ..	697 50	697 50	697 75	713 75	717 50
Crédit industriel et commercial	550 ..	... ..	552 50	552 50	551 25	... ..	517 50	550 25	550 ..	555 ..	550 ..	... ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1120 ..	» »	1110 ..	» »	... ..	» »	1100 ..	» »	... ..	» »	1110 ..	» ..
Do do 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	495 ..	» »	490 25	» »	495 ..	» »	495 ..	» »	495 ..	» »	491 75	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1860	221 25	» »	223 25	» »	225 ..	» »	223 75	... ..	221 25	» »	226 25	» ..
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	... ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	» »	» »	... ..	» »	... ..	» ..
Fonds étrangers.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	93 4/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	» »	93 2/8	» »	93 4/8	» »	93 1/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	.. o/o	» »	97 1/4	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	97 1/2	» »	97 1/2	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	83 50	.. ..	83 75	» »	83 50	.. ..	83 50	.. ..	83 50	» »	84 50	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	.. ..	» »	53 ..	» »	.. ..	» »	53 ..	» »	.. ..	» »	53 50	»
Autrichien 5 0/0 tout payé, jouissance janvier 1860	79 1/8	» »	79 o/o	» »	79 o/o	» »	.. o/o	» »	79 1/8	» »	79 1/4	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	... ..	... ..	3.0 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	380 ..	... ..	... ..
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	80 1/2	» »	84 o/o	» »	83 1/4	» »	81 o/o	» »	84 1/2	» »	84 1/2	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés jouissance janvier 1860	465 75	... ..	472 50	473 75	472 50	... ..	470 ..	... ..	470 ..	480 ..	472 50	475 ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	39 1/4	39 1/2	39 1/4	.. o/o	39 o/o	.. o/o	39 1/4	39 o/o	.. o/o	.. o/o	39 1/4	.. o/o
Do 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	.. o/o	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	45 1/4	»
Do Do 1861, jouissance janvier 1860	48 1/2	.. o/o	45 1/4	.. o/o	45 1/4	.. o/o	45 o/o	.. o/o	.. o/o	.. o/o	45 o/o	.. o/o
Do intérieur, jouissance janvier 1860	45 1/4	46 1/8	47 3/4	48 o/o	47 3/4	47 3/4	47 1/4	47 1/2	47 7/8	47 7/8	.. o/o	.. o/o
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	... ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	... ..	... ..	... ..	» »	... ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1037 — 19ᵉ ANNÉE — N° 29 — SAMEDI 21 JUILLET 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

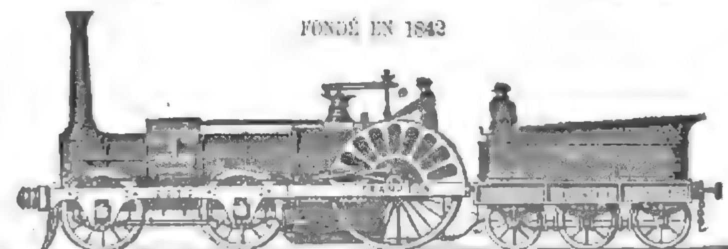
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étrangers............ 18 —

PRIX DES INSERTIONS
Corps du Journal (la ligne).... 2 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

(LIGNE PIO-CENTRALE.)

MM. les actionnaires sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée au lundi 25 juin 1860, n'ayant pas atteint le nombre d'actions prescrit par l'art. 32 des statuts, une nouvelle convocation est faite pour le mercredi 25 juillet courant, à huit heures du soir, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

L'assemblée a pour objet, comme il a été dit dans la première convocation :

D'approuver, s'il y a lieu, les comptes; de recevoir diverses communications et statuer sur ces communications;

De recevoir également communication des suites données aux pouvoirs extraordinaires conférés par l'assemblée générale du 15 septembre 1859;

De conférer au Conseil d'administration tous pouvoirs qui pourront être nécessités par les circonstances.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins cinquante actions, et de les avoir déposées au moins dix jours avant la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le marché des fonds publics s'est ressenti cette semaine des événements qui se sont accomplis en Syrie. Malgré les bonnes dispositions que nous avions constatées samedi dernier; malgré l'abondance des capitaux, le 3 0/0 est descendu de nouveau aux environs de 68 25. Les positions prises à la baisse, qui auraient été facilement emportées si aucun élément extérieur n'avait pesé sur les transactions, ont naturellement aidé à cette réaction, et malgré la bonne tenue du comptant et les conditions favorables dans lesquelles se trouve la spéculation à la hausse, c'est la baisse qui a eu le dessus. Mais nous ne croyons pas que ce premier effet d'inquiétudes certainement exagérées puisse être durable. La lettre adressée par le sultan à l'Empereur témoigne des bonnes intentions du gouvernement ottoman, et dussent ces intentions rester stériles, la note que publie aujourd'hui le *Moniteur* ne peut laisser de doute sur une solution prompte et énergique. Le gouvernement de l'Empereur a proposé à la Porte et aux autres cabinets européens l'adoption commune des mesures exigées par les circonstances, et il n'est pas possible d'équivoquer sur les mesures dont il s'agit. L'Europe entière tiendra à honneur de suivre la France dans l'œuvre de réparation à laquelle elle la convie; mais quelle que soit à cet égard l'attitude des puissances — et elle ne saurait être douteuse — l'intervention de la France et de l'Angleterre suffirait pour assurer la punition des coupables et la sécurité dans l'avenir des populations chrétiennes.

On ne voit pas d'ailleurs comment ce qu'on appelle la question d'Orient pourrait renaître de cet incident. Nous ne nous faisons pas d'illusions, la question d'Orient existe aujourd'hui comme il y a vingt ans, comme il y a cinq ans; elle compte toujours au nombre d'une des plus grandes difficultés européennes; mais il nous semble que tout ce qui pourrait la compliquer disparaît aujourd'hui devant l'accord des puissances, et cet accord ne nous paraît pas douteux. En effet, la politique s'efface ici pour faire place à l'humanité, et sur ce terrain, il ne saurait survenir de dissidences entre des peuples civilisés.

Nous croyons donc que la panique toute naturelle qui a envahi la Bourse aura bientôt son terme, et que les éléments favorables

que nous énumérions samedi dernier prendront prochainement le dessus. Trop d'intérêts sont engagés en ce moment, dans le sens de l'amélioration des cours, pour que la tendance générale ne finisse pas par dominer la pression des événements étrangers au marché, et aux considérations financières proprement dites.

Les efforts qui avaient été tentés pour rendre à la Bourse la liberté dont elle a si grand besoin, et dont nous avons eu ici même l'occasion de parler avec la méfiance d'une expérience trop éprouvée, ont échoué de nouveau. Nous n'avons plus le courage, et nous croyons inutile de discuter les mesures successivement proposées pour remplacer, puisque tel est le mot dont on juge à propos de se servir, le droit d'entrée à la Bourse. Parmi celles-ci figurait la proposition de prélever un droit de 5 0/0 les courtages des agents de change. C'est là un singulier oubli de ce qui s'est passé récemment : lors de la disparition de la coulisse, le premier soin de la Chambre syndicale a été de diminuer les courtages et de dégrever ainsi les négociations de Bourse, et cette diminution n'a pas suffi pour ramener la clientèle disparue ; autant vaudrait sans doute ne pas abaisser les barrières actuelles que d'imposer une pareille charge à la spéculation. Dans un office d'agent de change, l'intérêt du capital engagé et les éventualités de pertes représentent en moyenne 70 0/0 du montant des courtages, le bénéfice réel n'est pas de plus de 30 0/0 ; le nouvel impôt qu'on proposait représentait donc environ un sixième des bénéfices nets.

Il a bien fallu renoncer à cet expédient. On a alors songé à une augmentation de patente de 2,000 fr., à un timbre de 1 fr. sur les bordereaux, puis, de guerre lasse, on s'en est tenu au *statu quo*, c'est-à-dire au tourniquet.

Pour nous, nous préférons de beaucoup ce résultat négatif à une combinaison de la nature de celles dont nous venons de parler : le remède eût été pire que le mal, et sans doute le moment viendra où malgré toutes les résistances, on sera obligé de reconnaître qu'il n'y a pas de motifs sérieux pour remplacer un impôt purement fiscal, qu'on s'accorde à considérer comme nuisible aux intérêts publics et privés, et que le seul moyen d'en retrouver certainement et bien au delà la valeur, c'est de l'abolir complétement.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 05, ferme à 68 20.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 25, ferme à 97 45.

L'emprunt est coté 68 40.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	30.32 0/0
Dauphiné	23.40 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	19.63 0/0
Lyon-Genève	17.78 0/0
Midi	16.44 0/0
Orléans	13.78 0/0
Ardennes	13.38 0/0
Est	9 56 0/0
Ouest	8.30 0/0
Nord	6 8½ 0/0
Paris-Lyon-Méditerran (Paris-Marseille)	2.33 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	37.42 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	28 81 0/0
Bessèges à Alais	20.15 0/0
Union Suisse	6.10 0/0
Ouest suisse	6.01 0/0
Autrichiens	3.74 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	13 juillet	20 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0	69 15	68 25	» »»	» 90
Rente 4 1/2 0/0	97 50	97 45	» »»	»» 05
Banque de France	2800 »	2830 »»	30 »»	»» »»
Consolidés	93 4/8	93 3/8	»» »»	»» 1/8
Crédit foncier	880 »»	887 50	7 50	» »»
Crédit industriel et com.	575 »»	580 »»	5 »»	» »»
Crédit mobilier	717 50	672 50	»»	45 »»
Comptoir d'Escte	676 25	672 50	»» »»	3 75
Orléans	1373 75	1357 50	» »»	16 25
Nord	960 »»	947 5.	» »»	12 50
Nord nouveau	860 »»	865 »»	» »»	15 »»
Est	610 »»	613 75	3 75	» »»
Paris-Méditerrane	897 50	882 50	» »»	15 »»
Midi	508 75	501 25	» »	7 50
Ouest	577 50	572 50	» »»	5 »»
Genève	380 »»	368 75	»» »»	11 25
Dauphiné	577 50	567 50	» »»	10 »»
Graissessac-Béziers	85 »»	85 »»	» »»	» »»
Ardennes ancien	460 »»	440 »»	» »»	10 ex
Ardennes nouveau	470 »»	460 »»	» »»	5 ex
Ch. Autrichiens	511 25	502 50	»» »»	8 75
Victor-Emmanuel	402 50	397 50	» »»	5 »»
Russes	491 25	485 »»	» »»	2 50ex
Romains	342 50	342 50	» »»	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	506 25	497 50	»» »»	8 75
Saragosse-Pampelune	476 25	480 »»	3 75	» »»
Saragosse	522 50	513 75	» »»	8 75

LES CONCESSIONS ÉVENTUELLES.

On sait que par suite des conventions intervenues entre le ministre des travaux publics et les Compagnies de chemins de fer, le réseau des chemins de fer a été divisé pour chacune de ces Compagnies en deux parties distinctes, désignées sous le nom d'ancien et de nouveau réseau.

Les revenus de l'ancien réseau ne sont pas garantis ; les droits des tiers sont seulement réservés en ce qui concerne les garanties d'intérêt accordées par des actes antérieurs.

Le nouveau réseau seul jouit, pendant cinquante ans, d'une garantie d'intérêt, avec amortissement calculé au taux de 4 65 0/0.

Dans ce nouveau réseau, sont comprises les concessions éventuelles pour une longueur de 1,838 kilomètres, figurant dans le chiffre des dépenses de construction restant à faire pour 615,500,000 fr.

On sait quelle différence existe entre les concessions faites à titre définif et celles faites à titre éventuel. Pour les premières, le délai de la construction est fixé, et cette construction est par conséquent certaine, tandis que les concessions éventuelles sont en quelque sorte facultatives pour les Compagnies, et qu'il leur est possible d'en retarder l'exécution, jusqu'au jour, bien entendu, où l'administration intervient, et où toutes les formalités nécessaires pour arriver à l'exécution se trouvent remplies.

Lorsque le Corps législatif a été saisi des divers projets de chemins de fer d'embranchement et autres qui viennent d'être votés pour la plupart, il s'est manifesté parmi les populations appelées à jouir dans un temps donné de l'avantage d'une ligne de fer, figurant dans les concessions éventuelles, une crainte toute naturelle. On s'est demandé si ces nouvelles concessions, qui vont entrer immédiatement dans la période d'exécution, n'empêcheraient pas la réalisation des concessions plus anciennes comprises à titre éventuel dans les dernières conventions passées avec les Compagnies de chemins de fer. Il nous a été adressé à cet égard de plusieurs localités importantes des questions auxquelles nous croyons pouvoir répondre dès aujourd'hui d'une manière générale.

Les concessions qui viennent de faire l'objet des votes, en quelque sorte d'urgence, demandés au Corps législatif, tiennent toutes de la manière la plus étroite aux intérêts industriels engagés dans la lutte avec la concurrence étrangère. De là, la nécessité d'une exécution immédiate. Mais ces travaux spéciaux ne doivent nuire en aucune manière à la réalisation de la construction du réseau français antérieurement concédé. Le point de départ et le motif des nouvelles conventions est précisément l'exécution des engagements des Compagnies restés depuis longtemps en souffrance. Au commencement de 1859, sur 1,838 kilomètres concédés à titre éventuel, 204 seulement avaient été rendus définitifs. L'administration a trouvé, avec raison, que les Compagnies mettaient trop de lenteur dans la réalisation des lignes concédées, et elle a pris l'initiative, en organisant tout un service d'ingénieurs spéciaux, chargés d'étudier les chemins de fer éventuels.

Les études sont commencées sur tous les points, et il y a lieu d'espérer qu'à la fin de l'année toutes les enquêtes seront faites et que toutes les concessions deviendront ainsi définitives par la promulgation des décrets qui déclareront l'utilité publique des lignes classées jusqu'ici comme éventuelles.

Les explications qui ont été données au

Corps législatif lors de la discussion du chemin de fer de Caen à Flers, etc., sont d'ailleurs de nature à confirmer nos informations particulières sur ce sujet.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CAEN A FLERS, DE MAYENNE A LAVAL, D'ÉPINAL A REMIREMONT, DE LUNÉVILLE A SAINT-DIÉ.

Le Corps législatif, dans sa séance du 18 juillet courant, a adopté le projet de loi relatif à l'établissement des chemins de fer d'embranchement de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, d'Epinal à Remiremont, de Luneville à Saint Dié.

Nous avons analysé ce projet et le rapport auquel il a donné lieu dans nos numéros des 23 juin et 14 juillet dernier.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BARR, A MUTZIG ET A WASSELONNE, ET DE HAGUENAU A NIEDERBRONN.

Le projet relatif à la concession d'un chemin de fer de Barr à Mutzig et à Wasselonne, et de Haguenau à Niederbronn, analysé dans notre dernier numéro, a été adopté par le Corps législatif, dans sa séance du 18 courant.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE BESANÇON A VESOUL ET DE BESANÇON A GRAY.

Le projet relatif à l'établissement d'un chemin de fer de Besançon à Vesoul et de Besançon à Gray, analysé dans notre dernier numéro, a été adopté également le 18 courant par le Corps législatif.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER D'AIGUES-MORTES A LA LIGNE DE NIMES A MONTPELLIER.

Le Corps législatif a été saisi, dans sa séance du 16 courant, d'un projet de loi tendant à allouer au nom de l'État, soit une garantie d'intérêt, soit une subvention, en vue de la concession du chemin de fer d'Aigues-Mortes à la ligne de Nîmes à Montpellier.

L'exposé des motifs de ce projet en expose l'utilité.

Aigues-Mortes est le seul port de mer du département du Gard. Rattachée au réseau des voies navigables du Midi par plusieurs canaux, notamment ceux des Étangs et de Beaucaire, cette ville est séparée des voies ferrées par une distance de 16 à 20 kilomètres, et elle attribue à cette circonstance la décadence de son commerce maritime. Le département du Gard, la ville d'Aigues-Mortes et celle de Nîmes verraient dans la création d'un embranchement qui relierait ce port au réseau, un travail de première nécessité.

Au reste cet embranchement était réclamé, dès l'année 1838, par le rapporteur du projet de loi relatif au chemin de fer de Montpellier à Nîmes, et en 1852 par le rapporteur du projet de loi sur la fusion des Compagnies de chemins de fer méditerranéens.

La Compagnie propriétaire des salines de Penais, aux environs d'Aigues-Mortes, dont la production actuelle est évaluée à 65,000 tonnes, est disposée à faire des travaux pour élever cette production à 100,000 tonnes, pour le cas où ses établissements seraient reliés au chemin de la Méditerranée, et elle s'engage à fournir à l'embranchement un trafic annuel de 50,000 tonnes, ou de payer à la Compagnie concessionnaire une indemnité de 1 fr. par chaque tonne non transportée au-dessous du chiffre garanti.

L'embranchement d'Aigues-Mortes donnerait satisfaction à des intérêts non moins considérables en abaissant de 2 fr. environ le prix de la houille du bassin d'Alais, rendue sur le rivage de la Méditerranée et employée par notre navigation à vapeur ou destinée à l'Algérie. Le port d'Aigues-Mortes est en effet, sur la côte méditerranéenne, le plus rapproché de ce riche bassin houiller, et cet abaissement des frais de transport mettrait nos exploitations minières en mesure de lutter avec plus d'avantage contre les charbons anglais.

Enfin, il permettrait l'arrivage en France à un prix plus réduit, des riches minerais de fer de Bone et d'Aïn-Mouse, employés par les hauts-fourneaux d'Alais, et encouragerait la création de nouveaux établissements métallurgiques dans les environs d'Aigues-Mortes.

Le tracé, étudié en 1860, sous la direction de l'ingénieur en chef du département du Gard, suit le canal de la Radelle, sur le côté opposé du bassin, le traverse, arrive au Vidourle dont il suit le chemin jusqu'en face de Masillargues, en prenant par Saint-Laurent. Il se rapproche ensuite du village d'Aimargues, et vient aboutir à la ligne de la Méditerranée, dans la station d'Aigues-Vives, après un parcours de 20 kil.

La dépense par kilomètre est évaluée à 110,000 fr., non compris le matériel roulant, dont la dépense porterait le chiffre total à 2,500,000 fr.

Toutefois un tracé plus court, par les marais desséchés de la Carbonnière, avec embranchement sur le chemin de Cette, à 1,200 mètres de la station de Gallasques, coûterait 2,550.000 fr.

Le montant des subventions locales s'élèverait à 530,500 fr., dans l'hypothèse du premier tracé aboutissant à Aigues-Vives. En admettant un produit de 66,000 fr., qui est dans les probabilités, et qui correspondrait à l'intérêt à 5 0/0 d'un capital de 1,320,000 fr., il suffirait que l'État allouât à la Compagnie concessionnaire une subvention de 680,000 f., pour que celle-ci retirât des capitaux affectés à l'entreprise un revenu de 5 0/0. Le projet propose de fixer à 750,000 fr. le maximum de la subvention à allouer à la Compagnie concessionnaire.

Dans ce cas, et la Compagnie de la Méditerranée consentant à se charger de la fourniture du matériel roulant, comme elle l'a fait pour la Compagnie de Bességes, le concours des localités s'élèverait à 31,000 fr. environ par kilomètre, et celui de l'État à 44,000 fr., c'est-à-dire à près de la moitié de la dépense totale.

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Les événements qui se sont accomplis en Italie depuis l'année dernière devaient amener certains changements dans l'organisation des diverses compagnies de chemins de fer qui traversent les parties de la péninsule comprises dans les remaniements territoriaux. Le traité de Zurich qui a consacré la réunion de la Lombardie au Piémont a réglé par une disposition formelle les obligations respectives du gouvernement autrichien et du gouvernement piémontais à l'égard des chemins de fer lombards-vénitiens. Bien qu'aucune clause analogue n'ait été introduite dans le traité qui cède le duché de Savoie à la France, il ne saurait être douteux que le chemin de fer Victor-Emmanuel, devenu français dans toute l'étendue de son réseau primitif, ne soit compris dans l'application des règles internationales généralement admises.

En annexant la Savoie à son territoire, la France se trouve purement et simplement substituée au Piémont dans ses engagements vis-à-vis des tiers, et, de même que le gouvernement impérial a accepté la portion de la dette publique du royaume sarde afférente à la Savoie, de même il se trouve chargé envers la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel de toutes les obligations contractées envers celle-ci par le gouvernement piémontais.

On sait que la Compagnie du chemin Victor-Emmanuel, constituée en 1853 pour construire le réseau de la Savoie depuis les abords de Genève jusqu'à l'entrée du mont Cenis, a pris l'exploitation de la ligne de Suze, dont les actions lui appartiennent en grande partie, et s'est fusionnée avec la Compagnie de Novare, de manière à parcourir les États sardes dans toute leur étendue, depuis l'ancienne frontière de France, sur le Rhône, jusqu'à la frontière lombarde sur le Tessin.

La séparation de la Savoie et du Piémont amène forcément la division du chemin de fer Victor-Emmanuel en deux réseaux distincts séparés par le mont Cenis: réseau français et réseau italien. Le réseau français comprend précisément les concessions originaires de 1853 modifiées uniquement au point de vue des détails de *tracé* compris dans le cahier des charges sur les dépenses

encore indéterminées du tracé modifié comme sur celles du projet primitif.

Le gouvernement sarde avait garanti un intérêt de 4 1/2 pour cent pendant les quatre-vingt-dix-neuf années de la concession.

On ne peut se dissimuler que cette division inévitable ne doive être avantageuse à l'avenir de l'entreprise, et qu'elle ne doive, dans une certaine mesure, participer aux bienfaits que toutes les valeurs foncières et industrielles de la Savoie doivent recueillir de l'annexion.

Par le fait même de la substitution de la garantie du gouvernement impérial à la garantie sarde, les actions du Victor-Emmanuel profiteront nécessairement, pour la partie française, de l'écart qui existe en faveur de la rente française comparée au cours de la rente piémontaise.

Il est facile de comprendre que la garantie des gouvernements produit sur le cours des valeurs qui en jouissent un effet corrélatif à celui de leur propre crédit, avec une certaine faveur dans les cours, à cause des éventualités avantageuses qu'on peut toujours attendre d'un chemin de fer, outre l'intérêt garanti.

En effet, le 5 0/0 sarde est à 83 fr. 50 c. avec le coupon, et le cours du Victor-Emmanuel, avant le coupon détaché était à 410 fr. environ, avec garantie de 4 1/2, ce qui, pour une garantie de 5 0/0, représenterait environ 456 fr., corrélatif du cours de 91 fr. en rentes 5 0/0 sardes.

La garantie de 4 1/2 une fois transmise du gouvernement sarde au gouvernement français, il est naturel de supposer que le titre du Victor-Emmanuel pour la partie française, c'est-à-dire pour la moitié environ de l'actif actuel de la Compagnie, se règlera sur le cours de rentes 4 1/2 françaises. Ce cours est aujourd'hui de 97 fr. 50; donc le cours correspondant pour les actions françaises du Victor-Emmanuel serait de 487 fr. 50, lors même qu'il ne serait rien accordé aux éventualités à venir du chemin, et qu'il ne serait pas tenu compte du remboursement possible des titres de rente du 4 1/2 français, dans un petit nombre d'années. La corrélation avec le 3 0/0 français donnerait évidemment un chiffre beaucoup plus élevé.

D'un autre côté, comme les sections italiennes qui traversent les plaines les plus fertiles et les provinces les plus riches du Piémont, donnent des recettes toujours croissantes et permettent une exploitation fructueuse par elles-mêmes, indépendamment de la garantie piémontaise de 4 1/2 qui leur a été également et subsidiairement assurée, on est en droit de penser que la situation générale du chemin de fer Victor-Emmanuel doit s'améliorer sensiblement dans un avenir très-peu éloigné, c'est-à-dire dès la prochaine conclusion des conventions internationales en ce qui regarde les chemins de fer.

F. Grimaud.

EMPRUNT DE LA VILLE DE PARIS.

Le Corps législatif a adopté, dans la séance du 19 courant, à la majorité de 179 suffrages contre 47, sur 226 votants, le projet de loi ayant pour objet d'autoriser la ville de Paris à émettre 287,618 obligations au capital de 500 fr., pour subvenir à des dépenses extraordinaires.

Nous croyons utile d'extraire du rapport de M. Devinck sur ce projet quelques renseignements qui sont de nature à établir la situation financière de la ville de Paris.

Le montant de l'emprunt s'élèvera à 143,809,000 fr., sur lesquels la Caisse des travaux de Paris recevra la somme nécessaire pour réduire le montant de ses bons au chiffre de 60 millions de francs; le surplus sera employé à l'achèvement de travaux extraordinaires déterminés par des votes législatifs, ainsi qu'aux dépenses de toute nature occasionnées par l'extension des limites de Paris.

Le rapport résume ainsi la situation de la dette de la ville de Paris.

La ville a à rembourser :

Sur l'emprunt de 50 millions émis en 1852 et qui doit être amorti en dix années..................fr.	44,639,000 »
Sur l'emprunt de 75 millions contracté en 1855, et dont le solde est payable en trente-sept années........	71,904,500 »
A l'administration de l'assistance publique, pour le prix des marchés cédés par les hospices à la ville, mais cela en 1874 seulement...	12,330,528 »
Enfin, le montant des emprunts dont étaient grevées les communes annexées...	119,000 »
Ensemble....fr.	128,893,028 »

Dans cette somme n'est pas compris le montant des annuités dues pour le rachat du péage sur les ponts, annuités échelonnées jusqu'en 1897, dont la prochaine est de 519,575 fr., et la dernière de 228,267 fr.

Le service annuel de la totalité de la dette, intérêts et amortissement, doit être assuré par les ressources ordinaires du budget de la ville.

En se reportant à ce budget on trouve que le service des intérêts de la dette exige une

somme de.............fr.	8,103,240 61
Celui de l'amortissement.	4,790,575 »
Ensemble......fr.	12,893,815 61

L'excédant des recettes ordinaires de la ville sur les dépenses de même nature est de 23,155,178 fr., et c'est sur cette somme de 23 millions environ que la ville de Paris s'est engagée à prendre l'annuité nécessaire pour exécuter dans un délai de dix années les grands travaux extraordinaires sanctionnés par la loi du 28 mai 1858, et dont la dépense totale doit s'élever à 180 millions, dont 50 millions à la charge de l'Etat.

Les fonds nécessaires pour former le montant de la part contributive de la ville dans les diverses opérations engagées, se montent à 130 millions 921,388 fr. 13 c. Il a paru, par conséquent, plus régulier de consacrer le nouvel emprunt de 130 millions environ aux dépenses des grands travaux engagés, et de laisser libres et affectés aux dépenses de l'annexion 16 millions par chaque exercice.

En résumé;

La combinaison financière du projet consiste à répartir, sur trente-sept années, des charges qui pèsent sur huit années; elle a pour but de dégager, dans une certaine proportion, au moyen d'un emprunt dont le service n'exigera que 7 millions, l'excédant annuel d'environ 23 millions applicable aux grands travaux extraordinaires. En agissant ainsi, on libère 9 millions sur les 16 qui auraient été nécessaires pour l'achèvement, en huit années, des travaux qui ont fait l'objet des lois précitées.

Par cette combinaison on obtient la disponibilité d'un excédant de 16 millions qui devra s'accroître des recettes extraordinaires, et l'on donne au budget municipal toute l'élasticité dont il a besoin pour répondre aux nécessités qui pourront se produire par suite de l'extension des limites de Paris.

Elle n'impose aucune nouvelle charge aux contribuables, les recettes actuelles suffisant aux besoins.

Quant à la nature des titres à négocier pour le montant de l'emprunt, dit le rapport, la ville demande à émettre 287,618 obligations, constituées au capital de 500 fr., rapportant 15 francs d'intérêt, payables par semestre, divisées en deux séries, ayant droit à des lots montant annuellement à 300,000 fr. pour chacune, et remboursables en trente-sept années à partir du 1er septembre 1860. Ces obligations seront calquées sur celles de l'emprunt de 1855, afin de mettre les nouvelles en rapport identique avec les anciennes, et de placer les preneurs du dernier emprunt dans la position où se trouvent les propriétaires des titres émis en 1855; c'est en outre une bonne combinaison de ramener autant que possible, ces valeurs de crédit à un seul et même titre.

« La ville, dit en terminant le rapport, a vu s'élever son crédit alors qu'elle réalisait les plus grandes choses qui aient été exécutées à Paris dans le courant de ce siècle; ce fait peut être considéré comme étant la sanction de l'opinion publique. En 1855, la ville négocia à 400 fr. des obligations remboursables à 500 fr., et le cours actuel de ces mêmes titres est aujourd'hui de 490 fr.; la nouvelle émission d'obligations a fait à peine fléchir ce cours, et cette différence dans le taux de la négociation représente près de 20 0/0, ce qui donnera plus de 25 millions d'augmentation dans le produit de l'emprunt. »

On trouvera ci-après, aux actes officiels, le texte du projet de loi qui a été adopté, et dans lequel aucun changement n'a été introduit, sauf dans le titre qui porte: que l'emprunt est fait « pour concourir avec d'autres ressources à des dépenses extraordinaires de la ville de Paris; » au lieu de l'ancienne rédaction qui était celle-ci: « pour concourir avec d'autres ressources aux dépenses de toute nature nécessitées par l'extension des limites de la ville de Paris. »

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 14 JUILLET 1860 (1)

Désignation des compagnies.	Recettes kilométriques.	Cours des Actions au 14 juillet
Paris-Méditerranée.......	34.637 04	896 25
Nord....................	31.753 »»	961 25
Orléans.................	23.529 97	1375 »»
Ouest...................	21.505 85	581 25
Est.....................	18.969 24	610 »»
Bességes................	16.015 47	440 »»
Midi....................	14.230 30	512 50
Genève..................	13.486 62	381 25
Ardennes................	10.089 02	460 »»
Dauphiné................	10.186 62	577 50
Autrichiens	fl.6.988 25	511 25
	Au 14 juillet.	
Madrid à Alicante.......	16.979 07	510 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	13.761 71	505 »»
Victor-Emmanuel.........	13.889 18	411 25

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les travaux du chemin de fer de Toulon à Nice, poursuivis, comme nous l'avons dit, depuis quelques mois sur divers points, et notamment au contre-fort de l'Esterel, entre Fréjus et la Napoule, viennent de commencer à Cannes à l'entrée de la ville, côté ouest, où sera établi un tunnel de près de 200 mètres, et à l'endroit près duquel doit être construite, côté est, la gare.

Ces travaux comprendront plusieurs ouvrages d'art qui, comme ceux de toute la ligne, attireront l'attention du voyageur. Ils vont être poussés avec une grande activité, et il est probable que Nice jouira, plutôt qu'on ne le pensait, des immenses avantages que doivent lui assurer des communications rapides avec l'intérieur de l'Empire.

— On écrit de Stuttgart à la *Gazette d'Augsburg* :

« Les représentants des cinq chemins de fer compris dans le trajet de Vienne à Paris ont des conférences ici depuis quelques jours, sous la présidence de M. Knapp, ministre des finances du Wurtemberg. Nous apprenons qu'ils se

sont complétement entendus sur les points principaux. Dans les deux trains de vitesse il n'y aura de changement de voiture entre Kehl et Vienne ni dans la direction de Vienne à Paris, ni dans celle de Paris à Vienne ; il est probable même que lorsque le pont de Kehl sera achevé, on ne changera pas de wagons de Vienne à Paris. »

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Cadet, 16, à Paris. Dépôt de 10 actions, 20 jours avant la réunion, rue Bergère, 14.

6 août. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

25 août. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève, quai du Rhône, maison Laya. (Voir l'avis publié aux annonces.)

12 septembre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, à une heure de relevée. Dépôt de 50 actions au moins à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

18 septembre. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

13 juillet. — **Société des chemins de fer russes.** — Paiement du semestre d'intérêts, soit 3 fr. 75 c. pour les actions non libérées, et 12 fr. 50 c. pour les titres libérés, place Vendôme, 15.

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts du premier semestre 1860, soit 10 fr. pour les actions anciennes, et 5 fr. pour les actions nouvelles, sous déduction de l'impôt de 31 c. pour les actions anciennes, et de 33 c. pour les nouvelles, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68.

(1) Voir, pour les avis de paiements d'intérêts et de dividendes, notre numéro du 7 juillet, page 583.

Service des Obligations.

2 juillet. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête de notre numéro du 7 juillet.)

2 juillet. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement des intérêts semestriels, soit 15 fr. par obligation, à la Caisse générale des chemins de fer, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis placé en tête de notre numéro du 7 juillet.)

2 juillet. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts du premier semestre, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 30 juin.)

15 juillet. — **Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Intérêts semestriels de 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié à notre numéro du 16 juin, page 537.)

APPELS DE FONDS

20 juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces du 14 juillet.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

1er septembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des 46 obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage qui a eu lieu à l'assemblée générale du 14 juillet, et dont la liste se trouve à l'avis publié à nos annonces de ce jour.

P. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
								0/0	0/0
EST (1)	Du 8 au 14 juillet	1683	1,229,413 05	730 48	1618	1,078,760 75	666 72	9.56	».»»
ORLÉANS (1)	8 — 14 —	1475	1,299,056 82	881 33	1475	1,120,967 25	759 98	13.78	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	8 — 14 —	1406	1,851,646 06	1,316 96	1406	1,809,700 31	1,287 13	2.33	»
OUEST (1)	8 — 14 —	1213	1,037,805 70	855 55	1188	938,580 81	790 »»	8.30	»
NORD (1)	8 — 14 —	904	1,109,897 70	1,151 32	904	1,028,737 25	1,077 [illegible]	6.86	»
MIDI (1)	8 — 14 —	793	407,316 60	513 64	793	349,787 80	441 09	16.44	»
LYON A GENÈVE (1)	8 — 14 —	231	146,931 86	636 07	231	124,735 84	539 98	17.76	»
ARDENNES (1)	8 — 14 —	164	70,541 57	430 13	157	59,580 35	379 65	13 32	»
DAUPHINÉ	8 — 14 —	134	61,575 12	459 53	134	49,898 60	372 37	23.40	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	8 — 14 —	33	20,026 50	606 86	33	25,081 55	760 05	».»»	20.35
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard }	1er — 7 —	1326	908,903 77	685 51	1316	1,267,202 22	962 91	»	28.81
AUTRICHIENS	8 — 14 —	1323	fl. 387,685 »»	293 03	1326	fl. 402,805 »»	301 »»	»	3.74
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	1er — 7 —	482	278,987 97	578 82	482	214,650 42	445 35	30 32	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	1er — 7 —	57	20,393 53	359 57	57	17,123 10	300 40	19.43	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Alcazar à Manzanares	1er — 7 —	50	8,497 38	169 95	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	8 — 14 —	275	76,398 33	277 81	275	81,362 83	295 86	»	6.16
CENTRAL SUISSE	» — »» —	»»»	»	»	»	»	»	»	».»»
VICTOR-EMMANUEL	2 — 8 —	214	127,141 70	594 13	214	203,197 00	949 52	».»»	37.42
OUEST SUISSE	6 — 12 —	97	42,736 08	440 58	80	37,503 06	468 79	»	6.01
GUILLAUME-LUXEMBOURG	1er — 7 —	53	11,005 »»	225 »»	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

ACTES OFFICIELS.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'Algérie et des colonies,

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 ;

Vu la loi du 20 juin 1860, relative à la concession des chemins de fer de l'Algérie, qui autorise notre ministre secrétaire d'Etat de l'Algérie et des colonies à consentir, au nom de l'Etat, le paiement d'une subvention de six millions de francs, et à garantir un minimum d'intérêt de cinq pour cent, pendant soixante-quinze ans, sur un capital de cinquante-cinq millions, en faveur de la Compagnie qui se chargera de l'exécution des chemins de fer algériens ;

Vu la convention en date du 7 juillet 1860, passée entre notre ministre secrétaire d'Etat de l'Algérie et des colonies et les sieurs Rostand (Albert), des Messageries Impériales (services maritimes), administrateur de la Société générale du Crédit industriel et commercial, administrateur des Docks de Marseille ; Gautier (Jules), banquier, administrateur des chemins de fer du Dauphiné ; le comte Branicki, administrateur du Crédit foncier ; Lacroix (Eugène), architecte ; William Gladstone, administrateur du chemin de fer d'Orléans et de la Société de Crédit industriel, et H.-T. Hope, membre du parlement britannique, banquier à Londres et à Amsterdam ;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention ;

Vu l'ensemble des pièces de l'instruction des projets desdits chemins et les avis du conseil général des ponts et chaussées et du conseil supérieur de l'Algérie ;

Vu le certificat délivré le 9 juillet 1860, sous le n° 101,225, par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt des sommes et valeurs représentant un cautionnement de deux millions de francs ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée, le 7 juillet 1860, entre notre ministre secrétaire d'Etat de l'Algérie et des colonies et les sieurs Rostand (Albert), Gautier (Jules), le comte Branicki, Lacroix (Eugène), William Gladstone et H.-T. Hope.

Art. 2. Toutes les conditions qui y sont stipulées, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution ; ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 11 juillet 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur,

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies,

Comte P. de Chasseloup-Laubat.

CONVENTION

Concernant l'établissement de chemins de fer en Algérie.

Art. 1er. — Le ministre secrétaire d'État de l'Algérie et des colonies, au nom de l'Etat, concède à MM. :

Rostand (Albert), des Messageries impériales (services maritimes), administrateur de la Société générale de Crédit industriel et commercial, administrateur des docks de Marseille ;

Gautier (Jules), banquier, administrateur des chemins de fer du Dauphiné ;

Le comte Branicki, administrateur du Crédit foncier ;

Lacroix (Eugène), architecte ;

William Gladstone, administrateur du chemin de fer d'Orléans et de la Société de Crédit industriel,

Et H.-T. Hope, membre du parlement britannique, banquier à Londres et à Amsterdam ; les chemins de fer ci-après désignés :

1° De la mer à Constantine ;

2° D'Alger (à partir de l'enceinte fortifiée) à Blidah ;

3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port.

MM. Albert Rostand, Jules Gautier, le comte Branicki, Eugène Lacroix, William Gladstone et H.-T. Hope s'engagent à exécuter les chemins ci-dessus dénommés à leurs frais, risques et périls, et dans les délais ci-après, savoir :

1° Le chemin de la mer à Constantine, quatre ans ;

2° Le chemin d'Alger à Blidah, un an ;

3° Le chemin de Saint-Denis-du-Sig à Oran, trois ans.

Ces délais courront à partir de la promulgation du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 2. — Le ministre de l'Algérie et des colonies s'engage, au nom de l'Etat, à payer à MM. Albert Rostand, Jules Gautier, le comte Branicki, Eugène Lacroix, William Gladstone et H.-T. Hope, une subvention de six millions (6,000,000 fr.), composée : 1° pour un million cinq cent mille francs (1,500,000 f.) de la valeur des travaux exécutés en 1855, sur les fonds de l'Etat, entre Alger et Blidah ; 2° pour le surplus, de trois annuités de un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) chacune, payables à partir du 1er janvier 1862.

Art. 3. — Le ministre de l'Algérie et des colonies s'engage en outre à garantir, au nom de l'Etat, pendant une période de soixante-quinze ans, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux des concessionnaires, un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital employé par eux à l'exécution des travaux des chemins de fer dénommés à l'article 1er, sans toutefois que le capital garanti puisse, en aucun cas, excéder la somme de 55 millions.

La garantie d'intérêt stipulée par le présent article s'exercera sur l'ensemble des lignes concédées à partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la totalité desdites lignes.

Art. 4. — La Compagnie sera tenue de rétablir dans la caisse de l'ancien budget local et municipal la somme qui aura été fournie en 1859 et 1860 par ladite caisse, et employée aux travaux entre Alger et Blidah.

Ce versement se fera en deux termes égaux à six mois d'intervalle. — Le premier paiement sera exigible un mois après la date du décret de concession.

La Compagnie accepte, sans réserve aucune et sans pouvoir appeler l'Etat en garantie, les travaux faits pour la ligne d'Alger à Blidah ; elle demeure chargée, sans pouvoir exercer aucun recours, des obligations de l'Etat en ce qui concerne lesdits travaux.

Art. 5. — Le ministre de l'Algérie et des colonies, au nom de l'Etat, se réserve la faculté de concéder aux susnommés, moyennant l'allocation d'une garantie d'intérêt réglée conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus, les chemins de fer ci-après désignés et que, de leur côté, les susnommés s'engagent à exécuter, savoir :

1° Le prolongement du chemin de fer d'Alger à Oran jusqu'au port de Mers-el-Kébir ;

2° De Constantine à Alger ;

3° De Blidah à Saint-Denis-du-Sig ;

4° De Bougie à Sétif ;

5° De Bone à Constantine par Guelma ;

6° De Tenès à Orléansville ;

7° D'Arzew et Mostaganem à Relizane ;

8° D'Oran à Tlemcen par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.

Toutefois, l'exercice de cette faculté est limité à quinze années, à partir du décret à intervenir pour la concession des lignes définies à l'article 1er ci-dessus.

Les conditions de la garantie d'intérêt et le chiffre de la dépense sur lequel cette garantie sera établie, seront fixés par une loi.

Art. 6. — Jusqu'à l'époque à partir de laquelle courra l'application de la garantie de l'Etat, les intérêts du capital employé à l'établissement desdites lignes seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seraient mises successivement en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts seront portés au compte de premier établissement.

Art. 7. — Les revenus nets de toutes les lignes exploitées seront confondus sans distinction de comptes, et les garanties d'intérêt ne produiront d'effet que dans le cas où les revenus susdits n'égaleraient pas le montant des sommes garanties.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité de garantie, il en sera remboursé avec intérêt simple à 4 0/0 par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de la créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise de son matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 8. — Les lignes concédées ou à concéder, en vertu de la présente convention, seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Art. 9. — La durée de concession pour l'ensemble des lignes mentionnées, tant dans l'article 1er que dans l'article 5 de la présente convention, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui commenceront à courir à l'expiration de la dixième année qui suivra le premier décret de concession à intervenir, et quelle que soit l'époque de la concession des différentes lignes désignées à l'article 5.

Art. 10. — A partir de la promulgation du décret de concession jusqu'à l'expiration du délai fixé par le cahier des charges pour la construction des chemins concédés, la Compagnie aura la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douane, à charge de réexportation après l'achèvement des travaux, les wagons et autres machines, et autres objets d'outillage destinés à la construction desdits chemins.

Les mesures propres à garantir l'emploi exclusif à la construction des chemins de fer désignés à l'article 1er des objets introduits en Algérie, en exécution du présent article, seront concertées entre le ministre de l'Algérie et des colonies et le ministre des finances.

Art. 11. — Lorsque les produits nets de l'ensemble des différentes lignes concédées excéderont 8 0/0 du capital dépensé, le gouvernement aura le droit de réviser le tarif des taxes à percevoir ; toutefois, cette révision ne pourra avoir lieu que tous les cinq ans, et les prix ne seront pas abaissés au-dessous de ceux des tarifs stipulés pour les chemins de fer en France.

Art. 12. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne les garanties d'intérêt stipulées par les articles 3 et 5 de la présente convention, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier vis-à-vis de l'Etat et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de premier établissement ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas compris dans les frais annuels, l'intérêt et l'amortissement des emprunts que les concessionnaires pourraient contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Pour l'application des garanties d'intérêt, le compte de premier établissement des lignes énoncées aux articles 1er et 5 sera arrêté provisoirement avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et définitivement cinq ans après ladite époque.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, les concessionnaires pourront être autorisés, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

En aucun cas le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'art. 2, ou à déterminer conformément à l'art. 5.

La présente convention et le cahier des charges y mentionné ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait double à Paris, le 7 juillet 1860.

Signé : *Le ministre secrétaire d'État au département de l'Algérie et des colonies,*

Cte P. de Chasseloup-Laubat.

Albert Rostand.
J. Gautier.
L. Branicki.
Eugène Lacroix.
W. Gladstone.

Par procuration de M. H.-T. Hope :

W. Gladstone.

EMPRUNT DE LA VILLE DE PARIS.

PROJET DE LOI,

Ayant pour objet d'autoriser la ville de Paris (Seine) à émettre 287,618 obligations, au capital de 500 fr., pour concourir, avec d'autres ressources, à des dépenses extraordinaires de la ville de Paris.

Art. 1er. — La ville de Paris (Seine) est autorisée à émettre, au meilleur taux que la négociation pourra produire, 287,618 obligations, constituées au capital de 500 fr., rapportant 15 fr. d'intérêts annuels, payables par semestre, divisées en deux séries, ayant droit à des lots montant annuellement à 300,000 fr. pour chacune, et remboursables en trente-sept années, à partir du 1er septembre 1860.

Art. 2. — L'émission aura lieu aux époques, dans la forme et aux conditions qui seront délibérées par le conseil municipal et approuvées par décret.

Art. 3. — Sur le produit de l'emprunt, la caisse des travaux de Paris recevra la somme nécessaire pour réduire le montant de ses bons en circulation à la somme de 60 millions de francs en capital.

Le surplus sera employé, concurremment avec les ressources municipales, dont il sera possible de disposer chaque année, après avoir pourvu au service du nouvel emprunt, tant à l'achèvement des opérations qui ont fait l'objet des lois des 4 août 1851, 2 mai 1855, 19 juin 1857 et 28 mai 1858, qu'aux dépenses de toute nature nécessitées par l'extension des limites de Paris.

Art. 4. — Les actes faits au sujet de cet emprunt seront enregistrés au droit fixe d'un franc.

Par décret en date du 10 juillet, S. M. a fait remise à M. Sauvage, agent de change, de la peine de la destitution prononcée contre lui par arrêt de la Cour impériale de Paris, chambre des appels correctionnels.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

MINES DE LA GRAND'-COMBE.

Assemblée générale du 29 juin 1860.

RAPPORT.

Messieurs,

A notre dernière assemblée générale, en vous rendant compte des résultats de l'exercice 1858, nous vous félicitions de la prévoyance et de la modération avec lesquelles vous aviez réglé les exercices précédents, et qui vous permettaient d'avoir recours à vos réserves pour parfaire un dividende bien supérieur à celui que les bénéfices seuls du dernier exercice vous auraient permis de distribuer.

Nous vous proposions, en conséquence, de distribuer un dividende de 55 francs par action, c'est-à-dire supérieur de près de 400,000 francs au bénéfice disponible sur le seul exercice 1858 ; cette proposition reçut votre entière adhésion.

Nous n'avons pas à regretter, Messieurs, de vous avoir proposé, ni vous d'avoir adopté un tel parti, l'exercice 1859 étant venu justifier les prévisions qui nous déterminaient à ne pas trop réduire le dividende du précédent.

En effet, nos extractions et nos ventes se sont relevées de 50,000 tonnes en 1859, et nos bénéfices sociaux, qui n'étaient que de 1,000,000 de francs pour 1858, 1,047,000 francs avant déduction du service de l'emprunt, se sont élevés à 1,868,000 francs, c'est-à-dire assez près du montant du bénéfice de l'exercice 1857, bien que la production soit, en 1859, inférieure de 50,000 tonnes à celle de 1857.

Vous serez certainement satisfaits, Messieurs, de cette situation, d'autant plus que, comme les prix de vente ont subi, depuis 1857, des réductions sensibles, les améliorations considérables que constatent les résultats de l'exercice sont presque entièrement dues aux progrès réalisés dans toutes les branches de notre production.

EXPLOITATION ET COMMERCE.

La production de 1859	a été de	397,752 tonnes.
Celle de 1858	avait été de	347,044 tonnes.
Celle de 1857	de	446,561 tonnes.

Ainsi, nous avons, seulement en 1859, regagné la moitié du déficit que présentait l'extraction de 1858 par rapport à celle de l'exercice précédent.

Vous ne serez pas surpris de la lenteur relative de ce progrès, pas plus que vous ne l'avez été de la brusque réduction de 1858, en présence des circonstances nouvelles qui se sont produites alors, et dont la principale, qui vous est parfaitement connue, est la mise en communication des exploitations voisines avec le réseau du chemin de fer.

Quant aux ventes et consommations, elles se sont élevées au chiffre de 395,503 tonnes, presque exactement égal à celui des extractions.

En 1858, elles étaient de	363,513 tonnes.
En 1857, —	432,000 —

L'exercice 1859 présente donc à peu près la moyenne des ventes des deux exercices 1857 et 1858.

Une conséquence naturelle de cette situation paraîtrait devoir être que le bénéfice de l'exercice 1859 fût inférieur à la moyenne des bénéfices des deux exercices 1857 et 1858, — c'est-à-dire inférieur à 1,400,000 francs, — et nous avons vu que ce bénéfice dépasse 1,800,000 francs. Il y a donc eu dans toute notre marche, comme nous le faisions pressentir tout à l'heure, ce progrès évident, toujours désirable, mais surtout nécessaire dans un moment comme celui où nous sommes, où la concurrence se développe de plus en plus dans toutes les directions, et où les consommations étaient, en général, plutôt restreintes que développées. Il nous faut trouver des débouchés nouveaux et chercher, par l'économie dans toutes les dépenses, et par les efforts de notre industrie, les compensations des sacrifices incessants que la concurrence nous coûte.

BÉNÉFICES.

Ainsi que nous l'avons annoncé tout à l'heure, les bénéfices de l'exercice 1859 se sont élevés à la somme de 1,868,973 fr. 71 c.

D'où il faut retrancher 142,568 fr. 09 c. pour le service de l'emprunt et pour certaines dépenses afférentes aux exercices antérieurs.

Il reste en bénéfice net : 1,726,405 fr. 62 c.

Sur quoi, nous devons, aux termes de nos statuts, verser à la réserve 5 0/0, c'est-à-dire la somme de 86,320 fr. 28 c.

Ainsi, la somme des bénéfices finalement disponibles s'élève à 1,640,085 fr. 34 c.

C'est en partant de cette base que nous aurons à examiner tout à l'heure les propositions à vous soumettre pour le dividende à distribuer.

TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT.

Nous avons continué dans le cours de l'exercice 1859, les travaux d'aménagement dont l'exécution successive doit nous permettre, non-seulement de maintenir, mais encore de développer progressivement nos exploitations.

La dépense de ces travaux s'élève, pour l'exercice, à la somme de 395,356 fr. 96 c.

Notre atelier de carbonisation est désormais complet et ne nécessitera plus que des dépenses d'entretien, du moins tant que la quantité de coke qui nous sera demandée ne dépassera pas notablement la quantité actuelle. Nous n'avons eu à y dépenser, en 1859, que 28,058 fr. 85 c., principalement pour l'installation de la machine qui fait le service de remonte des wagons chargés de coke.

Par contre, nous avons consacré une somme importante, ainsi que nous vous le disions l'année dernière, pour installer près de nos fours à coke une grande usine à agglomérés. Cette usine, après quelques tâtonnements inévitables au début, est aujourd'hui en bonne marche, et peut nous fournir environ 120 tonnes d'agglomérés par vingt-quatre heures.

Nous avons donc ainsi sous la main, et en quelque sorte à la porte de nos mines, les moyens de transformer nos menus selon leurs qualités et selon les exigences et les besoins variables de la consommation, tantôt en coke et tantôt en agglomérés. En outre, nous doublons la consistance de notre usine à agglomérés de Marseille, en y transportant celle de Beaucaire grandement améliorée.

Nous sommes ainsi en mesure d'assurer en toutes circonstances l'emploi de nos menus, quelle que soit la diminution accidentelle ou permanente qui puisse se produire sur nos ventes de coke aux chemins de fer et aux usines métallurgiques.

L'aménagement proprement dit des mines est en bonne voie, et nous met en mesure de confirmer pleinement ce que nous vous disions l'année dernière, à savoir que l'achèvement successif de nos travaux préparatoires a pour conséquence une diminution progressive de nos prix de revient. Sous ce rapport, en effet, le dernier exercice présente sur le précédent une remarquable amélioration.

Pour l'année courante, nos principales dépenses consisteront dans la poursuite de divers puits et galeries déjà en cours d'exécution, la construction d'un nouvel appareil de ventilation, l'établissement d'ateliers de lavage sur divers points, ateliers rendus nécessaires par l'extension de notre fabrication d'agglomérés.

Nous pensons que les travaux de 1860 donneront lieu, à moins de circonstances imprévues, à une dépense sensiblement inférieure à celle de 1859.

SITUATION FINANCIÈRE.

Il résulte de la comparaison des bénéfices acquis et du dividende distribué pendant l'exercice 1859, une amélioration sensible dans la situation réelle de la Société, puisque la répartition votée l'an dernier ne s'est élevée qu'à 1,320,000 fr., et que les bénéfices réellement acquis ont produit net : 1,726,000 fr.

De ce chef donc, la situation financière de la Société s'est améliorée de 400,000 fr.

Mais, d'un autre côté, nous avons pris sur notre fonds de roulement diverses sommes qui en sont sorties définitivement ; ce sont :

1° Remboursement à la Compagnie de la Méditerranée, sur les avances de 1852,	153,541	»
2° Paiement fait en 1859 sur les immeubles acquis depuis 1832	127,693	73
3° Premier remboursement sur l'emprunt,	50,000	»
4° Constructions diverses, usines d'agglomérés, etc.,	173,900	»
5° Augmentation du matériel sur les mines,	149,355	17
6° Travaux d'aménagement,	91,800	93
Total,	745,990	83

Nous ne parlons pas des autres emplois de fonds tels que les accroissements de stocks et autres, mobiles de leur nature et qui, par conséquent, ne constituent pas, comme ceux ci-dessus, une mise dehors définitive.

Mais, même sans tenir compte de ces autres emplois de fonds, on voit toujours que, même pour l'exercice de 1859, les emplois de fonds ont dépassé de 350,000 fr. environ les ressources qui nous ont

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES DE LA GRAND-COMBE.

Résumé du bilan au 31 décembre 1859.

ACTIF.

Immobilier.		
Concessions, immeubles, houillères	Mémoire.	
Frais d'établissement de la Société anonyme	82.606 70	
Immeubles nouveaux	827.871 43	
Ateliers	76.922 20	
Bâtiments d'habitation	236.926 08	
Travaux à amortir	1.074.492 54	
Chemins de fer des mines	268.133 11	
Fours à coke	884.069 66	
Usines à briquettes	247.480 89	
	3.688.532 43	3.688.532 43
Matériel.		
Matériel en service aux mines	1.000.062 52	
Matériel des entrepôts et de la direction	58.991 27	
Approvisionnements sur les mines	477.652 38	
	1.536.706 17	1.536.706 17
Marchandises.		
Charbons, coke et briquettes dans les entrepôts et sur les places	505.694 40	505.694 40
Valeurs diverses.		
Transports de mer	21.446 21	
Actions de la Société des soudes	37.500 »	
Actions de la Raffinerie franco-belge	5.000 »	
	63.946 21	63.946 21
Commercial.		
Débiteurs divers (factures à recouvrer)	402.943 33	
Débiteurs de l'entrepôt de Marseille	737.018 25	
	1.139.961 58	1.139.961 58
Disponible.		
En dépôt chez les banquiers	96.190 52	
Liquidation de l'ancienne Société	85.071 63	
Billets à recevoir	7.489 50	
Banque, caisse de Paris, Nîmes et Grand-Combe	527.874 34	
	716.634 99	716.634 99
Totaux		7.651.475 78

PASSIF.

Capital.		
Actions	Mémoire.	
Fonds de roulement	651.355 84	
Réserve	540.235 28	
Amortissement des travaux d'aménagement	665.491 20	
Obligations de la Société anonyme	1.706.730 21	
	3.563.812 53	3.563.812 53
Créances à termes.		
Avances du chemin de fer	152.857 36	
Créanciers pour immeubles	477.823 04	
	630.680 40	630.680 40
Créances courantes.		
Créanciers divers	370.530 27	
Billets à payer	»	
Dépenses ordonnancées	470.308 25	
	840.838 52	840.838 52
Produits sociaux.		
Dividendes en paiement	511.672 50	511.672 50
Bénéfices annuels.		
Antérieurs	464.386 49	
De l'année 1859	1.640.085 34	
	2.104.471 83	2.104.471 83
Totaux		7.651.475 78

été fournies par les 400,000 fr. excédants des bénéfices acquis sur les dividendes attribués à l'exercice précédent.

Les voies et moyens nécessaires ont été fournis par la négociation d'une portion de l'emprunt que vous aviez autorisé par vos délibérations antérieures.

Pour l'exercice courant, nous devons nous attendre également à des insuffisances analogues et auxquelles il sera pourvu par le Conseil de la même manière, au moyen de la négociation du nombre d'obligations nécessaires.

Nous avons, au surplus, la satisfaction de vous annoncer qu'en ce moment même nous allons achever le remboursement des avances de la Compagnie de la Méditerranée ; l'extinction définitive de cette dette apportera une amélioration sensible dans nos budgets annuels, que ce remboursement a grevés, pendant les exercices précédents, de 130,000 fr. environ chaque année.

DÉTERMINATION DU DIVIDENDE.

Les résultats que nous venons d'avoir l'honneur de vous soumettre, Messieurs, établissent que le dividende que présenterait la répartition aux actions de l'intégralité du bénéfice réalisé pendant le cours de l'exercice 1859 s'élèverait à tout près de 70 fr. par action.

Mais vous avez vu, par l'exposé que nous venons de vous présenter de la situation financière, que la Société a eu encore bien des dépenses à faire en dehors des répartitions de bénéfices, et comme les dividendes répartis dans l'exercice précédent ont dépassé de 400,000 fr. les bénéfices de ce même exercice, et entamé d'autant la somme des bénéfices acquis et non répartis, il nous a semblé qu'il convenait d'apporter, dans la détermination que nous avions à vous proposer à ce sujet, la même modération qui, avec votre concours et votre complète approbation, nous a toujours servi de règle.

Nous n'avons donc pas cru qu'il pût convenir de vous proposer de répartir l'intégralité du bénéfice de 1859, et dès lors nous nous sommes trouvés avoir à nous décider entre les chiffres de 55 fr. par action votés l'an dernier, de 65 fr. qui nous paraissait être le maximum que l'on pût convenablement adopter, et le chiffre moyen de 60 fr.

Nous nous sommes décidés pour le chiffre de 60 fr., et c'est celui que nous vous proposons de voter : il nous laissera environ 200,000 fr. de libres sur les bénéfices réellement disponibles, et nous comblerons ainsi, jusqu'à concurrence de moitié, le vide que nous avons fait l'an dernier sur les bénéfices en réserve.

Ce compte se trouvera ainsi reporté à	664,471 83
qui, ajoutés aux	1.440,000 »
que nous vous proposons de répartir,	
nous donnent la somme totale de	2,104,471 83

pour le montant des bénéfices sociaux acquis au 31 décembre 1859.

Cette situation nous paraît à tous égards bonne et satisfaisante, et nous pensons que vous approuverez complétement la proposition que nous venons de vous exposer et qui contribue dans une certaine mesure à la produire.

EXTENSION ET DÉBOUCHÉS.

Les détails que nous vous avons donnés précédemment vous ont fait voir, Messieurs, que, malgré les difficultés croissantes que, dans toutes les directions, la concurrence nous oppose, nous parvenons à maintenir nos débouchés et à reprendre pour nos extractions le pied respectable auquel elles étaient précédemment parvenues.

Mais ce n'est pas sans difficultés sérieuses que nous avons atteint ce résultat, qui n'est pas, à beaucoup près, le progrès que nous voudrions réaliser, par l'extension de nos débouchés. Cette extension ne peut s'obtenir que par l'introduction de nos produits sur une grande échelle sur le marché de la Méditerranée.

Pour cela nous avons à remplir des conditions et à pourvoir à des difficultés de natures diverses. Nous nous en occupons incessamment et sans perdre un moment de vue cet objet important.

Obligations sorties

au tirage du 29 juin 1860, pour être remboursées le 1er octobre 1860.

Obligations du premier emprunt (26 avril 1840)
6,000 obligations remboursables par 1,200 fr.

6	976	1834	2926	3896	5025
7	1002	1852	2928	3899	5039
14	1006	1859	2958	3917	5052
21	1015	1876	2964	3935	5063
28	1022	1920	2977	3974	5071
43	1054	1932	2991	3990	5075
47	1068	1947	2998	4005	5081
123	1077	1970	3002	4020	5120
128	1098	1978	3010	4031	5131
142	1108	1989	3074	4038	5144
191	1120	1990	3044	4055	5147
198	1134	2005	3055	4058	5168
205	1140	2008	3064	4068	5210
270	1142	2027	3089	4089	5225
271	1154	2063	3138	4091	5229
286	1178	2067	3185	4095	5248
287	1186	2082	3205	4124	5252
295	1192	2086	3207	4129	5255
297	1196	2165	3213	4156	5256
304	1201	2166	3220	4159	5259
317	1204	2186	3227	4173	5270
327	1214	2169	3248	4178	5282
347	1217	2188	3259	4180	5300
348	1230	2200	3260	4189	5312
367	1255	2209	3264	4210	5328
369	1271	2221	3274	4212	5334
384	1288	2263	3278	4213	5336
411	1296	2268	3282	4220	5339
442	1312	2283	3288	4222	5346
447	1318	2320	3302	4229	5354
448	1330	2325	3313	4242	5364
456	1332	2333	3317	4255	5367
468	1380	2334	3318	4263	5402
498	1393	2337	3322	4303	5412
490	1394	2340	3336	4307	5491
515	1399	2343	3363	4362	5539
540	1402	2353	3415	4366	5541
560	1454	2398	3416	4377	5542
585	1456	2399	3444	4385	5573
590	1457	2426	3447	4432	5583
598	1480	2431	3448	4444	5590
610	1494	2433	3453	4472	5591
627	1508	2453	3455	4497	5602
646	1516	[illegible]	3485	4508	5605
651	1523	2483	3505	4519	5607
658	1527	2490	3506	4538	5633
674	1544	2491	3511	4547	5701
679	1545	2527	3517	4558	5719
686	1547	2563	3523	4583	5732
716	1579	2575	3537	4593	5739
721	1598	2590	3555	4603	5759
725	1593	2606	3595	4604	5765
766	1627	2612	3598	4656	5780
779	1629	2635	3615	4678	5800
801	1650	2644	3530	4683	5805
802	1652	2671	3661	4710	5900
817	1658	2676	3667	4711	5828
823	1685	2586	3672	4750	5850
850	1688	2727	3690	4759	5816
860	1698	2764	3703	4779	5873
885	1718	2795	3715	4782	5897
890	1727	2800	3734	4793	5908
891	1738	2827	3766	4832	5954
896	1744	2828	3767	4843	5955
916	1767	2842	3787	4853	5963
926	1777	2844	3799	4882	
946	1785	2891	3869	4958	
947	1824	2901	3876	4992	

Obligations sorties

au tirage du 29 juin 1860, pour être remboursées au 1er octobre 1860.

Obligations du deuxième emprunt (11 juillet 1845)
10,000 obligations remboursables par 1,250 fr.

14	407	1173	1394	1812	2536
45	456	1220	1405	1911	2638
294	791	1275	1438	2118	2723
358	986	1282	1480	2135	2831
377	1017	1310	1604	2337	2848
3015	4067	5591	6813	7756	8927
3083	4144	5709	6971	7861	9135
3207	4186	5740	7013	7908	9157
3249	4207	5918	7118	7919	9250
3410	4328	5926	7280	8076	9353
3500	4383	6046	7303	8208	9721
3548	4643	6224	7419	8257	9906
3557	4761	6282	7503	8305	
3793	5255	6325	7531	8500	
3912	5280	6586	7534	8762	
3946	5322	6593	7564	8844	
3959	5373	6602	7631	8918	

Obligations sorties

au tirage du 29 juin 1860, pour être remboursées le 1er octobre 1860.

Obligations du troisième emprunt (30 juin 1858),
2,700 obligations remboursables par 1,250 fr.

32	318	1004	1354	2034	2524
69	609	1112	1768	2088	2531
176	638	1190	1769	2113	2611
209	658	1256	1923	2283	
315	708	1315	1924	2373	

GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la *Grande Société des chemins de fer russes* qu'ils peuvent faire libérer leurs actions au Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

La somme à verser pour cette libération est de 87 roubles 50 kopecks (ou 350 fr.) par action. Toutefois, les actionnaires sont admis à jouir de la réduction résultant du bénéfice du change sur cette somme de 350 francs, d'après un cours qui est fixé et affiché dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs.*

Fonds exigibles à 3 jours de vue 2 1/2 0/0
— à 90 jours.... 3 0/0

Le président,
Mis G. d'Audiffret.

LES GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La quinzième livraison des *Grandes Usines de France* vient de paraître à la Librairie-Nouvelle. Elle a pour sujet : Sèvres (2e partie : Fabrication, Marques diverses.)

En envoyant au directeur de la Librairie-Nouvelle, 15, boulevard des Italiens, 12 francs, soit en un mandat, soit en timbres, on recevra *franco* par la poste, en France et en Algérie, les vingt livraisons composant le premier volume.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1083 kilomètres.
1859 — 1018 —

12e année. — 28e semaine.
Du 8 au 14 juillet 1860.

215.005 Voyageurs	497 210 28
Bagages, Marchandises, etc.	732.203 67
Total	1.229.413 95
Recettes antérieures	30.557.862 58
Total	31.787.276 53
28e semaine de 1860	1.229.513 95
Semaine correspondante de 1859	1.079.760 75
Différence	150.053 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	31.787.276 53
— — 1859	30.134.481 61
Différence	1.652.793 92

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil — En 1859, 1 475 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1 475 kil — En 1859, 1 475 kil.

Du 8 au 14 juillet 1860.

110.431 Voyageurs	510.641 65
Bagages, Marchandises, etc.	789.315 17
Total	1.299.956 82
Semaine correspondante de 1859	1.120.967 24
Semaine correspondante de 1858	1.069 595 84
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	173.989 58
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	230.360 98
Recettes depuis le 1er janvier 1860	33.218.015 78
— — 1859	33.296.415 99
Différence en faveur de 1859	78.400 21

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Juin 1860.

Voir le numéro du 14 juillet.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1348 —

Du 8 au 14 juillet 1860.

189.505 Voyageurs	679.447 90
Bagages et Marchandises	1.172 198 14
Total	1.851.646 04
Semaine correspondante de 1859	1.809.709 31
— — de 1858	1.480.730 56
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	41.936 73
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	370.915 48
Recettes depuis le 1er janvier 1860	48.966.929 40
— — 1859	52.891.755 25
Différence	3.924.825 85

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 400 kilomètres
1859. — 400 —

Du 8 au 14 juillet 1860.

48.711 Voyageurs	125.773 85
Bagages et Marchandises	233.477 50
Total	359.251 35
Semaine correspondante de 1859	289.671 40
Différence	69.579 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	8.833.167 45
— — 1859	7.671.581 35
Différence	1.161.586 10

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1158 —

Du 8 au 14 juillet 1860.

370.939 Voyageurs	524.145 40
Marchandises, etc. — Grande vitesse	68.401 75
— — Petite vitesse	445.258 55
Total	1.037.805 70
Semaine correspondante en 1859	938.500 84
Différence	99.304 86
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	25.865 608 30
— — 1859	24.249.119 65
Différence	1.616.489 15

NORD.

1860. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 8 au 14 juillet 1860.

193.073 Voyageurs	455.150 25
Bagages, Marchandises, etc.	654.747 45
Total	1.109.897 70
Semaine correspondante de 1859	1.038.757 25
Différence	71.140 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	30.618.912 65
— — 1859	28.833.152 71
Différence	1.785.759 93

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.

Du 8 au 14 juillet 1860.

3.108 Voyageurs	3.370 93
Bagages, marchandises, etc.	70 93
Total de la semaine	3.441 00
Recettes depuis le 4 juin 1860	15.753 93

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 791 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 214 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 8 au 14 juillet 1860

(CHEMIN DE FER) 46.978 Voyageurs	164.537 10
Bagages, Marchandises, etc.	242.779 50
Total	407.316 60
Canal latéral et canal du Midi	34.857 02
Total	442.173 62
28e semaine 1859. Chemin de fer	349.787 80
— — Canal	30.458 53
Total	380 2.6 33
Chemin de fer, différence sur 1859	57.528 80
Canal, — —	4 601 51
Total	52.027 29
Chemin et canal latéral. Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.527.387 39
— — 1859	11.544.038 40
Différence	983.343 49

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 234 kilomètres.
1859. — 234 —

Du 8 au 14 juillet 1860

21.005 Voyageurs	75.524 65
Bagages et Marchandises	71.407 19
Total	146.931 84
Semaine correspondante de 1859	124.735 84
Produit kilométrique annuel, en 1860	33.100 43
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	17.79 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	56.26 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.114 123 16
— — 1859	3.111.131 36

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon. }

1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 151 —

Du 8 au 14 juillet 1860.

14.687 voyageurs	21.688 66
Bagages, Marchandises, etc.	48.852 81
Total	70 541 47
Semaine correspondante de 1859	59.589 35
Différence	10.952 12
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.502 897 79
— — 1859	1.621.250 50
Différence	181.647 29

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 8 au 14 juillet 1860

14.885 Voyageurs	32.610 70
Bagages, Marchandises, etc.	28.967 42
Total	61.578 12
Semaine correspondante de 1859	49 898 66
Différence	11.679 46
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.306.087 90
— — 1859	1.337 035 45
Différence	29 032 45

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 8 au 14 juillet 1860.

Voyageurs	2.309 25
Bagages, Marchandises, etc.	17 717 25
Total	20.026 50
Semaine correspondante de 1859	25.081 55
Différence	5.055 05
Recettes depuis le 1er janvier 1860	594.537 35
— — 1859	660 976 95
Différence	66 439 60

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 1er au 7 juillet 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1102 kil.

104.570 Voyageurs	276.466 47
Bagages et Marchandises	493.531 77
Transports militaires	35.798 78
Total	805.797 02
Semaine correspondante de 1859	1.204.314 72
Différence	395.517 70

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

37.736 Voyageurs	64.955 »»
Bagages et Marchandises	32.811 75
Transports militaires	5.340 »»
Total	103.106 75
Semaine correspondante de 1859	65.887 50
Différence	37.219 25

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	908.903 77
En 1859	1.267.202 22
Différence	358.298 45

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	21.807.103 50
En 1859	30.380.300 22
Différence	8.532.456 72

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 8 au 14 juillet 1860

35.020 Voyageurs ....En florins	102.824 »»
843.272 »» quintaux Marchandises	284.860 »»
Total.........	387.084 »»
Semaine correspondante de 1859....	402.805 »»
Différence.........	15.121 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	9.211.087 »»
— — 1859..	8.877.882 »»
Différence.........	333.205 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 1er au 7 juillet 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

12.358 Voyageurs....................	92.817 07
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	10.437 »»
— (petite vitesse)	175.733 90
Total de la semaine......	278.987 97

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

7.318 voyageurs......	13.738 14	20.395 53
Bagages, March. (gr.vit.)	2.478 43	
Marchandises(petite vit.)	4.178 96	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.

1860. — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

592 Voyageurs.	3.741 26	8.497 38
Bagages, March. (gr. vit.)	1.050 92	
Marchandises(petite vit.)	3.715 20	
Total des trois lignes réunies.....		307.880 88
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................		7.813.162 27
Total..........		8.121.043 15

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 51 kilomètres

Du 1er au 7 juillet 1860.

3.185 Voyageurs........	3.659 70
Bagages, articles de messagerie. ...	254 80
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc......................	7.780 45
Total de la semaine.....	11.695 04
Recettes antérieures...........	172.598 95
Total général...........	184.293 99

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 8 au 14 juillet 1860.

39.283 Voyageurs....................	50.818 70
Marchandises et Bagages............	25.579 63
Total..........	76.398 [illegible]
Période correspondante de 1859....	81.362 83
Différence.........	4.964 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.522.925 14
— — 1859..	1.396.745 »»
Différence........	126.180 14

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 217 kilomètres.
1859. — 230 —

Du 8 au 14 juillet 1860

62.984 Voyageurs	114.568 90
Bagages, Marchandises.............	42.960 63
Total..........	157.529 53
Semaine correspondante de 1859.....	155.661 64
Différence........	1.867 89
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.748.299 31
— — 1859..	2.409.364 43
Différence........	338.934 88

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée . [illegible] kilomètres.
1859. — 214 —

Du 2 au 8 juillet 1860.

Transports militaires..............		4.709 80
34.075 Voyageurs..................		55.810 70
Bagages, Marchandises, etc.........		38.311 88
Recettes diverses		1.096 35
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		27.212 57
Total..		127.141 70
Recettes correspondantes de 1859.........	107.998 71	203.197 80
Transports militaires..	95.199 09	
Différence........		76 056 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		3.189.328 97
— — 1859..		3.404.744 68
Différence........		215.415 71

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 6 au 12 juillet 1860.

19.586 Voyageurs..................	30.242 10
Bagages, Marchandises, etc.........	12.494 58
Total.........	42.736 68
Semaine correspondante de 1859....	37.503 96
Différence.........	5 232 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	952.730 03
— — 1859...	748.971 13
Différence.... .	203.758 90

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée . 104 kilomètres.

17e semaine, du 24 au 30 juin.

5.750 Voyageurs	23.657 83
Recettes antérieures depuis le 1er mars	424.947 59
Total......................	448.605 42

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860	AUGMENTATION 0/0
Juin	82.161 15	74.093 18	8.067 97	10.88
6 1ers mois	693.972 48	603.913 54	90.058 94	14.91

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860.	AUGMENTATION 0/0.
Juin	931,970 65	844,036 99	87,937 65	10.41
6 1ers mois.	8,567,734 61	7,883,197 32	684,537 29	8.68

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en mai 1860..........	62.130
Becs éclairés en mai 1859..........	57.485
Augmentation en mai 1860	4.645 becs
Recettes du gaz. — Mai 1860.......	156.969 42
Recettes du gaz. — Mai 1859.......	143.026 08
Augmentation en mai 1860..........	12.909 06
Recettes de l'exercice 1859-60(11 mois)	2.414.722 79
— 1858-59 —	2.162.052 39
Augmentation pour l'exercice courant	252.670 40

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, que le tirage au sort qui a eu lieu dans l'assemblée générale du 14 juillet, pour l'amortissement de 46 obligations remboursables le 1er septembre 1860, a désigné les numéros suivants :

1268 — 4211 — 4354 — 4693 — 2675 — 3326 — 2307 — 1377 — 1744 — 2829 — 4288 — 1910 — 1379 — 3287 — 5100 — 5488 — 1972 — 5817 — 3288 — 5051 — 1991 — 4017 — 342 — 1186 — 2743 — 3180 — 1107 — 5204 — 4172 — 5156 — 4050 — 3712 — 5023 — 5221 — 1610 — 5644 —4699 — 3768 — 3493 — 728 — 3611 — 5367 — 3368 — 3011 — 5679 — 4726.

Les porteurs des obligations ci-dessus désignées sont invités à présenter ces titres au remboursement, à partir du 1er septembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Le directeur de la Compagnie,
C. Didion.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire doit avoir lieu le lundi 6 août prochain, à trois heures, rue de la Victoire, salle Herz, à Paris, et de prier ceux d'entre eux, porteurs de vingt actions au moins, qui n'auraient pas encore déposé leurs titres, d'effectuer ce dépôt, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45, avant le mercredi 1er août, afin que l'assemblée puisse être valablement constituée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts semestriels échéant le 5 août 1860, seront payés, à partir de cette époque, sur présentation des titres, à raison de 7 fr. 50 par action libérée de 300 fr. :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58;

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, n° 1;

A Gand, à la banque de Flandre.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

CORDOUE A SÉVILLE

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Cordoue à Séville a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le mardi 18 septembre prochain, à une heure de relevée, à Madrid, au siége de la Compagnie, 2, calle Fuencarral.

Cette assemblée sera appelée à délibérer sur des autorisations à donner au conseil pour divers projets d'embranchements, prolongements ou autres, et pour toutes questions de voies et moyens.

Aux termes des statuts, tout actionnaire possédant vingt-cinq actions a le droit d'assister à l'assemblée générale. En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireront faire partie de l'assemblée sont invités à déposer leurs titres vingt jours au moins avant la date de la convocation, c'est-à-dire avant le 30 août prochain :

A Madrid, au siége de la Compagnie, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Les dépôts seront reçus gratuitement tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

COMPAGNIE ANONYME DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 25 août prochain, à trois heures de l'après-midi, au siége social de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône, à Genève.

La réunion a principalement pour objet :

1° Le rapport de la commission de comptabilité nommée dans la dernière assemblée générale ;

2° L'approbation des comptes de la Compagnie ;

3° Le rapport du conseil d'administration ;

4° Les pouvoirs à donner au conseil d'administration pour négocier et conclure, s'il y a lieu, avec le gouvernement du Piémont, tous traités ayant pour objet :

Premièrement, la jonction de la ligne d'Italie avec les réseaux sardes et tout embranchement nouveau vers ces réseaux ;

Deuxièmement, le passage du Simplon ;

5° Les pouvoirs à donner au conseil d'administration pour négocier et conclure, s'il y a lieu, avec le gouvernement français, toutes conventions relatives aux concessions de la Compagnie dans le Chablais et à la jonction de la ligne avec le chemin de Lyon à Genève ;

6° Les modifications aux statuts que ces négociations rendraient nécessaires.

MM. les actionnaires qui désireraient assister à cette assemblée, devront être porteurs de vingt actions nouvelles de 500 fr., ou de quarante actions anciennes de 250 fr.

Ils auront à faire le dépôt de leurs titres, prescrit par les statuts, le 12 août au plus tard :

A Paris, rue Laffitte, 28 ;

A Londres, Threadneedle street, 28 ;

A Genève, maison Loys, quai du Rhône, rue Fatio.

En échange, il leur sera remis un récépissé du dépôt effectué, une carte d'admission pour l'assemblée, ainsi que des modèles de procuration pour ceux d'entre eux qui seraient chargés de pouvoirs.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

Versements en retard sur les actions.

MM. les porteurs d'actions dont les versements sont en retard, sont priés de vouloir bien faire régulariser leurs titres d'ici au 5 août prochain. Passé ce terme, la Compagnie procédera immédiatement, à leur égard, conformément à l'article 12 des statuts.

Etude de Me TERME, avoué à Lyon, rue Dubois, 21.

VENTE JUDICIAIRE

En l'audience des criées du Tribunal civil de Lyon,

En un seul lot :

Des Hauts-Fourneaux, Fonderies et Forges Du Rhône et du Gier,

Sis à Givors (Rhône),

Et de trois concessions de minerais de fer,

Sises dans l'arrondissement de Dôle (Jura).

Le tout dépendant de la faillite des sieurs Bodhuile et Ce, qui étaient maîtres de forges à Givors.

Adjudication au samedi 25 août 1860.

Les immeubles à vendre comprennent :

1° Une usine, sise à Givors (Rhône) sur la ligne du chemin de fer le Grand-Central, avec embranchement, à proximité de la gare de Givors ; il existe dans l'usine, notamment : trois hauts-fourneaux avec leurs accessoires, un cubilot, un feu de finerie à six tuyères, activés par une machine puissante à basse pression, de la force de cent vingt chevaux ; quinze fours à coke dits fours français, douze fours à puddler, un marteau pilon de 2,000 kilog., un train dégrossisseur commandé par une machine de cent chevaux, mettant en mouvement deux cisailles à queue, une machine de quatre cents chevaux donnant le mouvement à un train gros mill, une autre machine pour le moyen et le petit mill, monte-charge hydraulique, lingotières, fours à réchauffer, outre différentes autres machines, et un immense matériel pour l'exploitation ; bâtiments pour le logement du directeur, bureaux, écuries, etc., etc. ;

2° Trois concessions de mines de fer oolithique dites de Pagney, Ougney et Laffaud, sises dans l'arrondissement de Dôle (Jura), avec tout le matériel d'exploitation.

Mise à prix.... 550,000 francs.
Outre les charges.

Pour les renseignements, s'adresser à Me TERME, avoué à Lyon, rue Dubois, 21 ; à M. Henri Rolland, arbitre de commerce, syndic de la faillite Bodhuile, demeurant à Lyon, rue de la Bourse, 35 ; pour visiter l'usine, au concierge, à Givors, et pour voir le cahier des charges, au greffe du tribunal civil de Lyon, où il est déposé.

EN VENTE CHEZ

GARNIER FRÈRES

6, rue des Saints-Pères, et 215, Palais-Royal.

Des opérations de Bourse, Manuel des fonds publics et des SOCIÉTÉS PAR ACTIONS, précédé d'une appréciation des opérations dites de jeu, et des rapports de la Bourse avec le crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS FILS, *membre de la Société libre d'économie politique de Paris.* — TROISIÈME ÉDITION, *revue et augmentée.*

Prix..... 3 fr. 50 c.

LIBRAIRIE HACHETTE ET Ce

Rue Pierre-Sarrazin, 14

GUIDES ET ITINÉRAIRES

POUR LES VOYAGEURS

Cette grande collection, qui comprend déjà **120 volumes**, et dont nous continuons aujourd'hui la publication, est constamment tenue à jour et continuée sous la direction de

M. ADOLPHE JOANNE

ANGLETERRE, ÉCOSSE ET IRLANDE.

Itinéraire descriptif et historique de la Grande-Bretagne : Angleterre, Ecosse, Irlande, par RICHARD et AD. JOANNE. Cartes, panoramas et plans. 1 fort vol. in-18 jésus, 12 fr.

Itinéraire descriptif et historique de l'Ecosse, par AD. JOANNE, avec la carte de l'Ecosse et 2 plans. 1 vol. in-18, 7 fr. 50

Londres (Guide du voyageur à), par M. E. RECLUS, avec 1 plan de Londres, 1 plan des environs de Londres, 1 carte des chemins de fer et 6 autres plans. (Sous presse, pour paraître en juillet.)

Londres tel qu'il est, par LAKE et RICHARD. 1 vol. in-18, contenant le panorama de Londres et la carte des routes de Paris à Londres, 2 fr.

CALIFORNIE.

Route de la Californie à travers l'isthme de Panama, par M. DE SAINT-AMAND. 1 vol. in-18, contenant 1 carte, 2 fr. 50

ESPAGNE ET PORTUGAL.

Itinéraire descriptif, historique, artistique de l'Espagne et du Portugal, par A. GERMOND DE LAVIGNE. 1 fort vol. in-18 jésus, imprimé sur 2 colonnes (grande carte routière des deux royaumes et 8 autres cartes et plans). 15 fr.

Lisbonne : Guide des voyageurs, par OLIVIER MERSON. 1 vol. in-18, 3 fr. 50

EUROPE.

Guide du voyageur en Europe, par AD. JOANNE. 1 fort vol. in-18 jésus de plus de 1,000 pages, imprimé à 2 colonnes (cartes et plans). 30 fr.

Les bains d'Europe, par AD. JOANNE et A. LE PILEUR. (Sous presse.)

ITALIE.

Itinéraire descriptif, historique et artistique de l'Italie et de la Sicile, par A. J. DU PAYS. 2e édition corrigée et considérablement augmentée. 1 beau vol. in-18 jésus de 800 pages, imprimé à 2 colonnes (25 cartes et 16 plans). 11 fr. 50

Itinéraire de l'Italie septentrionale, contenant la Savoie, le Piémont, la Lombardie et la Vénétie, par AD. JOANNE et A. J. DU PAYS. 1 vol. in-18 jésus (3 cartes et 8 plans). 5 fr.

Les curiosités de Rome et de ses environs, par C. ROBELLO. 1 vol. in-12 (cartes et plans), 7 fr. 50

De Paris à Venise, notes au crayon, par M. CHARLES BLANC. 1 vol. in-16, 3 fr.

ORIENT.

Itinéraire descriptif, historique et artistique de l'Orient, comprenant les rives de la Méditerranée de Marseille à Malte, la Turquie, la Grèce, la Syrie, la Palestine et l'Egypte, par MM. AD. JOANNE et ISAMBERT. 1 fort vol. in-18 jésus (27 cartes ou plans). (Sous presse, pour paraître en juillet). 20 f.

Itinéraire historique et descriptif de Paris à Constantinople, par FR. BLANCHARD. 1 vol. in-18 jésus (1 plan de Constantinople). 7 fr. 50

Trois ans en Judée, itinéraire de la Palestine, par P. GÉRARDY SAINTINE. 1 vol. in-18 jésus, contenant 2 plans de Jérusalem. 4 fr.

SUISSE.

Itinéraire descriptif et historique de la Suisse, du Jura français, du mont Blanc, de la vallée de Chamonix, du grand Saint-Bernard et du mont Rose, par AD. JOANNE. 3e édition refondue et augmentée. 1 vol. in-18 jésus de plus de 700 pages, imprimé à 2 colonnes (10 cartes, 5 plans de villes, 10 vues et 7 panoramas). 13 fr. 50

Nouvel-Ebel, manuel du voyageur en Suisse et dans la vallée de Chamonix. 12e édition, par AD. JOANNE. 6 fr. 50

NOTA. Les prix indiqués ci-dessus sont ceux des ouvrages brochés. — Ces ouvrages se vendent en outre reliés en percaline ; le prix de la reliure varie de 50 c. à 1 fr. 50.

Les ouvrages dont le prix est envoyé en un mandat sur la poste sont expédiés francs de port.

S'adresser à la librairie de L. HACHETTE ET Ce, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris ; chez les libraires de la France et de l'étranger, et dans les principales gares des chemins de fer.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux l'ESTRAMADURE, commandant Trollier, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 juillet pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne reglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juin 1860.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 8 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 8 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 1er juillet 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 38.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le mouvement de hausse, qui avait commencé la semaine dernière, a continué samedi et lundi. La spéculation paraissait enfin avoir conquis, sans conteste, le cours de 69 fr. Elle clôturait lundi de 69 15 à 20 ; le Mobilier atteignait le cours de 717 à 720 ; l'Orléans, 1,375 à 1,380 ; le Lyon, 897 à 900 ; le Nord, 960 à 965.

Toutes les autres valeurs suivaient, quoique dans une progression moindre, l'impulsion favorable à la hausse, et les baissiers n'étaient rassurés qu'à demi.

Le lendemain, le *Moniteur* donnait une dépêche du commandant de notre flotte devant Beyrouth, annonçant un nouveau massacre de chrétiens à Damas. Cette nouvelle jeta le désarroi sur le marché qui, d'une extrême confiance, passa immédiatement à la défiance, ou tout au moins au doute. Tous les acheteurs voulurent se liquider, et la rente, qui finissait la veille à 69 90, ne faisait plus que 69 fr. à l'ouverture, et clôtura à 68 70. Toutes les valeurs ce jour-là firent assez bonne contenance, mais le lendemain des ventes considérables les entraînèrent. Le Mobilier tomba à 687 50 ; le Lyon, à 885 ; l'Orléans, à 1,360 ; le Nord, à 946 25. On cite des ventes énormes faites d'un coup de crayon. On ne parle de rien moins que de 500 à 600 Lyon, et de 800 à 900 Mobilier. On redoutait beaucoup la Bourse du jeudi ; mais le *Moniteur* insérait une lettre du sultan, qui promet d'agir d'une façon très-énergique pour la répression des atrocités de Damas et du Liban, et l'on en concluait que, sans doute, l'intervention des puissances catholiques ne serait pas nécessaire.

La baisse ne fit pas de nouveaux progrès, et c'est une reprise, légère il est vrai, qu'il est bon d'enregistrer. La rente était demandée à 68 75 ; le Mobilier, à 692 50 ; le Lyon, à 890 ; l'Orléans, à 1,365 ; le Nord, à 951 25. L'Est est très-recherché depuis quelques jours : il ferme à 620. On a affiché à l'escompte 1,000 Nord et 975 Lyon. Le marché des petites valeurs était très-ferme : les Voitures, de 69 à 70 ; les Docks, à 203 ; la Caisse générale des chemins de fer, à 262 50. Les valeurs espagnoles ont conservé une fermeté remarquable au milieu de la faiblesse générale.

Samedi.—Bourse très-ferme, beaucoup d'entrain et d'animation. 3 0/0, 68 95 à 69 20 ; 4 1/2, 97 25 ; Banque de France, 2,815 à 2,820, au comptant ; Crédit foncier, 880 ; Mobilier, 708 75 à 717 50 ; Orléans, 1,372 50 à 1,377 50 ; Nord, 958 75 à 962 50 ; Est, 612 50 à 610 ; Lyon, 895 à 898 75 ; Midi, 508 75 à 512 50 ; Ouest, 580 à 581 25 ; Lyon à Genève, 375 à 381 25 ; Autrichiens, 511 25 à 512 50 ; Béziers, 82 50 à 87 50, au comptant seulement ; Lombard, 505 à 506 25 ; Dauphiné, 577 50 ; Sardes, 402 50 ; Russes, 490 à 492 50 ; Saragosse, 520 à 521 25 ; Nord de l'Espagne, 451 25 à 453 75 ; Crédit mobilier Espagnol, 473 50 à 475 ; Pampelune, 475 à 480, au comptant seulement ; Caisse Mirès, 260 à 265 ; Ports de Marseille, 425 ; Voitures, 68 75 à 70.

Lundi.—Les idées de hausse se généralisent, les baissiers se rachètent, les primes se tendent, les obligations sont recherchées au comptant. 3 0/0, 69 05 à 69 20 ; 4 1/2, 97 40 à 60 au comptant ; Banque de France, 2,825 à 2,830 ; Crédit foncier, 880 ; Crédit mobilier, 711 25 à 717 50 ; Orléans, 1,375 à 1,380 ; Nord, 960 à 965 ; Est, 612 50 à 615 ; Lyon, 896 25 à 900 ; Midi, 510 à 512 50 ; Ouest, 580 à 582 50 ; Lyon à Genève, 377 50 ; Autrichiens, 511 25 à 515 ; Béziers, 85 à 90 au comptant ; Lombard, 505 à 506 25 ; Dauphiné, 580 ; Ardennes, 460 ; Saragosse, 521 25 à 523 50 ; Nord de l'Espagne, 452 50 à 455 ; Crédit mobilier espagnol, 472 50 ; Pampelune, 485 à 487 50 ; Caisse Mirès, 257 50 à 265 ; Ports de Marseille, 425 ; Voitures, 68 75 à 70.

Mardi. — Les massacres de Damas arrêtent l'essor du marché, dont la physionomie est totalement changée ; on craint que le mouvement de hausse ne soit enrayé et l'on réalise ; on remarque quelques arbitrages contre le Nord en faveur de l'Est ; les obligations de Lyon et d'Orléans sont offertes, celles du Midi et de l'Ouest sont demandées. 3 0/0, 68 80 à 69 ; 4 1/2, 97 50, au comptant seulement ; Banque de France, 2,820, au comptant ; Crédit foncier, 885 à 890 ; Crédit mobilier, 703 75 à 710 ; Comptoir d'escompte, 671 50 à 673 75 ; Orléans, 1,375 à 1,380 ; Nord, 958 75 à 962 50 ; Est, 611 25 à 615 ; Lyon, 892 50 à 897 50 ; Midi, 505 à 510 ; Ouest, 580 à 582 50 ; Lyon à Genève, 375 à 377 50 ; Autrichiens, 508 75 à 512 50 ; Victor-Emmanuel, 403 75 à 405 ; Russes, 490 ; Saragosse, 520 à 521 25 ; Romains, 345 à 350, au comptant ; Crédit espagnol, 468 75 à 470 ; Saragosse à Pampelune, 487 50 ; Caisse Mirès, 260 à 265 ; Ports de Marseille, 425 ; Voitures, 67 50 à 70.

Mercredi.— Petite panique ; on parle d'envoi de troupes en Syrie. Marché assez animé ; comptant lourd ; primes offertes à de faibles écarts sur rente et valeurs. 3 0/0 68 65 à 68 80 ; 4 1/2 0/0, 97 25 à 97 50 ; Banque de France, 2,815 à 2,820 ; Crédit foncier, 887 50 ; Crédit mobilier, 687 50 à 700 ; Orléans, 1,360 à 1,370 ; Nord, 946 25 à 957 50 ; Est, 615 à 612 50 ; Lyon-Méditerranée, 885 à 891 25 ; Midi, 502 50 à 505 ; Ouest, 580 ; Lyon à Genève, 370 à 372 50 ; Autrichiens, 506 25 à 510 ; Béziers, 80 à 85 au comptant ; Lombards, 501 25 à 502 50 ; Dauphiné, 570 à 575 ; Victor-Emmanuel, 402 50 à 405 au comptant ; Russes, 497 50 à 490 ; Saragosse, 517 50 à 520 ; Nord de l'Espagne, 450 à 455 ; Crédit mobilier espagnol, 465 ; Saragosse à Pampelune, 480 à 482 50 ; Caisse Mirès, 262 50 à 263 75 ; Ports de Marseille, 420 à 425 ; Voitures, 67 50 à 68 75.

Jeudi. — La baisse paraît arrêtée ; peu d'affaires ; on craint de s'engager dans aucun sens ; marché d'expectative. 3 0/0, de 68 80 à 68 75 ; 4 1/2, 97 25 ; Banque de France, 2,820 ; Crédit foncier, 887 50 ; Crédit mobilier, 687 50 à 695 ; Orléans, 1,362 50 à 1,366 25 ; Nord, 950 à 953 75 ; Est, 615 à 618 75 ; Lyon, 887 50 à 892 50 ; Midi, 503 50 à 505 ; Ouest, 575 ; Lyon à Genève, 363 75 à 370, Autrichiens, 506 25 à 508 75 ; Béziers, 85 ; Lombards, 501 25 ; Sardes, 400 ; Russes, 487 50 à 488 75 ; Romains, pas cotés ; Saragosse, 517 50 à 520 ; Nord de l'Espagne, 450 ; Crédit mobilier espagnol, 466 25 ; Saragosse à Pampelune, 480 ; Caisse Mirès, 258 75 à 262 50 ; Ports de Marseille, 420 ; Docks, 203 75 ; Voitures, 67 50 à 70.

Vendredi. — L'amélioration que la Bourse d'hier faisait pressentir n'a pu se continuer. Une nouvelle note parue ce matin dans le *Moniteur* a été mal accueillie par la spéculation, qui a cru y voir le début de nouvelles complications. Les fonds anglais, qui sont arrivés avec 1/8 de baisse seulement, auraient dû faire réfléchir ceux qui vendaient un peu sans réflexion et par peur. La rente, qui débutait à 68 55, tomba à 68 47 1/2 et à 68 30 ; le Crédit mobilier, de 690 à 670 ; le Lyon, de 885 à 880 ; l'Orléans, de 1,360 à 1,350 ; le Nord, à 945 ; l'Est, à 615. Les valeurs étrangères furent aussi affectées : les Autrichiens, 503 75 ; les Lombards, 496 25 ; les Saragosse, 515. En résumé, c'est sur les grandes lignes, de 20 à 30 fr. de baisse depuis lundi ; 1 fr. sur la rente, 50 fr. sur le Mobilier, et de 5 à 10 fr. sur les lignes secondaires et étrangères. Le mouvement de hausse tant espéré paraît désormais très-compromis.

La rente finit à 68 20 à terme, à 68 25 au comptant. Le cours moyen du comptant ressort à 68 47 1/2 ; le 4 1/2, à 97 45 ; la Banque de France, 2,830 ; la Caisse générale des chemins de fer, de 300 à 355. Les Obligations étaient très-fermes.

F. GERMAIN.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	258 75	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	710 »	6.000	500	»	...	12 80
Civ.	Omnium lyonnais	410 »	7.803	1/7400	»	janvier juillet	30 »
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cie	67 75	200.000	100	»	[illegible]	néant.
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	350	5.000	4.5	...	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	4.5	avril	37 »
A	Lloyd français	»	1.500	5.000	4.5	février	néant.
A	Océan	»	250	5.000	4000	...	214 05
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	4.5	février	»
A	Mélusine	18 0/0 b.	400	5.000	4.5	mars	»
A	Vigie	31 0/0 b.	200	5.000	[illegible]	...	[illegible]
A	Sauvegarde	»	240	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Réunion	»	1.200	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Comptoir	pair.	400	5.000	[illegible]	...	»
A	Sphère	»	2.000	1.000	750	...	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	600	5.000	»	avril	[illegible]
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	[illegible] novembre	[illegible]
A	Nationale	162 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	mars	[illegible]
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	210 »
A	Soleil	»	4.000	6.000	4.5	avril	[illegible]
A	France	68 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	250 »
A	Urbaine	96 0/0 b.	1.000	5.000	4.5	avril	[illegible]
A	Providence	35 0/0 b.	2.000	2.500	2000	avril	[illegible]
A	Aigle	»	300	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	4000	avril	[illegible]
A	Nord	»	2.000	1.000	500	avril	[illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	4.5	tous les 2 ans	231 »
A	Union	»	2.000	5.000	4.5	tous les 2 ans	250 »
A	Phénix	3 0/0 p.	400	5.000	[illegible]	tous les ans	31 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	930 »	35.000	500	»	janvier juillet	64 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	24.000	1/34000	»	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	52 50	60.000	100	10	...	néant.
A	Omnibus de Londres	45 »	250.000	125	»	...	néant.
C	Cie imp. des Voitures de Paris	68 75	450.000	1/450000	»	mars	[illegible]
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1225 »	60.120	1.250	»	avril octobre.	50 »
A	— actions de jouissance	90 »	64.000	1/64000	»	juin	8 30
A	Bourgogne, actions de capital	940 »	27.300	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	— act. de jouissance	125 »	27.300	1/27300	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.100	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	[illegible] canaux, actions de capital	[illegible]	12.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	600	5.000	»	[illegible] août	300 »
A	Sambre à l'Oise	718 »	11.550	1.000	»	...	50 »
C	Scarpe inférieure	1300 »	2.500	1.000	»	...	[illegible]
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.100	1.000	»	...	45 »
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.000	533 33	»	...	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	439 »	30.000	1/30000	»	avril octobre.	29 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	1.000	»	...	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	41 »
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	...	51 [illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	280 »	4.000	1.000	»	...	51 [illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie	250 »	10.000	500	»	janvier juillet	24 [illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cie	[illegible]	»	»	»	...	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	48.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	[illegible]	32.000	500	100	...	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	60.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	110 »	47.500	1/47500	»	...	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	[illegible]	21.000	1/21000	»	...	»
C	Armement Barbey et Cie	[illegible]	21.000	500	»	mars septemb.	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre.	néant.
Civ.	Centre du Flénu	213 »	3.600	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup Sud	392 »	2.800	1.000	»	avril	»
Civ.	[illegible]-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	500	»	...	40 »
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	»	février août	32 »
A	Azincourt	1200 »	1.500	1/1500	»	...	néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»	...	20 60
A	[illegible]-et-Loire	401 »	1.850	1/1850	»	...	»
A	Épinac	1400 »	2.400	1/2400	»	décembre	125 »
A	Loire	142 50	80.000	1/80000	»	...	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	138 75	60.000	1/60000	»	...	8 »
A	Saint-Étienne	148 75	80.000	1/80000	»	...	10 50
A	Rive-de-Gier	213 75	80.000	1/80000	»	...	14 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.920	1/13920	»	...	»
A	Grand'Combe	730 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	30 »
»	[illegible]	40 »	»	500	»	...	»
A	Carmaux	62 50	116.000	150	»	mai novembre	4 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	425 »	»	500	»	...	»
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	6.720	250	»	...	néant.
A	Charbonnages belges	385 »	30.000	300	»	...	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	...	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»	...	17 80

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	[illegible] (cuivre)	8 »	60.000	100	»	août	néant.
C	Tenez (cuivre)	[illegible]	25.000	100	»	...	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	400 »	2.000	1/2000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	16.000	1/16000	»	...	néant.
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	247 50	[illegible]	100	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	827 50	3.000	1.000	»	...	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	— non privil.	40 »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	475 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc	160 »	50.000	375	»	mai novembre	13 11
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	597 50	30.000	1/30000	»	...	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	5.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	610 »	25.000	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	...	»
C	Basse-Indre	750 »	5.000	500	»	avril octobre.	21 »
C	Châtillon et Commentry	505 »	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	450 »	10.000	1/10000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	830 »	6.000	1/6000	»	...	[illegible]
C	Fourchambault	225 »	50.000	1/50000	»	...	12 »
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	54.000	1/54000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	...	néant.
C	Franche-Comté	170 »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	715 »	14.000	1/14000	»	...	60 »
C	Firminy	445 »	»	250	»	...	17 50
C	Pont-Lévêque (Vienne)	465 »	»	500	»	...	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	500 »	10.000	500	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	1370 »	3.500	1.000	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	670 »	14.000	500	»	septemb. mars	57 50
C	[illegible] et Cie	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	30 »
C	Gandillot et Cie	[illegible]	2.320	250	»	...	»
C	Christofle et Cie	700 »	4.000	500	»	...	85 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	401 25	21.500	1/21500	»	...	18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	116 25	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	[illegible] 25	240.000	250	125	...	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	850 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des gaz	40 »	20.000	250	»	janvier	néant
C	Marseille et mines de Portes	150 »	18.000	1/18000	»	avril octobre.	6 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	60 »
C	Caen	300 »	1.000	1.000	»	...	25 »
C	Charleville	[illegible]	800	500	»	...	45 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	1.070	1/1070	»	...	100 »
A	Lyon	[illegible]	7.000	1/7000	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	2.400	1/2400	»	...	»
A	Metz	1350 »	1.000	1/1000	»	...	100 »
C	Reims	610 »	»	»	»	...	»
C	[illegible]	1450 »	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 [illegible]
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	540 »	8.000	500	»	[illegible]	42 »
C	Cohin	480 »	18.000	500	»	janvier juillet	40 01
C	Société Lainière	[illegible]	1.400	500	»	...	»
A	Pont-Remy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 56
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»	...	1 25
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	...	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.000 »	3.000	1/3000	»	...	750 »
C	Montluçon	400 »	24.000	500	»	...	néant.
A	Oignies (Belgique)	460 »	23.900	500	»	septembre	38 50
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie, Vidanges	220 »	21.402	500	»	...	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	40.000	100	»	31 mars	21 »
C	[illegible] et Cie	[illegible]	40.000	100	»	...	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	300 »	80.000	250	»	...	[illegible]
C	2 cirques (L. Dejean et Cie)	[illegible]	1.250	500	»	5 févr. juillet	10 [illegible]

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours coté.	Nombre	Taux du remboursement.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	500	11	avril octobre.	25 »
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	[illegible]	...	5 »
300	Ports de Marseille	445 »	30.000	500	15	janvier juillet	25 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	[illegible] 50	12.000	500	1020	avril octobre.	25 »
»	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.250	»	...	50 »
»	— nouvelles	[illegible] 50	18.000	1.250	23	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	[illegible]	6.000	1.250	23	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1000 »	10.000	1.250	20	1er avril oct.	50 »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
[illegible]	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	55	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	412 50	15.000	500	18	janvier juillet	25 »
500	[illegible]	[illegible]	8.000	[illegible]	50	janvier juillet	25 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	500	[illegible]	avril octobre.	15 »
250	Châtillon et Commentry	245 »	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible]	2.510	312 50	30	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible] 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	[illegible] 50	9.800	[illegible]	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible] 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	460 »	23.300	500	65	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	[illegible]	22.[illegible]	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	306 25	3.[illegible]	300	44	15 mai nov.	15 »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 14 AU 20 JUILLET

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 14 Compt.	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt.	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt.	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt.	Vendredi 20 Terme
1475	2029	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859.	avril 1860	Orléans	1310 ..	1270 ..	1317 50	1300 ..	1300 ..	1310 25	1361 25	1312 50	1365 ..	1362 75	1313 75	1317 50
919	1165	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	janvier 1860	Nord ancien	940 ..	941 25	945 ..	945 ..	940 ..	941 25	943 75	946 75	951 25	951 50	945 ..	947 50
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1860	Nord nouveau	881 25	880 ..	[illegible]	881 50	877 50	..	875 ..	876 25	..	873 50	878 75	885 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	920 ..	925 ..	920 ..	925 ..	922 50	..	922 50	923 50	..	..	910 ..	..
1018	1030	99	500.000	500	»	29 70 pour 1859.	mai 1860	Est	612 10	610 ..	615 ..	612 30	618 25	615 ..	621 25	617 50	617 50	618 75	612 75	618 75
1383	1924	99	613.000	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1860	Paris-Méditerranée	906 25	905 75	909 ..	905 ..	905 ..	905 ..	905 ..	905 ..	900 ..	900 ..	900 ..	902 50
783	1022	99	250.000	500	»	37 fr. pour 1859.	janvier 1860	Midi	510 ..	512 50	508 75	510 ..	506 25	507 50	501 25	503 75	503 50	502 50	500 ..	501 25
1188	1304	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	octobre 1859	Ouest	580 ..	581 25	581 25	582 50	581 25	581 50	577 50	581 25	575 ..	575 ..	577 50	572 50
220	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	377 50	341 25	340 ..	377 50	377 50	375 ..	..	370 ..	363 75	365 ..	367 50	368 75
58	58	99	38.000	500	»	..	octobre 1857	Graissessac à Béziers	87 50	92 50	95 ..	..	95 25	..	95 ..	..	95 ..	..	95 ..	95 ..
134	165	99	35.000	500	..	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	570 ..	577 10	..	..	..	..	575 ..	570 ..	..	..	..	577 50
184	410	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	455 ..	..	..	..	..	..	440 ..	..	440 ..	..	..	..
»	»	»	84.000	500	250	..	janvier 1860	Ardennes nouveau	..	..	..	440 ..	..	..	..	..	..	..	..	..
1373	1541	90	400.000	500	»	30 21 pour 1859.	janvier 1860	Chemins autrichiens	511 25	511 25	540 ..	515 ..	511 25	512 50	506 25	507 50	510 ..	508 75	501 25	502 50
324	»	»	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	Victor-Emmanuel	403 75	402 50	..	405 ..	405 ..	405 ..	402 50	..	401 25	400 ..	402 50	397 50
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	495 ..	494 25	..	492 50	490 ..	490 ..	497 50	497 50	497 50	493 75	497 50	495 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	id. (tout payé)	450 ..	..	..	490 ..	..	..	450 ..	..	456 75	454 75	455 75	..
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	230 ..	»	219 75	»	230 ..	»	231 ..	»	230 ..	»	..	»
105	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	..	»	..	»	470 ..	»	482 ..	»	417 50	»	..	»
..	..	..	»	»	»	»	»	Saragosse-Pampelune	480 ..	..	487 10	..	487 10	..	420 ..	..	410 ..	..	480 ..	..
482	815	99	260.000	500	100	6 0/0	janvier 1860	Saragosse-Alicante	518 75	521 25	522 50	521 25	530 ..	531 25	518 75	518 75	517 50	517 50	512 50	513 75
»	»	..	»	»	..	»	»	Saragosse-Barcelone	438 75	..	448 75	..	412 50	..	415 ..	..	445 ..	..	438 25	..
»	619	99	170.000	400	..	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	342 50	..	342 50	..	350 ..	..	347 50	..	..	..	342 50	..
»	»	99	36.000	500	330	5 0/0	janvier 1860	Cordoue à Séville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	401 ..
»	132	99	47.500	500	..	6 0/0	janvier 1860	Séville à Xérès	490 25	495 ..	495 ..	495 ..	495 ..	495 ..	492 50	..	492 50	495 ..	490 ..	..
1266	3133	99	750.000	500	300	..	oct. brevavril	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	505 ..	505 ..	506 25	504 25	504 75	504 50	501 25	503 50	500 ..	501 25	497 50	497 50
»	723	99	200.000	500	250	6 0/0	janvier 1860	Nord de l'Espagne	452 50	453 75	..	455 ..	453 75	455 ..	455 ..	..	450 ..	450 ..	443 75	443 50
»	»	90	5.140	100	300	5 0/0	»	Guill.-Luxembourg	310 ..	..	..	..	305 ..	..	310 ..	..	315 ..	..	..	..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1848	5.000	1858	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	..	..	..	..	..	..
1842-1849	12.000	1883	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	500 ..	..	..	..	..	..
1843	2.775	1894	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	940 ..	..
1842	8.000	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	980 ..
1848	13.333	1898	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1843	6.400	1883	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
»	8.300	1887	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.336	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	980 ..	980 ..	..
1845-1847	15.000	1895	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1852	60.000	1905	1100	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1025 ..	1025 ..	..	..	1022 50	..
1847-1854	36.750	1905	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	..	..	..	..	..	..
1851	21.000	1905	500	»	625	mars	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	482 50	..	482 50	..	..	..
1854	102.614	1902	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	..	498 75	498 75	497 50	..	..
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	510 75	510 ..	510 ..	510 ..	510 ..	..
1852	263.100	1958	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	484 ..	487 50	488 75	457 50	456 25	457 50
»	5.000	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1865	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	..	..	980 ..	980 ..	..
1845	6.000	1919	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	780 ..	..	..	..	..	780 ..
1845	17.410	1944	300	»	582	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	..
1856	255.000	1909	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	297 50	295 ..	296 25	297 50	296 25	296 25
1852	63.643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	..	..	..	292 ..	..	..
1856	364.960	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	295 ..	..	302 75	302 50	302 50	..
1853-1857	1162.000	1901	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	295 75	298 75	298 75	296 25	297 50	297 50
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	305 ..	303 ..	302 75	303 ..	303 75	301 50
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	297 50	297 50	300 ..	297 50	297 50	298 25
1857	54.545	1904	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	297 50	296 25	295 ..	296 25	..	295 ..
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	298 25	297 10	307 30	297 50	..	295 ..
»	1.250.000	1901	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	297 50	297 50	296 25	295 25	296 25	296 25
»	217.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	297 50	298 75	300 ..	297 50	295 ..	295 ..
»	241.789	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	297 50	297 50	298 75	297 50	295 ..	295 50
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	..	..	..	..	..	..
1857	304.367	1968	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	296 75	297 50	297 50	296 25	296 25	296 ..
»	28.277	1956	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	295 ..	297 10	297 50	297 50	296 25	296 25
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné gar.	297 50	297 50	297 50	297 50	296 25	293 50
1858	[illegible] 000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	300 ..	300 ..	297 50	296 25	296 75	297 50
»	[illegible].686	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	263 75	267 50	266 75	265 ..	261 75	265 ..
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	251 25	251 50	253 75	253 75	253 75	252 50
1858	..	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	250 ..	250 50	247 50	245 25	241 75	245 ..
»	»	»	»	»	»	»	15 ..	»	Saragosse-Pampelune	255 ..	255 ..	252 50	252 50	251 75	251 75
1858	100.000	1958	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ..	258 75	262 50	262 50	260 ..	258 75
1858	24.576	1957	300	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	..	..	256 25	255 ..	255 ..	256 25
1858	»	1906	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Jerez	256 25	257 50	260 ..	260 ..	258 75	258 75
»	»	»	»	»	..	»	.. ..	»	Nord de l'Espagne	255 ..	255 ..	255 ..	255 ..	255 ..	251 25
»	109.500	1877	100	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	103 ..	103 ..	101 75	101 75	103 75	103 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 14 Comptant	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Comptant	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Comptant	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Comptant	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Comptant	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Comptant	Vendredi 20 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1859	68 10	68 05	68 10	68 15	68 15	68 10	68 20	68 05	68 25	68 20	68 20	68 20
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	97 ..	97 25	97 60	.. ..	97 50	.. ..	97 25	97 25	97 75	.. ..	97 60	97 65
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2805 ..	» »	2830 ..	» »	2820 ..	» »	2810 ..	» »	2820 ..	» »	2800 ..	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	645 ..	» »	675 ..	.. »	673 75	» »	675 ..	.. »	673 75	» »	672 50	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	890 ..	880 ..	890 ..	890 ..	890 ..	890 ..	885 ..	887 50	885 25	887 50	.. ..	» ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	465 ..	.. ..	465 ..	.. ..	465 ..	.. »	490 25	.. »	490 ..	.. »	467 50	.. ..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450 ..	.. ..	450 ..	.. ..	450 ..	» »	430 ..	» »	450 ..	» »	450 ..	» ..
— 10es d'Obligat. 4 0/0 d° d°	98 75	» »	97 50	» »	98 75	» »	98 75	» »	98 75	» »	97 50	» ..
— 10es d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	92 10	»	91 25	» »	92 50	» »	92 50	» »	91 25	» »	91 25	» ..
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	1045 ..	»	1045 ..	» »	1045 ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	713 ..	710 ..	715 ..	710 25	705 ..	706 25	690 ..	687 50	692 50	692 50	675 ..	672 50
Crédit industriel et commercial	575 ..	.. ..	566 25	562 50	567 50	562 50	560 ..	560 ..	560 ..	.. ..	560 ..	.. ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1110 ..	» »	1110 ..	» »	1110 ..	» »	1110 ..	» »	1110 ..	» »	1110 ..	» ..
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	480 25	» »	487 50	» »	500 ..	» »	486 25	» »	500 ..	» »	493 75	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	223 75	» »	223 75	» »	225 ..	» »	225 ..	.. ..	225 ..	» »	225 ..	» ..
Ville de Marseille, Obligations 1848, tout payé, jouiss. janvier 1860	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	» »	» »	.. ..	» »	.. ..	» ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	93 3/8	» »	93 4/8	» »	93 4/8	» »	93 5/8	» »	93 4/8	»	93 3/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	97 1/2	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	96 o/o	» »	.. o/o	» »	.. o/o	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	86 ..	.. ..	86 ..	» »	83 90	.. ..	83 25	.. ..	82 50	» »	86 50	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	57 50	» »	.. ..	» »	58 ..	» »	.. ..	» »	58 50	» »	.. ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	.. o/o	» »	60 o/o	» »	60 1/2	» »	70 1/2	» »	60 3/4	» »	.. o/o	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	375 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	91 1/2	» »	91 3/4	» »	91 5/8	» »	91 5/8	» »	91 1/2	» »	91 o/o	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance janvier 1860	471 25	472 50	.. ..	472 50	470 ..	465 75	465 ..	465 ..	470 ..	465 25	465 ..	462 50
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1860	.. o/o	39 7/8	39 5/8	39 3/4	39 3/4	.. o/o	.. o/o	.. o/o	39 3/4	.. o/o	.. o/o	.. o/o
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	.. o/o	» »	48 1/2	» »	.. o/o	» »	.. o/o	» »	47 2/8	» »	48 1/4	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	48 o/o	.. o/o	48 o/o	48 3/4	48 1/4	.. o/o	47 7/8	.. o/o	.. o/o	.. o/o	47 3/8	.. o/o
D° intérieur, jouissance janvier 1860	47 3/4	48 1/8	47 3/4	47 3/4	47 3/4	47 7/8	47 1/2	47 3/4	47 3/4	47 7/8	47 1/4	47 1/2
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	.. ..	.. ..	» »	.. ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1038 — 19e ANNÉE — N° 30 — SAMEDI 28 JUILLET 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

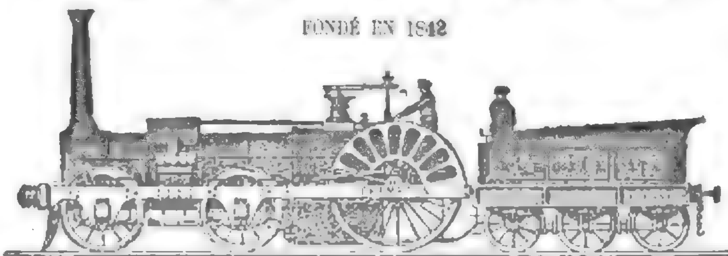
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements....... 12 —
Étranger............. 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS DE PARIS

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

S'il était besoin de prouver une fois de plus la situation excellente du marché des fonds publics en tant qu'éléments de hausse : découvert considérable, argent disponible et confiance absolue dans la sagesse et la force du gouvernement, il suffirait de suivre pas à pas les évolutions dont la Bourse a été le théâtre cette semaine. Assurément, ce ne sont ni les bruits effrayants, ni les nouvelles inquiétantes qui ont manqué : l'un succédait à l'autre, et les horribles scènes de la Syrie se compliquaient encore, selon les versions quotidiennes plus ou moins erronées qu'on mettait en circulation, des difficultés les plus sérieuses entre les puissances européennes ; les cabinets ne pouvaient tomber d'accord sur les moyens à prendre en commun pour la répression des massacres, et pendant que le sang des protégés séculaires de la France coulait à flots sur le Liban, les gouvernements en étaient réduits, disait-on, à discuter sur des questions de forme et de diplomatie.

Eh bien, malgré tout cela, le marché, un moment ébranlé, retrouvait rapidement son équilibre, et le 3 0/0, tombé mardi sous le coup des nouvelles les plus alarmantes au-dessous de 67 80, reprenait bientôt le niveau des jours précédents, et après avoir reconquis d'abord le cours de 68, le dépassait promptement, pour se rapprocher de nouveau du cours de 69. Symptôme plus significatif encore ! le comptant, même au milieu d'une baisse qui ressemblait à une panique, restait de beaucoup supérieur au terme, et l'argent protestait, pour ainsi dire, en entrant, malgré les prédictions sinistres, dans les valeurs, contre l'interprétation forcée qu'on donnait aux événements.

Cependant, ainsi que nous le disions dans notre dernier Bulletin, au milieu même du désarroi qui s'était emparé de la place, la politique n'avait, en réalité, rien à faire ici. La question du Liban était une question d'humanité pure, il ne pouvait y avoir de dissidences sérieuses à ce sujet entre des peuples civilisés. C'est ce qui a eu lieu, en effet. Le *Constitutionnel* annonce ce matin que l'ambassadeur d'Angleterre, lord Cowley, a été autorisé à s'entendre avec le gouvernement français pour l'expédition de Syrie. Le même journal ajoute que toutes les grandes puissances sont d'accord pour assurer aux chrétiens d'Orient la protection que leur garantissait le traité. Cet accord de l'Europe doit avoir pour conséquence nécessaire l'acquiescement de la Turquie.

Il ne reste donc plus qu'à déterminer les bases de cette entente générale.

Nous savons bien qu'il ne manque pas de gens à la Bourse et ailleurs qui ne cessent de s'écrier depuis huit jours : « Mais pourquoi ne part-on pas tout de suite avec 20 ou 30,000 hommes, avec le nombre de soldats nécessaires pour protéger les chrétiens et faire des assassins un châtiment exemplaire? Et qu'importe la Turquie? » Cela est très-facile à dire, mais beaucoup moins simple quand il s'agit de l'exécution. Le traité de Paris, signé en 1856 entre les puissances de l'Europe, parmi lesquelles figure la Porte, a réglé à l'avance certains points, consacré certaines interdictions, et ce n'était pas au gouvernement de l'Empereur, qui a en quelque sorte présidé à ce congrès, qu'il convenait de venir déchirer violemment, même pour les motifs les plus respectables, les clauses du traité dans lequel il avait été partie, et quelquefois arbitre.

Cette modération du gouvernement de l'Empereur, ce calme et cette mesure dans la force, constituent, selon nous, le symptôme et la garantie les plus rassurants pour les intérêts généraux et privés qui sont en si grand nombre représentés à la Bourse ils réduisent à néant toutes les calomnies démentent toutes les insinuations, et son

une nouvelle preuve de la bonne foi et des intentions droites du chef de l'Etat.

Déjà ces idées ont fait leur chemin dans l'opinion ; elles en seront bientôt maîtresses, et nous verrons s'opérer sans secousses et sans embarras sérieux l'intervention commune de la France et des autres puissances européennes en Orient.

Tel est évidemment le sentiment de l'Angleterre, qui, pendant que nos fonds publics baissaient, nous voyait assister avec étonnement à la hausse de ses consolidés. De quel côté cependant étaient la logique et le bon sens ?

La plupart des valeurs qui avaient été entraînées dans le mouvement de réaction de la rente l'ont suivi également en sens contraire, et toutes ont repris ou à peu près les cours cotés avant le mouvement de baisse. Les actions de chemins de fer français ont particulièrement participé à cette évolution ; quelques chemins étrangers les ont suivies ; on a remarqué notamment la hausse des chemins de fer espagnols et des chemins de fer Romains, qui ont remonté à la suite de l'assemblée générale des actionnaires qui a eu lieu mercredi.

En résumé, nous persistons à croire que dans l'état présent, et en supposant que les événements suivent la marche naturelle qu'on a le droit d'en attendre, les intérêts n'ont rien à craindre de l'intervention commune des puissances européennes en Orient. Au contraire, elle mettra fin à une situation anormale et resserrera encore les liens qui les unissent entre elles.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 25, ferme à 68 10.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 25, ferme à 97 55.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	33.60 0/0
Dauphiné	28.19 0/0
Ardennes	25.53 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	23.33 0/0
Midi	22.25 0/0
Lyon-Genève	16.02 0/0
Est	16.05 0/0
Nord	13 66 0/0
Central Suisse	11.65 0/0
Autrichiens	9.51 0/0
Ouest suisse	8.29 0/0
Orléans	5.77 0/0
Union Suisse	5.73 0/0
Ouest	5.30 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	1.96 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	7.69 0/0
Bessèges à Alais	8.17 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	40 53 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	20 juillet	27 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 25	68 10	» »»	» 15
Rente 4 1/2 0/0	97 45	97 55	» 10	»» »»
Banque de France	2830 »»	2805 »	»» »»	25 »»
Consolidés	93 3/8	93 3/8	»» »»	»» »»
Crédit foncier	887 50	880 »»	» »»	7 50
Crédit ind. et com.	580 »»	572 50	» »»	7 50
Crédit mobilier	672 50	680 »»	7 50	» »»
Comptoir d'Esc^{te}	672 50	670 »»	»» »»	2 50
Orléans	1357 50	1365 »»	7 50	» »»
Nord	947 50	955 »»	7 50	» »»
Nord nouveau	865 »»	870 »»	5 »»	» »»
Est	613 75	620 »»	6 25	» »»
Paris-Méditerran^e	682 50	885 »»	2 50	» »»
Midi	501 25	502 50	1 25	» »»
Ouest	572 50	575 »»	2 50	» »»
Genève	368 75	370 »»	1 25	» »»
Dauphiné	567 50	570 »»	2 50	» »»
Graissessac-Béziers	85 »»	90 »»	5 »»	» »»
Ardennes ancien	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	460 »»	450 »»	» »»	10 »»
Ch. Autrichiens	502 50	507 50	5 »»	» »»
Victor-Emmanuel	397 50	398 75	1 25	» »»
Russes	485 »»	482 50	» »»	2 50
Romains	342 50	347 50	5 »»	» »»
S.-Autr.-Lombard	497 50	498 75	1 25	» »»
Sarag. Pampelune	480 »»	480 »»	» »»	» »»
Saragos.-Alicante	513 75	517 50	3 75	» »»
Sarag.-Barcelone	436 25	440 »»	3 75	» »»
Nord-Espagne	443 75	440 »»	» »»	3 75
Guill.-Luxembour	375 »»	375 »»	» »»	» »»

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Société générale des chemins de fer romains a eu lieu, le 25 juillet courant, au siége de l'administration à Paris, rue Richelieu, n° 99, sous la présidence de M. Frédéric Lévy. Après la constatation de l'accomplissement des formalités légales, les deux plus forts actionnaires présents ont été appelés au bureau en qualité de scrutateurs. M. Auguste Vitu a été désigné comme secrétaire.

Il résulte du rapport présenté par le Conseil d'administration :

1° Que la ligne de Rome à la frontière napolitaine sera achevée et en pleine exploitation dans le courant de l'année 1861 ;

2° Que la plus grande partie de la ligne de Bologne à Ancône sera mise en exploitation dans le courant de l'année 1861 ;

3° Que les 750 kilom. environ qui forment l'ensemble du réseau, dont l'exécution est en grande partie confiée à M. J. de Salamanca, seront entièrement achevés le 31 mai 1863 ;

4° Enfin, que la garantie de revenu assurée à la Société est de 12,420,000 fr., soit 6 0/0 du capital ;

5° Que le capital prévu ne sera pas dépassé.

Du reste, nous reproduisons le texte des résolutions qui ont été proposées par le Conseil d'administration et votées par l'assemblée générale à l'unanimité :

Première résolution.

L'assemblée générale, après en avoir entendu la lecture, approuve le rapport.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale approuve la fusion telle qu'elle résulte de l'acte du 7 juillet 1860, ensemble les actes et les résolutions prises par le Conseil pour consommer l'annexion de la Pio-Latina.

Troisième résolution.

L'assemblée générale donne tous pouvoirs au Conseil d'administration :

1° De continuer les négociations auprès du gouvernement pontifical à l'effet d'obtenir, en exécution du traité passé avec MM. J. Mirès et Ce, le 14 septembre 1859, et conformément à la délibération de l'assemblée générale du 15 septembre 1859, l'autorisation de transformer 17 millions de francs en obligations ;

Dans ce cas, d'établir le capital actions à 68 millions de francs effectifs et le capital obligations à 139 millions de francs effectifs ;

2° Dans le cas où les autorisations nécessaires ne pourraient être obtenues, rétablir le capital actions à 85 millions de francs effectifs, soit au moyen de la création de 17 millions d'actions libérées à 400 francs, semblables à celles qui existent actuellement, soit en adoptant une combinaison qui permette, sans appel de fonds, d'élever à 500 fr. le capital libéré des actions, soit enfin par tout autre mode que le Conseil jugerait utile aux intérêts de la Société.

Quatrième résolution.

L'assemblée générale donne les pouvoirs les plus étendus au Conseil d'administration, afin de sauvegarder près du gouvernement piémontais les intérêts de notre Société et prendre toutes les mesures relatives à la section de Ferrare et à la conservation de cette section ou pour toute compensation à obtenir ; passer tous les actes que les circonstances peuvent commander.

Cinquième résolution.

L'assemblée générale approuve les comptes présentés par le Conseil d'administration, s'arrêtant au 30 juin 1860.

Sixième résolution.

L'assemblée confirme les nominations comme administrateurs de :

MM. le prince BORGHÈSE;
Le prince EMILIO ALTIERI;
Le général de CORDOVA, marquis de MENDIGORIA;
Le chevalier FILIPPANI.

Nomme également administrateur :

M. Auguste AVOND, ancien député.

Septième résolution.

L'assemblée générale fixe la valeur annuelle des jetons de présence à allouer aux membres du Conseil d'administration à cent mille francs, non compris les frais de direction qui devront être déterminés par le Conseil.

La nature et l'importance des négociations engagées dans ce moment avec le gouvernement pontifical et le gouvernement piémontais au sujet du réseau des Romagnes, crée à la Société générale des chemins de fer romains une situation très-délicate, qui l'oblige à beaucoup de réserve ; cette situation a été parfaitement comprise par l'assemblée générale, qui, dans une vue de prudence, a autorisé le Conseil d'administration à surseoir provisoirement à la publication de son rapport.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE CAEN A FLERS.

Question de tracé.

La construction d'un chemin de fer de Caen à Flers a donné lieu à des réclamations motivées, et nous croyons savoir que la Compagnie de l'Ouest a présenté à ce sujet quelques observations dans l'intérêt de la ligne de Mézidon.

Sans entendre prendre parti dans le débat, nous croyons toutefois devoir constater les démarches faites par un grand nombre d'habitants et de propriétaires des cantons d'Aunay-sur-Odon et de Villers-Bocage, qui demandent l'étude d'un tracé de chemin de fer de Caen à Flers, par les vallées de l'Odon, de la Douvette et de la Druance, au lieu du tracé par l'Orne, déjà indiqué.

La demande d'études adressée à MM. les membres de la commission d'enquête *de commodo et incommodo* se base, entre autres motifs, sur ce que le tracé par l'Orne ne desservira que 56 communes et 25,927 habitants, tandis que le tracé par l'Odon desservirait 80 communes et 49,786 habitants.

Selon la demande que nous analysons, on ne saurait faire figurer comme participant en totalité aux avantages du tracé de l'Orne que trois cantons, ceux de Bourguebus, Bretteville-sur-Loire et Harcourt, les deux autres cantons ne devant figurer que pour la moitié de leur population, attendu que l'autre moitié profite déjà du chemin de fer de Mézidon à Falaise.

Dans l'argumentation des réclamants, l'importance des usines depuis Caen jusqu'à Clécy, par l'Orne n'est pas plus grande que celle des mêmes établissements du côté de l'Odon, et les usines au delà Clécy pourraient être facilement desservies par la gare de Condé ; enfin ils ajoutent qu'entre Caen et Condé il n'y a d'autre localité importante que le bourg d'Harcourt, tandis que la ligne proposée desservira, outre un grand nombre d'usines, minoteries, moulins, etc., Evrecy, l'un des principaux centres agricoles du département, Villers-Bocage, marché très-important, Aunay, ville de filatures, de tanneries, et dont la halle est le centre d'un approvisionnement considérable de denrées de toute sorte.

La ligne par l'Odon se trouverait à égale distance du chemin de fer de Caen à Saint-Lô et de celui de Mézidon à Falaise, et desservirait des localités complétement privées de communications rapides, tandis que la ligne par l'Orne se rapproche de Falaise et parcourt une contrée traversée par une rivière qu'il est question de canaliser.

Enfin, le tracé de l'Odon, sans être plus long, ne nécessiterait qu'un seul tunnel de 5 à 600 mètres et des travaux d'art peu importants ; tandis que le tracé par l'Orne exige 9 grands ponts sur l'Orne, 2 sur le Noireau, 2 tunnels dont l'un de 1,922 mètres et l'autre de 125 mètres.

Nous nous sommes contentés d'analyser les principales objections contenues dans le mémoire dont il s'agit, demandant l'étude d'un projet qui concilierait, dit le mémoire, les intérêts du pays avec ceux de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, tout en sauvegardant les industries de Condé et de Flers.

Sans doute il sera répondu à ces observations et nous ne manquerons pas de publier cette réponse, si elle se produit, de manière à mettre le public à même de juger en parfaite connaissance de cause.

J.-G. BORDOT.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

On sait combien a été discutée depuis plus de trois ans, la question du tracé de la section du chemin de fer direct de Grenoble à Lyon, entre Rives et Bourgoin ; les uns défendant le tracé par la vallée d'Hyère, auquel s'opposait de toutes ses forces l'arrondissement de la Tour-du-Pin ; les autres voulant le tracé de l'Ainant ou celui de la Bourbre, en combinant la ligne directe sur Grenoble avec l'embranchement futur sur Chambéry par le Pont de Beauvoisin.

Cette question qui a pendant longtemps très-vivement passionné les deux partis est enfin décidée. Le *Courrier de l'Isère* a publié cette semaine le texte des deux premiers articles d'un décret qui lui a été communiqué et qui contient la solution définitive de cette affaire.

D'après l'article 1er de ce décret, le tracé du chemin de fer de Lyon à Grenoble, entre Bourgoin et la ligne de Saint-Rambert, partira de la gare de Bourgoin, passera à ou près la Tour-du-Pin, entrera dans la vallée de la Bourbre, passera à ou près Saint-André du-Gua, à ou près Virieu, à ou près Chabons, à ou près le Grand-Lemps, et se reliera à la ligne de Saint-Rambert, près Beaucroissant, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

L'article 2 dispose que les tarifs des transports pour les voyageurs et les marchandises, partant de Lyon ou d'un des points de la ligne entre Lyon et Bourgoin et allant au delà de Beaucroissant, dans la direction de Grenoble, seront réduits d'une quotité équivalente à sept kilomètres, sans que, dans aucun cas, les taxes à percevoir, pour les localités intermédiaires de Bourgoin à Beaucroissant, puissent être supérieures à celles qui seraient perçues pour le parcours des transports entre le point de départ et Beaucroissant.

Les mêmes dispositions s'appliqueront, dans le sens de Grenoble à Lyon, aux voyageurs et aux marchandises partant de Grenoble ou d'un des points de la ligne entre Grenoble et Beaucroissant, et allant au delà de Bourgoin.

F. GRIMAUD.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Nous avons publié dans notre numéro de samedi dernier l'avis de la souscription publique aux 110,000 actions de 500 fr. qui forment le capital de la Société des chemins de fer algériens. Nous croyons utile de mettre sous les yeux de nos lecteurs la carte publiée par les soins de la Compagnie, et sur laquelle sont tracées les lignes concédées à titre définitif ou à titre éventuel qui forment le réseau des chemins de fer algériens.

On pourra juger, par l'inspection de cette carte, de l'importance de ces chemins de fer, au sort desquels sont attachées les destinées futures de l'Algérie.

Pour compléter les documents officiels de cette importante entreprise, nous commençons aujourd'hui la publication des statuts de la Compagnie.

F. GRIMAUD.

IMPOTS ET REVENUS INDIRECTS.

Le *Moniteur universel* a publié le 15 courant le tableau des impôts et revenus indirects pour les six premiers mois de 1860, comparés avec les six premiers mois de 1859 et de 1858.

La comparaison des deux semestres offre cette fois un intérêt tout particulier, en raison des changements introduits dans notre système commercial. On ne peut savoir encore si les prévisions du gouvernement, en ce qui concerne les diminutions, ont été dépassées, puisque l'application du nouveau régime n'a commencé qu'au mois de mai ; cependant les résultats connus constituent déjà d'utiles indications pour l'avenir.

Les impôts indirects avaient produit, pour le premier semestre de 1859, une somme de..............fr.	533,473,000
Ils n'ont produit, pour le premier semestre de 1860, que	521,476,000
C'est donc une diminution de....................fr.	11,997,000

Ce chiffre qui n'est que le résultat d'une balance se décompose ainsi :

D'un côté il s'est produit sur les chapitres suivants : douanes, sucres des colonies françaises, sucres indigènes et sucres étrangers, une diminution de.......fr. 35,503,000

De l'autre, il s'est produit sur les droits d'enregistrement, timbre, greffe, etc., droits de navigation, taxe de consommation des sels, tabacs, poudre, taxes des lettres et recettes diverses, une augmentation de........... 23,506,000

C'est la balance de ces deux chiffres qui représente la diminution du semestre, soit..................fr. 11,997,000

Si on examine les résultats des tableaux trimestre par trimestre, on voit que le premier trimestre avait donné une augmentation de 3,558.000 fr., et que le deuxième trimestre produit au contraire une diminution de 15,555,000 fr.

Cette diminution a porté : sur les droits à l'importation des céréales pour 347,000 f.; mais cette diminution, indépendante de l'application du nouveau système commercial, est en elle-même un symptôme favorable : sur les droits de douanes pour 12,536,000 f.; sur les sucres des colonies françaises pour 8,627,000 fr.; sur les sucres étrangers pour 4,516,000 fr.; sur le droit de fabrication des sucres indigènes pour 8,171,000 fr.; sur les droits de douane à l'exportation pour 1,162,000 fr.

Ces diminutions ont été d'autant plus sensibles, que jusqu'à présent la compensation qu'on a le droit d'attendre d'un accroissement de consommation, notamment pour le sucre et le café, n'a pas eu encore le temps de se manifester, et ce n'est sans doute que vers la fin de l'année courante qu'il sera possible de constater, à cet égard, des résultats de quelque valeur.

Cependant, même en prenant pour base les chiffres des diminutions actuelles, on peut s'assurer que les prévisions du gouvernement ont été plutôt au-dessus qu'au-dessous de la réalité; et qu'il n'y a pas lieu, par conséquent, de concevoir la moindre inquiétude pour l'avenir de nos finances.

L'exposé des motifs du budget de 1861 évalue à 88.594,000 fr. les diminutions que subiront les revenus indirects par suite de l'application des nouvelles mesures économiques; or, en ne s'occupant que des chapitres qui ont subi des diminutions, on voit que celles-ci se sont élevées en définitive à 35 millions et demi pour le premier semestre. Ce serait donc une diminution totale de 71 millions pour l'année entière, en admettant que les résultats du second semestre fussent exactement semblables à ceux du premier, ce qui n'est pas supposable, puisque la diminution qui avait été de près de 12 millions en avril, et de près de 13 millions en mai, s'est trouvée réduite en juin à 7,310,000 fr.

En sorte qu'en prenant le mois de juin comme base, la diminution ne serait que de 84 millions pour l'année, soit 4 millions et demi au-dessous des prévisions du gouvernement, mais il y a lieu de penser que dans le deuxième semestre, le Trésor retrouvera une partie de la différence de ses recettes, tant par l'accroissement des importations que par l'augmentation de la consommation.

D'ailleurs, en même temps que certains chapitres des revenus indirects subissaient une diminution à laquelle tout le monde s'attendait, on pouvait constater une augmentation de 23 millions et demi sur les autres branches du revenu public. L'augmentation de l'enregistrement, du timbre, des tabacs, de la taxe des lettres, qui avait été de 5 millions en avril et de 4 millions en mai, s'est élevée en juin à près de 7 millions, si bien que le dernier mois du semestre, malgré une diminution de 7,310,000 fr. sur les cotons, les laines, les cafés et les sucres, toutes les denrées dégrevées, se solde par une insignifiante diminution de 396,000 fr.

En résumé, il n'y a qu'une différence de 5 millions entre les produits des deux trimestres, le premier n'ayant donné, malgré la perception des anciens droits, que 263 millions, et le second ayant produit, malgré le dégrèvement, un peu plus de 258 millions.

En même temps, le recouvrement de l'impôt direct se montrait de plus en plus facile, et dépassait de 44 millions les sommes exigibles; l'année dernière, à pareille époque, les recouvrements ne dépassaient les exigibilités que de 40 millions. Les frais de poursuites sont descendus de 0,76 c. par 1,000 f., à 0,71 c.

On peut donc être assuré, dès aujourd'hui, que le pays est dans les meilleures conditions pour traverser sans difficultés la première phase des grands changements accomplis dans notre système commercial.

Après le tableau trimestriel qui contient les revenus indirects de toute nature, le *Moniteur* a également publié le tableau du revenu des douanes, qui n'est qu'une branche de nos revenus indirects. Mais c'est précisément cette branche qui est spécialement affectée par les nouvelles mesures ; et il est intéressant d'étudier la comparaison des principales marchandises importées et exportées pendant le mois de juin et les six premiers mois des années 1860 et 1859.

La loi sur le dégrèvement des sucres, des cotons, des cafés et des matières premières, a nécessairement modifié les produits, tant à l'importation qu'à l'exportation, et la diminution des droits perçus ne s'applique qu'à ces articles.

Toutefois une augmentation très-notable a eu lieu sur les cafés qui ont produit pour le mois de juin une somme de 3,318,668 fr., contre 2,012,915 fr. en 1859, et 2,604,334 fr. en 1858.

Le total des droits perçus, pendant le mois de juin, s'est élevé à la somme de....................fr. 11,968,682 »

Le mois correspondant de 1859 avait produit.....fr. 18,667,336 »

Le mois correspondant de 1858.................fr. 19,581,141 »

Les droits sur les sucres des colonies, qui avaient donné 7,602,370 fr. pour le mois de juin 1859, sont descendus à 3,448,658 fr. le mois dernier. Les sucres étrangers ont subi également une notable diminution de 2,705,064 fr. à 927,153 fr.

Depuis le commencement de l'année courante jusqu'au 30 juin, le total des droits perçus à l'importation a été de 69,181,341 fr. Les six premiers mois de 1859 avaient produit 95,206,603 fr., et la même période de 1858, 93,339,317 fr.

L'exportation, en juin, ne s'est pas accrue pour nos vins, mais elle a donné des accroissements considérables pour nos tissus de coton, tant écrus et blancs qu'imprimés et teints, et aussi sur nos soieries et nos toiles, nos machines, nos articles de librairie, de savonnerie, de cristallerie, etc. Les autres marchandises restent sans variations bien marquées.

L'exportation des métaux précieux présente une différence très-sensible. En argent, lingots et monnaies, il n'a été exporté que 838,950 hectogrammes, contre 2,343,954 hect. pendant le mois de juin de l'année 1859. En or, 19,565 hect. seulement ont été exportés contre 122,485 pendant la même période de 1859.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 21 JUILLET 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 21 juillet
Paris-Méditerranée......	36.127 14	883 75
Nord....................	32.920 46	950 »»
Orléans.................	23.421 04	1355 »»
Ouest...................	22.350 85	572 50
Est.....................	19.726 88	615 »»
Bességes................	18.649 35	440 »»
Midi....................	14.753 35	500 »»
Genève..................	14.118 65	370 »»
Ardennes................	11.450 09	440 »»
Dauphiné................	10.650 70	567 50
Autrichiens	fl.7.274 10	505 »»
	Au 14 juillet.	
Madrid à Alicante.......	17.562 94	521 25
Lombards-Vénitiens-Sud.	16.415 10	505 »»
Victor-Emmanuel.........	14.502 66	402 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler d'un projet de chemin de fer de Metz à Reims, par Sainte-Menehould, Verdun et le camp de Châlons. Un journal annonce qu'à la suite d'une audience accordée par l'Empereur aux députations de la Meuse, de la Marne et de la Moselle et ensuite des vœux émis par les conseils généraux de ces trois départements, il vient de se former une compagnie pour l'exécution de ce chemin.

Le Conseil d'administration se compose des notabilités des départements intéressés.

Le projet a été accueilli avec un tel enthousiasme par les populations, qu'en quelques jours elles ont souscrit pour 15 millions de francs.

— On écrit de Saint-Michel à la *Gazette de Savoie* que les travaux du tronçon du chemin de fer qui doit raccorder ce bourg à Saint-Jean-de-Maurienne sont poussés avec une grande activité. Plus de six cents ouvriers sont maintenant employés sur divers points de ce tronçon de 14 kilomètres. La plupart des ouvrages d'art sont achevés ou sur le point de l'être. On espère que ce tronçon sera totalement achevé cette année, ce qui diminuera de plus de deux heures le trajet entre la France et l'Italie.

— L'ouverture de la section de Valladolid à Burgos et de Duenas à Alar, sur la ligne de Madrid à Saragosse, est annoncée comme très-prochaine.

Le 1er du mois, deux locomotives sont arrivées à Palencia par le chemin d'Alar ; l'une d'elles amenant un train de 23 wagons chargés de matériel et d'objets pour le télégraphe. Ces machines sont arrivées, le 8, à la station de Valladolid avec 56 wagons chargés de matériel. Le gouvernement de la province et les autorités sont venus les recevoir au milieu des acclamations de la population.

— En signalant les prix extrêmement bas auxquels viennent d'être soumissionnés des rails pour le chemin de fer de l'État, le *Journal de Liége* ajoute :

« On a remarqué, du reste, que les affaires industrielles et commerciales passent par des périodes assez régulières d'activité et de stagnation. La durée d'un cycle complet serait d'environ dix ans. Ainsi, si l'on part de 1830 pour arriver à 1860, on trouvera trois périodes de prospérité et quatre de crise. Les années néfastes sont vers 1830, 1840, 1850, et seront complétées par 1860. Au contraire, de 1835 à 1837, 1845 à 1847, 1854 à 1857, il y a eu une grande prospérité amenée par une reprise progressive et suivie d'une décroissance plus ou moins rapide.

» Il résulte de cette loi, si aucun événement fâcheux ne vient en troubler les effets, qu'à dater de cette année on pourra espérer une reprise d'affaires successive et devant se prolonger plusieurs années.

» Il faut remarquer, du reste, que les crises industrielles sont amenées très-souvent, moins encore par les crises politiques que par le surcroît de production et le développement excessif des entreprises de toute nature, lorsque des bénéfices élevés surexcitent la concurrence. Et il faut alors un temps moral avant que l'équilibre se rétablisse entre l'offre et la demande. »

— On lit dans l'*Ost-Deutsch-Post*, du 15 mai :

« L'insuffisance des cris d'appel que font les

conducteurs des chemins de fer aux stations, à l'arrivée des convois, a été reconnue, surtout pour la nuit. Pour remédier à cet inconvénient, il aurait été présenté à la direction de notre Chemin de fer un projet d'après lequel on établirait dans chaque wagon, un appareil très-simple qui, avant l'arrivée du convoi à la station, mettrait une cloche en mouvement, et ferait voir clairement pendant la nuit, dans l'intérieur des wagons, le nom de la station. Les voyageurs pourraient ainsi facilement se tenir prêts pour la descente; une erreur de station ne pourrait plus avoir lieu, et les voyageurs endormis seraient éveillés par la cloche; enfin le service des employés du chemin de fer serait simplifié. »

— Un journal anglais publie, sur la production des bassins houillers, les chiffres suivants :

La quantité de charbon extraite en 1857 s'est élevée à 127 millions de tonnes; empilée sur une épaisseur de 1m,828, elle couvrirait une étendue de 2 kilomètres 588 mètres carrés.

La surface du terrain houiller qu'on exploite peut être évaluée à 20,711 kilomètres carrés environ, et l'épaisseur moyenne des couches à 9m,45. En estimant le volume total de toutes celles jusqu'ici reconnues, on arriverait à un cube qui aurait presque 17 kilomètres de côté.

En comparant cette énorme masse de charbon à celle qu'absorbe annuellement la consommation, on peut, en toute confiance, assurer qu'il en existe pour une durée de trente-six mille années.

L'épaisseur des couches, qui vient d'être portée, en moyenne, à 9m,45, est peut-être trop faible, car, à Liége, elle a 16m,76 ; dans le Staffordshire (Angleterre) elle dépasse 46 mètres, et dans le bassin de la Ruhr elle est de 40m,84.

La valeur du charbon extrait en 1857 est de 937,500,000 francs, somme bien supérieure à celle que représentent les métaux précieux exploités pendant le même temps.

En Angleterre, les mines de houille produisent près de 64 millions de tonnes par an. On comprendra facilement l'importance de cette branche de commerce quand on saura que Manchester et ses environs emploient constamment une force motrice de 1,200,000 chevaux-vapeur, dont l'entretien n'absorbe pas moins de 30,469 tonnes par jour, soit, par an, 9,648,665 tonnes.

La fabrication du sel exige à elle seule 3,046 tonnes par jour, soit, par an, 964,866 tonnes.

Les steamers affectés à la navigation transatlantique, qui partent de Liverpool et autres ports, consomment 71,000 tonnes, et les usines à gaz 10,156,490 tonnes par année.

En 1858, l'Angleterre a exporté 6,173,114 tonnes de charbon, et l'on estime qu'à elle seule elle pourrait approvisionner toute l'Europe pendant quarante siècles.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

30 juillet. — **Compagnie générale des omnibus de Paris.** — Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 14 juillet.)

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, rue Cadet, 16, à Paris. Dépôt de 10 actions, 20 jours avant la réunion, rue Bergère, 14.

6 août. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

18 août. — **Société du télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée.** — Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

23 août. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz,

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 15 au 21 juillet	1683	1,273,780 42	756 85	1618	1,055,154 73	652 13	16.05	».»»
ORLÉANS (1)	15 — 21 —	1475	1,314,321 21	891 07	1475	1,107,134 73	750 60	5.77	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	15 — 21 —	1406	1,813,978 57	1,290 10	1406	1,779,136 27	1,265 38	1.96	»
OUEST (1)	15 — 21 —	1213	1,035,834 »»	854 »	1188	963 588 91	811 10	5.30	»
NORD (1)	15 — 21 —	964	1,125,133 67	1,167 46	964	990,132 73	1,027 10	13.66	»
MIDI (1)	15 — 21 —	793	414,697 51	522 95	793	339,198 89	427 75	22.25	»
LYON A GENÈVE (1)	15 — 21 —	231	145,998 36	632 03	231	125,187 90	541 94	16.62	»
ARDENNES (1)	15 — 21 —	164	75,467 77	460 17	157	57,554 60	366 59	25.53	»
DAUPHINÉ	15 — 21 —	134	62,186 91	464 08	134	48,509 23	362 »»	28.19	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	15 — 21 —	33	20,918 20	633 88	33	22,781 20	690 33	».»»	8.17
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	8 — 14 —	1326	866,397 30	653 30	1316	1,446,499 10	1,099 16	»	40.55
AUTRICHIENS	15 — 21 —	1323	fl. 378,176 »»	285 85	1323	fl. 345,327 »»	261 02	9.51	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	8 — 14 —	482	272,257 25	564 87	482	204,247 90	423 95	33 60	»
Madrid à Guadalajara	8 — 14 —	57	19,452 38	341 27	57	15,563 88	273 68	25.33	»
Alcazar à Manzanares	8 — 14 —	90	15,684 95	313 70	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	15 — 21 —	275	75,004 66	272 74	275	70,905 57	257 84	5.73	»
CENTRAL SUISSE	15 — 21 —	247	152,582 90	617 »»	236	130,825 22	554 »»	11.44	»
VICTOR-EMMANUEL (2)	9 — 15 —	214	131,285 49	613 48	214	141,894 01	663 05	»».»»	7.49
OUEST SUISSE	13 — 19 —	90	49,246 80	507 69	80	37,503 96	468 79	8.29	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	8 — 14 —	52	11,911 16	229 06	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859.

F. Grimaud.

rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces.)

25 août. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève, quai du Rhône, maison Laya. (Voir l'avis publié aux annonces du 21 juillet.)

12 septembre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, à une heure de relevée. Dépôt de 50 actions au moins à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

18 septembre. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Paiement des intérêts du premier semestre 1860, soit 10 fr. pour les actions anciennes, et 5 fr. pour les actions nouvelles, sous déduction de l'impôt de 31 c. pour les actions anciennes, et de 33 c. pour les nouvelles, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 66.

APPELS DE FONDS

20 juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

F. G.

(1) Voir, pour les avis de paiements d'intérêts et de dividendes, notre numéro du 7 juillet, page 582.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Statuts.

TITRE Ier. — FORMATION ET OBJET DE LA SOCIÉTÉ. — DÉNOMINATION. — SIÉGE. — DURÉE.

Art. 1er. — Il est formé par ces présentes, entre les propriétaires des actions *créées* et de celles qui pourront être *créées* ultérieurement, comme on le dira plus loin, une Société anonyme, sauf l'approbation du gouvernement.

Cette Société a pour objet :

L'exécution et l'exploitation des chemins de fer de la mer à Constantine, d'Alger (à partir de l'enceinte fortifiée à Blidah, et de Saint-Denis du Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port, conformément à la convention du 7 juillet 1860, au cahier des charges y annexé, et au décret du 11 du même mois.

Art. 2. — La dénomination de la Compagnie est : *Compagnie des chemins de fer algériens.*

Art. 3. — La Société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée et finira avec la concession.

Art. 4. — Le siége de la Société et son domicile sont établis à Paris.

TITRE II. — APPORT DE LA CONCESSION ET D'UN MARCHÉ POUR LA CONSTRUCTION.

Art. 5. — Les comparants apportent à la Société et lui cèdent et abandonnent sans réserve le bénéfice :

Premièrement. — De la convention ci-dessus rapportée, du cahier des charges y annexé et du décret qui l'a approuvée ;

Deuxièmement. — Et du marché qu'ils déclarent avoir passé conditionnellement en vue de la constitution de la présente Société avec Sir Morton Peto, baronnet, membre du parlement britannique, pour la construction desdits chemins de fer, moyennant le prix de 45,100,000 fr. et d'après lequel :

1° L'entrepreneur accepte complétement les obligations qui résultent soit de la convention relative à la concession, soit du cahier des charges, quant aux délais et aux conditions dans lesquels ces chemins devront être établis, exonérant les concessionnaires, ou la Compagnie qu'ils se proposent de se substituer, de toute responsabilité à cet égard.

Ce marché comprend généralement tous les travaux nécessaires pour permettre une bonne exploitation, de manière à ce que les chemins de fer soient reçus par l'administration publique dans les conditions fixées par la convention et par le cahier des charges.

2° La Compagnie garde seulement à sa charge :

L'acquisition des terrains nécessaires à la voie, aux stations, maisons de garde et rampes d'accès ;

Les dépenses nécessaires pour la construction du matériel roulant, de l'outillage et des ateliers de réparation ;

Les intérêts pendant la construction ;

Les frais d'administration, de surveillance des travaux, en ce qui concerne les frais généraux d'organisation de la Compagnie ;

Les frais préliminaires ;

L'établissement des télégraphes électriques ;

Enfin la construction des bâtiments, des stations, des réservoirs et des grues hydrauliques, ayant été bien entendu que les déblais, nivellement de terrains, non-seulement pour les voies principales, mais pour l'emplacement des stations, voies, cours, rampes d'accès, etc., ainsi que les puits et conduites d'eau nécessaires à l'alimentation des réservoirs, restent à la charge de l'entrepreneur.

3° L'entrepreneur demeure non-seulement responsable de l'exécution des engagements des concessionnaires vis-à-vis de l'État, pour tous les travaux ou fournitures autres que ceux réservés à la Compagnie par l'article précédent, mais il doit de plus compléter ou réparer les travaux de premier établissement qu'on aurait reconnus incomplets ou défectueux, pendant les trois années qui suivront la mise en exploitation de chacune des lignes concédées ; il est, en outre, chargé à forfait de l'entretien de la voie pendant les trois années, durée de sa garantie, moyennant une somme déterminée par an et par kilomètre.

4° L'entrepreneur doit acheter en France les rails, plaques tournantes et croisements faisant l'objet de ses fournitures. Il serait toutefois exonéré de cette obligation si les fabricants français lui demandaient, à égalité de poids et qualité, des prix supérieurs à ceux payés par les chemins de fer français et notamment par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; la forme des rails serait déterminée par le Conseil d'administration ; les croisements seront en acier.

En conséquence, la Société demeure subrogée aux droits et avantages attachés à ces conventions et marché conditionnel, à la charge de se conformer aux obligations qui en résultent.

Toutefois les concessionnaires auront droit au remboursement des frais relatifs à l'entreprise faits antérieurement à ce jour, et à faire jusqu'à la promulgation du décret approbatif des présents statuts.

Le compte de ces frais, appuyé des pièces justificatives, sera réglé par le Conseil d'administration sauf l'approbation de la première assemblée générale.

TITRE III. — FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

Art. 6. — Le fonds social est fixé à la somme de 55,000,000 de francs, et divisé en cent dix mille actions de 500 francs chacune ; la liste des souscripteurs de ces actions sera fournie au gouvernement avant l'homologation des présents statuts.

Art. 7. — Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration.

Le premier versement est fixé à 125 fr. par action. Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé, un mois au moins avant l'époque fixée pour le paiement, dans tous les journaux d'annonces légales de Paris et d'Alger, désignés conformément à la loi.

Le Conseil d'administration pourra autoriser le paiement anticipé des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions, et moyennant un intérêt dont le taux ne pourra excéder 5 0/0.

Art. 8. — Lors du premier versement, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires nominatifs, lesquels seront, lorsque les versements atteindront la moitié du montant de l'action, échangés contre des titres définitifs.

Les titres définitifs sont au porteur, à moins que l'actionnaire ne réclame un titre nominatif.

Les souscripteurs originaires seront garants de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence de moitié du montant de chaque action.

Art. 9. — Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits de registres à souche ; ils sont revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé de la Compagnie délégué à cet effet, et frappés du timbre sec de la Compagnie. Chaque paiement fait sur le montant de l'action est constaté sur les titres.

Art. 10. — La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre.

La cession des titres nominatifs s'opère conformément à l'article 36 du Code de commerce.

Les frais du transfert pourront être mis, par une mesure générale, à la charge de l'actionnaire qui le requiert ; ils seront fixés par le Conseil d'administration, et ne pourront, dans aucun cas, excéder 50 centimes par action.

Art. 11. — Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ou dans toutes autres caisses qu'il désignera. Dans ce cas, il déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée, dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 12. — A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt court de plein droit à la charge de l'actionnaire à raison de 5 0/0 par an, pour chaque jour de retard.

Le retardataire est mis en demeure d'effectuer ses paiements par un avis inséré dans un des journaux désignés à l'article 7. Cet avis indique les numéros des actions en retard. Faute par le propriétaire de s'acquitter dans le délai d'un mois, et sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formalités de justice, ni d'ajouter au susdit délai aucun délai de distance, les actions en retard seront vendues publiquement sur duplicata, par le ministère d'un agent de change, aux risques et périls du retardataire, à la Bourse de Paris, le tout sans préjudice du droit que la Société conserve de poursuivre personnellement l'actionnaire en retard.

Les titres primitifs des actions ainsi vendues sont nuls de plein droit ; en conséquence, toute action qui ne porte pas la mention régulière des versements qui ont dû être opérés, cesse d'être admissible à la négociation et au transfert.

Les numéros des titres d'action ainsi annulés seront insérés dans les journaux d'annonces légales désignés à l'article 7.

Art. 13. — Il ne peut, dans aucun cas, être fait d'appel de fonds au delà du montant des actions.

Art. 14. — Chaque action donne droit :

1° A une part proportionnelle dans toutes les valeurs composant l'actif social et à une part proportionnelle dans les bénéfices nets de l'entreprise ;

2° Et en outre, pendant la durée des travaux, à un intérêt de 5 0/0.

Art. 15. — Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe ; la possession de l'action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Art. 16. — Chaque action est indivisible à l'égard de la Société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement ; tous les copropriétaires indivis d'une action sont tenus de se faire représenter auprès de la Société par une seule et même personne.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en

rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 17. — En cas de perte d'un titre nominatif, la Compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 155 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'article 7.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le Conseil d'administration.

TITRE IV. — COMPTES ANNUELS. — INTÉRÊTS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE. — AMORTISSEMENT.

Art. 18. — Pendant l'exécution des travaux et jusqu'après l'achèvement des lignes qui ont fait l'objet de la convention du 7 juillet 1860, il sera payé annuellement aux actionnaires 5 0/0 d'intérêt des sommes par eux versées, sauf l'exception faite par l'article 7 pour les versements anticipés.

Il sera pourvu au paiement de ces 5 0/0 par les intérêts des placements de fonds, par les produits des diverses sections déjà exploitées ou qui auront pu être successivement mises en exploitation, et par tous autres produits accessoires de l'entreprise; enfin, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur le capital social.

Art. 19. — Jusqu'à l'achèvement des lignes entières, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale; le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, sera employé en premier lieu à payer aux actionnaires l'intérêt à 5 0/0 l'an du capital engagé dans la construction des lignes.

L'excédant, s'il y en a, pourra être distribué à titre de dividende.

Art. 20. — Après l'achèvement des lignes entières, il sera dressé, chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif de la Société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation des chemins, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés et des obligations qui auront pu être émises par la Compagnie, et généralement toutes les charges sociales.

Art. 21. — Sur les bénéfices nets, après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent, il sera d'abord prélevé une somme suffisante pour servir, aux actions amorties et non amorties, un premier dividende de 5 0/0 par an, sous la déduction toutefois de la retenue nécessaire pour l'amortissement; la part de ce premier dividende afférente aux actions amorties devant être versée également au fonds d'amortissement.

La retenue pour l'amortissement, ci-dessus prévue, sera de la somme nécessaire pour qu'avec la part dans le premier dividende revenant aux actions amorties et également versée à ce fonds, le capital puisse être entièrement amorti dans les soixante-quinze années, durée de la garantie de l'État.

Sur le surplus des produits il sera prélevé, pour constituer un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires ou imprévues, une retenue dont la quotité ne pourra être inférieure à 2 0/0 de ce surplus des produits.

Et tout l'excédant sera réparti entre toutes les actions, amorties et non amorties; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit article 23.

Art. 22. — S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

Art. 23. — Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation des lignes entières, au remboursement annuel d'un nombre d'actions déterminé, comme il est dit article 21.

La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme déterminées par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement, reçoivent en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions, outre les dividendes, jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales dans la forme qui sera déterminée par le Conseil d'administration.

Ces actions donnent droit annuellement à une part proportionnelle dans le dividende mentionné au dernier paragraphe de l'article 21.

Ces actions ont du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées générales, les mêmes droits que les actions non amorties. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés comme il est dit article 7 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions est effectué au siége de la Société, à partir du 1[er] janvier de chaque année pour l'année qui a précédé.

Art. 24. — Le paiement des intérêts prévus par les articles 18 et 20 et celui des dividendes ont lieu par semestre ou par année, suivant décision de l'assemblée générale.

Cette assemblée fixe le montant des dividendes et les époques des paiements sur la proposition du Conseil d'administration.

Art. 25. — Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siége de la Société; toutefois le Conseil d'administration pourra autoriser ce paiement sur tout autre point aux caisses désignées par lui à cet effet; tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur paiement, annoncée dans l'un des journaux indiqués à l'article 7, sont acquis à la Société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

Art. 26. — Lorsque la réserve aura atteint un million de francs, le prélèvement de 2 0/0 pourra être réduit ou suspendu. Il reprendra son cours aussitôt que ce fonds sera descendu au-dessous de ce chiffre.

TITRE V. — CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Art. 27. — La Société est administrée par un Conseil composé de douze membres.

Art. 28. — Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la Société.

Art. 29. — Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale; leurs fonctions durent quatre années. Ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère par quart chaque année.

L'ordre de sortie sera déterminé par le sort pour les trois premières années; il aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

En cas de décès, de démission ou d'empêchement d'un membre du Conseil d'administration, il est pourvu, s'il y a lieu, par le Conseil d'administration, à son remplacement provisoire jusqu'à la première assemblée générale, qui nomme définitivement; l'administrateur ainsi nommé ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

Quoique nommé provisoirement, l'administrateur a les mêmes pouvoirs que si sa nomination était définitive.

(La fin au prochain numéro.)

COMPAGNIE
DE
L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

RAPPORT

Présenté à l'Assemblée générale ordinaire des Actionnaires par le Conseil d'administration, le 29 juin 1860, à Lausanne.

Présidence de M. SCHOPFER, président du Conseil d'administration.

AFFAIRES GÉNÉRALES.

Messieurs,

Depuis notre dernière assemblée générale, la section d'Yverdon au Landeron, appartenant en partie à notre Compagnie et en partie à la Compagnie du Franco-Suisse, a été livrée à la circulation.

La distance que l'on peut parcourir en chemin de fer, de Genève, dans la direction de la Suisse allemande, est maintenant de 150 kilomètres, et le réseau de la Suisse occidentale n'est plus séparé des autres lignes suisses que par les 14 kilomètres de Bienne à la Neuveville, pour le parcours desquels voyageurs et marchandises doivent encore emprunter la voie du lac.

Les travaux du chemin de fer sur cette petite section ont été conduits par la Compagnie qui en est chargée avec une lenteur bien préjudiciable aux intérêts généraux de la Suisse, et à ceux de notre Compagnie en particulier. Néanmoins, depuis quelque temps, on paraît y apporter un peu plus d'activité, et nous avons l'espoir que la pression de l'opinion publique engagera les autorités fédérales à prendre des mesures efficaces pour que cette dernière lacune du réseau suisse, qui cause tant de gêne à la circulation, soit enfin comblée.

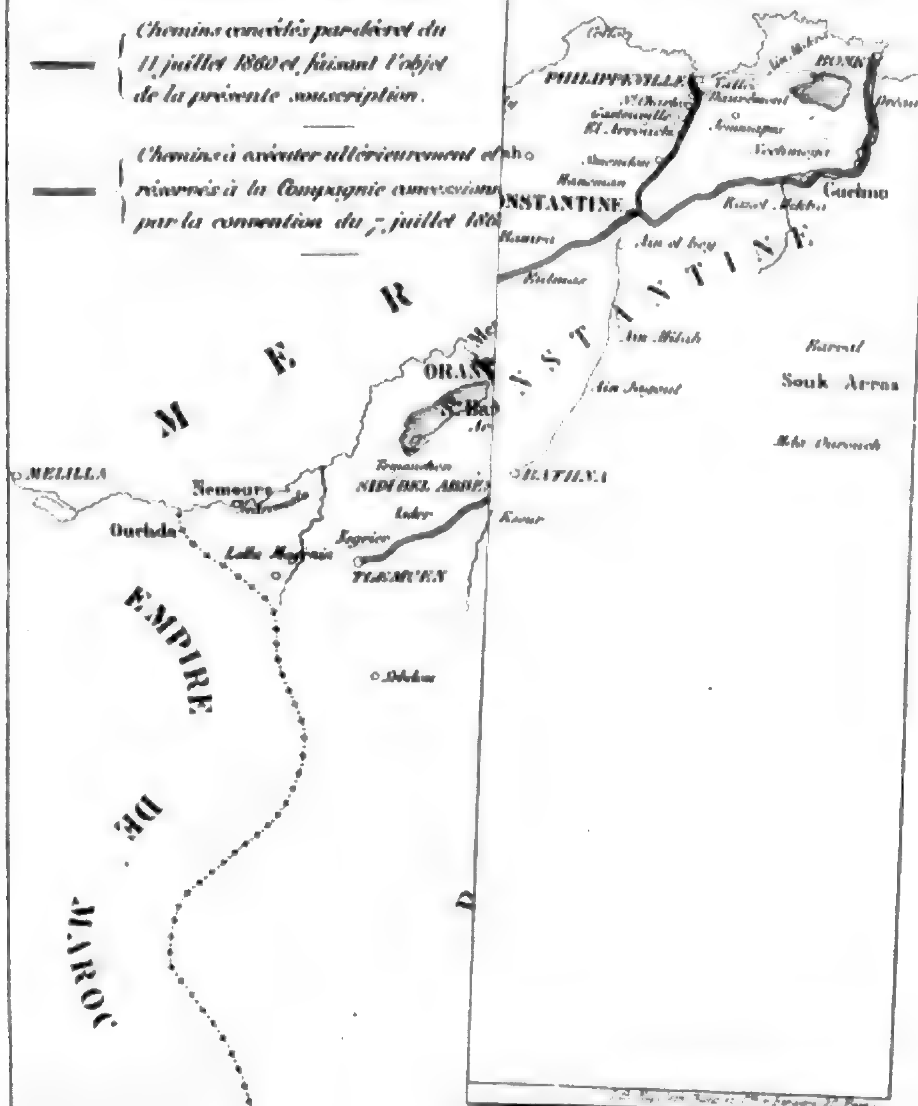
Par suite des concessions séparées données par les divers cantons, la ligne de Genève-Lausanne-Landeron se trouve exploitée par trois Compagnies différentes.

La Compagnie de Lyon-Genève est chargée de l'exploitation des 11 kilomètres de Genève-Versoix, appartenant à la Compagnie de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise. Notre Compagnie exploite les 97 kilomètres qui lui appartiennent de Versoix à Vaumarcus, et la Compagnie de Paris-Lyon exploite les 36 kilomètres de Vaumarcus au Landeron, pour le compte de la Compagnie Franco-Suisse des Verrières à laquelle cette section appartient. Grâce aux arrangements intervenus entre les trois compagnies exploitantes, le service des voyageurs ne se ressent pas trop de cet état de choses; ce n'est que pour le service des marchandises que ce morcellement des lignes offre des conséquences fâcheuses.

Les retards occasionnés par la transmission de ces marchandises d'une administration à l'autre, et surtout par l'intervention de la navigation entre le Landeron et Bienne, le partage de la responsabilité qui incombe à chaque Compagnie, ont souvent excité de la part du commerce des plaintes que, pour être juste, on devrait faire retomber sur ceux qui ont été la cause du morcellement des lignes suisses entre tant de Compagnies différentes, et de l'interruption prolongée de la ligne principale de Genève à Bâle et Romanshorn.

Les administrations apportent tous leurs soins à atténuer ces inconvénients, qu'il ne dépend pas d'elles de faire disparaître complétement, et qui ne cesseront de se reproduire que lorsque la jonction complète des lignes permettra d'éviter tous les transbordements.

D'ailleurs, Messieurs, le nombre des réclamations fondées va en diminuant au fur et à mesure que les services s'organisent sur les nouvelles sections livrées à la circulation (il a été peu considérable en 1859). L'habitude que l'on a, dans notre pays, de recourir à la publicité dans toutes les circonstances, la facilité avec laquelle les journaux accueillent toutes les réclamations sans s'assurer de leur exactitude, donnent aux plaintes élevées contre le service des chemins de fer une importance apparente qu'elles n'ont pas réellement. Vous pouvez vous en convaincre par le tableau des réclamations et litiges inséré dans la partie de ce rapport relative à l'exploitation.



Légende
Chemins concédés par décret du 11 juillet 1860 et faisant l'objet de la présente souscription.
M E R
É E
PHILIPPEVILLE
BONE
NSTANTINE
Guelma
Souk Arras
MELILLA
Nemours
Ouchda
SIDI BEL ABBES
EMPIRE DE MAROC

Les travaux de la section d'Yverdon à Vaumarcus ont été exécutés à notre satisfaction ; mais ils n'ont été terminés que pour la fin de l'année 1859, un peu plus tard que nous ne l'avions espéré. Les comptes des travaux sur cette section sont à très-peu près réglés ; nous n'avons eu dans ce règlement de compte aucune difficulté avec l'entrepreneur ; celui-ci, quoiqu'il ait construit à des prix notablement inférieurs à ceux qui avaient été accordés pour la section Morges-Versoix, a su néanmoins par son activité et une surveillance continuelle de ses chantiers, réaliser, croyons-nous, un bénéfice raisonnable, et éviter, pour lui-même et pour nous, l'obligation regrettable de recourir aux voies contentieuses.

Les travaux de Lausanne-Villeneuve ont été poussés avec activité ; le long hiver que nous avons eu à traverser ne les a pas ralentis autant qu'on aurait pu le redouter. La rigueur de la saison a été pour ces travaux une rude épreuve, qu'ils ont bien supportée ; nous avons bon espoir que l'époque de l'ouverture de cette section, annoncée dans notre rapport de l'année dernière pour le 1er avril 1861, pourra être avancée.

Les quatre kilomètres qui relieront notre ligne à Saint-Maurice n'ont pu être entrepris que ces derniers mois. Sur le territoire vaudois, ce retard a été occasionné par les difficultés de toute espèce que nous ont suscitées les propriétaires expropriés ; et dans le Valais, nous avons été arrêtés par les longueurs apportées à l'octroi de la concession de quelques cents mètres à construire sur le territoire de ce canton. Enfin, nous avons pu mettre la main à l'œuvre ; les travaux sont adjugés et entrepris sur les deux rives du Rhône. Pour être sûrs de n'éprouver aucun retard dans l'exécution du pont sur ce fleuve, nous en avons confié la construction en régie à l'un de nos ingénieurs, en sorte que nous pouvons vous annoncer que nous opérerons notre jonction à Saint-Maurice avec la ligne d'Italie dans un très-bref délai.

Les circonstances dans lesquelles nous nous sommes trouvés ne nous ont pas permis de commencer les travaux sur la ligne de Jougne. Nous avons dû conserver les ressources dont nous disposions pour l'achèvement des sections entreprises, avant de songer à en entamer de nouvelles. Les dépenses extraordinaires et imprévues qui ont été pour la Compagnie la conséquence des exigences sans nombre et toujours renaissantes des particuliers, des communes et de l'Etat, nous font un devoir d'apporter beaucoup de circonspection dans la marche de notre entreprise. C'est ainsi que, malgré l'importance que nous attachons pour l'avenir de notre réseau à nous relier au Paris-Lyon et aux chemins lombards par Jougne et le Simplon, nous devrons attendre, pour mettre la main à l'œuvre sur cette intéressante section, d'avoir livré à la circulation les portions de nos lignes actuellement en cours d'exécution, et aussi d'avoir obtenu la solution des diverses questions encore pendantes entre la Compagnie et l'Etat. Nous avons eu soin, d'accord avec la Compagnie de Paris-Lyon, de prendre des mesures pour que l'ajournement du commencement des travaux de cette section n'en compromette pas la réalisation.

Les résultats de l'exploitation pour l'année 1859, sans être encore fort satisfaisants, réalisent néanmoins nos prévisions antérieures. Pendant toute la durée de cette année, nous n'avons pas eu d'augmentation de réseau ouvert au parcours, sauf pendant le dernier mois, et cependant la recette kilométrique s'est augmentée de 20 pour 100 sur la ligne Genève-Yverdon. Cette augmentation kilométrique paraît devoir se maintenir cette année.

EXPLOITATION.

Nous avons l'honneur de vous présenter, sous la forme ordinaire, les comptes détaillés et les statistiques de l'exploitation pendant l'exercice de 1859 :

Les recettes se sont élevées à	1,712,487 31
Les dépenses à	1,076,618 58
Reste net :	635,868 73

Si nous ajoutons à cette somme :

1° Le montant des rentrées diverses,	14,711 13
2° Le revenu net des 1,363 mètres de voie que le Lyon-Genève exploite pour notre compte entre Coppet et Versoix, et dont le montant n'a pu être compris dans les comptes de 1859,	19,235 91
Nous aurons un total de	669,815 77

qui représente la somme réellement acquise en 1859, déduction faite de toutes les charges et dépenses du service de l'exploitation.

La recette kilométrique sur la section principale Coppet-Lausanne-Vaumarcus s'élève à 19,144 fr., dont :

66 0/0 en voyageurs et bagages ;
34 0/0 en marchandises et bestiaux ;

Soit 10 0/0 de plus qu'en 1858 pour les voyageurs;
— 45 0/0 — — marchandises et bestiaux.

Et sur la section isolée de Villeneuve-Bex seulement, de 7,012 fr., dont :

74 0/0 en voyageurs et bagages ;
26 0/0 en marchandises et bestiaux ;

Soit 9 0/0 de moins qu'en 1858 pour les voyageurs;
— 22 0/0 de plus — marchandises.

Les dépenses kilométriques ont atteint le chiffre de 10.607 fr., dont :

362, 1re Division : Administration centrale ;
3,150, 2e Division : Exploitation proprement dite ;
7,095, 3e Division : Traction, Voie, Matériel et Bâtiments.

Soit 55 0/0 sur la ligne principale (Coppet-Lausanne-Vaumarcus).

Le revenu net est donc de 8,537 fr. sur cette section.

Quant à la section Villeneuve-Bex (18 kilomètres), nous ne doutons nullement que son reliement très-prochain avec Lausanne d'une part, et le Valais de l'autre, n'en change complétement les conditions d'existence. La construction anticipée de cette petite section, qui nous avait été imposée par la concession, aura sans doute été, pour quelque temps, une charge pour notre Compagnie ; mais nous devons toutefois reconnaître que, d'un autre côté, elle aura sensiblement diminué le coût des travaux de la ligne Lausanne-Villeneuve, en mettant à la disposition des entrepreneurs les carrières importantes qu'elle dessert.

Nous ne voulons pas répéter ici, Messieurs, ce qui vous a déjà été dit dans nos précédents rapports des espérances que l'on peut raisonnablement fonder sur le revenu futur de nos lignes. L'augmentation successive du trafic et la soudure qui va enfin s'opérer d'ici à quelques mois avec la Suisse allemande d'une part, et de l'autre avec Vevey, Villeneuve et le Valais, montreront, croyons-nous, par des faits, que ces espérances n'étaient pas exagérées (1). Ce qui a fait le plus de tort à notre entreprise, ce sont les retards apportés à sa réalisation. L'idée primitive de tous ceux qui y ont pris part n'était pas la construction et l'exploitation de tronçons isolés qui, jamais dans aucun pays, n'ont pu donner de profit, mais bien l'exécution prompte de lignes se rattachant à un ensemble. Nous n'avons pas à revenir sur les obstacles de toute nature qui ont entravé la réalisation de cette idée, mais nous tenons seulement à rappeler ici qu'enfin nous touchons au port.

D'un autre côté, le service de l'exploitation et les dépenses qui en résultent se régularisent peu à peu. Grâce aux sacrifices qui ont été faits dans la construction de nos lignes pour obtenir de bonnes conditions d'exploitation, nous pourrons arriver, dans un avenir rapproché, à une proportion satisfaisante du chiffre des dépenses kilométriques comparé à celui des recettes, et déjà nous avons pu constater cette année une diminution de 10 0/0 sur le prix de traction par kilomètre, et de 40 0/0 sur celui de l'entretien du matériel roulant ; c'est principalement, en effet, sur les dépenses de cette nature, qui forment à elles seules plus des deux tiers des dépenses totales, que l'on doit porter la plus sérieuse attention. L'administration centrale, le personnel des bureaux, des gares et des stations, le service des magasins, l'entretien et la surveillance de la voie, occasionnent une dépense à peu près fixe, sur laquelle le développement du trafic réagit en très-faible proportion. Ce qui fait varier considérablement le chiffre des dépenses, c'est *le plus ou moins grand nombre de trains nécessités par le service ;* or, la base de ces dépenses, c'est le prix du kilomètre de traction qui comprend : le personnel, le combustible, et surtout l'entretien du matériel roulant ; sous ce rapport, nous pouvons enregistrer avec satisfaction les résultats auxquels nous sommes déjà parvenus. En effet, les 389,559 kilomètres parcourus en 1859 par nos machines, ont occasionné une dé-

(1) Il n'est peut-être pas hors de propos de rappeler ici ce qui s'est produit, lors du commencement de l'exploitation de la Compagnie de Paris à Strasbourg.

Cette ligne, exécutée et exploitée, à l'origine, par tronçons isolés, ne donnait, en 1850, qu'un revenu kilométrique de 26,000 fr. sur 215 kilomètres ; en 1853, aussitôt que ses tronçons furent soudés entre eux, le revenu kilométrique atteignit 40,000 fr. sur 508 kilomètres ; et le cours des actions qui, en moyenne, n'était à la première époque que de 340 fr., s'éleva à la seconde à 873 fr.

Ce fait n'est pas le seul que l'on pourrait citer ; la Compagnie de Paris à Lyon a vu augmenter son trafic dans des proportions énormes aussitôt que ses divers tronçons ont été reliés en une seule ligne continue.

LIGNE COPPET-LAUSANNE-VAUMARCUS.

RECETTES DE L'EXPLOITATION.

	ANNÉE 1859. — 82 1/2 kilom. exploités en moyenne.				ANNÉE 1858. — 70 kilomètres exploités en moyenne.				EXCÉDANTS de 1859 sur 1858.	
	Nombre. Poids.	Produit. Fr.	c.	0/0	Nombre. Poids.	Produit. Fr.	c.	0/0	Nombre. Poids.	0/0
Voyageurs.........Nombre	715.825	976.578	»	62	550.375 1/2	755.444	20	68	165.449 1/2	30
Bagages et chiens....Tonnes	2.838	69.971	05	4	2.175	54.614	40	4 1/2	663	30
Voitures et bestiaux...Nombre	10.623	42.315	85	3	7.506	29.906	47	2	3.117	41
Marchandises et Messageries...........Tonnes	87.099	455.762	11	29	52.675	271.282	21	25	34.424	65
Recettes diverses..........	»	34.695	65	2	»	7.978	77	0 1/2	»	»
Total.......	»	1.579.322	66	100	»	1.118.226	05	100	»	»
Soit :										
Par jour	»	4.327	»	»	»	3.064	»	»	»	20 0/0
— et par kilomèt.	»	52	45	»	»	43	77	»	»	
Par an —	»	19.144	»	»	»	15.974	»	»	»	

pense de 87 centimes par kilomètre et par machine pour personnel, combustible, graissage et réparations, et les 4,425,832 kilomètres parcourus par nos voitures et wagons, une dépense de 1 1/2 centime par kilomètre et par véhicule pour leur entretien, graissage et éclairage. L'on peut ainsi se rendre compte d'une manière à peu près exacte des dépenses occasionnées par le service, et proportionner le nombre des trains au trafic existant. Notre Compagnie a dû naturellement être assez large dès le début, afin de favoriser de tout son pouvoir la circulation ; mais elle pourra aussi, nous en sommes convaincus, suffire à un mouvement de voyageurs et marchandises beaucoup plus actif, sans augmenter d'une manière notable ses frais d'exploitation.

SITUATION FINANCIÈRE.

Le compte des recettes et dépenses pendant l'année 1859, et le bilan de la Compagnie arrêté à la même époque, se trouvent annexés au présent rapport, et vous aurez, Messieurs, à entendre sur ce sujet le rapport de MM. les commissaires vérificateurs.

Le capital de notre entreprise se trouve être, au 31 décembre 1859, de . . . . . Fr.	60,328,000 »
Dont 34,463,000 fr. en actions ; 25,865,600 fr. en obligations.	
Le montant des dépenses de toute nature s'élève, à la même époque, à	52,007,113 96
Déduction faite de la subvention de 2,250,000 fr. reçue de l'État de Vaud pour la ligne Lausanne-Villeneuve.	
Laissant un solde disponible de .	8,321,486 04
Représenté par :	
Versements à recevoir sur actions.	3,254,450 »
— — obligat.	3,450,000 »
Solde de comptes divers.	1,617,036 04
Total égal. . . .	8,321,486 04

à employer à la continuation de nos travaux.

Les versements successifs appelés sur nos actions, et dont le dernier était fixé au mois de mai dernier, ont été effectués d'une manière assez régulière. Cependant, malgré les publications qui ont été faites, un certain nombre d'actionnaires ont continué à ne pas opérer la régularisation de leurs titres. Comme nous avons absolument besoin de toutes nos ressources, et que, d'un autre côté, cet état de choses ne peut qu'influer d'une manière fâcheuse sur le cours des actions, nous devrons prochainement user des moyens qui nous sont fournis par l'art. 12 des statuts pour amener cette régularisation.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale.

A une heure après midi, l'assemblée se trouve composée de 102 membres représentant 19,917 actions, donnant droit à 837 voix. En conséquence, elle est en nombre aux termes des statuts, et M. le président déclare la séance ouverte.

MM. Lombard et Marion, les deux plus forts actionnaires présents, en dehors des administrateurs, sont appelés à remplir l'office de scrutateurs, et prennent place au bureau.

M. Chappuis est désigné comme secrétaire.

M. Aubert, président du comité de direction, présente le rapport du Conseil d'administration pendant l'année 1859.

M. Ernest Pictet donne lecture du rapport de la commission de vérification des comptes. Le rapport entièrement favorable, au point de vue de l'exactitude et de la clarté des comptes, renferme aussi un aperçu de la situation financière de la Compagnie, relevé par MM. les commissaires vérificateurs sur les livres qu'ils ont examinés, et qui concorde, quant au résultat, avec la situation indiquée dans le rapport du Conseil d'administration. — Il conclut l'approbation des comptes de 1859, avec remerciments à MM. les directeurs.

La discussion est ouverte simultanément sur les deux rapports ; personne ne demandant la parole, on procède au vote sur les conclusions de la commission de vérification des comptes. Sur la proposition du rapporteur, à laquelle aucune opposition n'est exprimée, ce vote a lieu par assis et levé. Il a pour résultat l'approbation unanime des comptes de 1859.

Les remerciments aux membres du Comité de direction sont également votés par l'assemblée.

L'ordre du jour appelle la nomination des commissaires vérificateurs des comptes de 1860.

L'Assemblée décide que la même commission, composée de MM. E. Pictet, de Genève, F. Noir, de Lausanne, et Monay Renevier, de Morges, sera également chargée, pour les comptes de 1860, du travail de vérification qu'elle vient de faire pour ceux de 1859.

M. le secrétaire donne lecture du procès-verbal, qui est approuvé.

L'ordre du jour épuisé, la séance est levée à une heure et demie.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

MM. les souscripteurs aux obligations de la ville de Rouen sont informés que leur souscription n'ayant pas subi de réduction, ils ont, conformément à leur engagement, à effectuer le second versement dans la huitaine de cet avis.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à 3 jours de vue 2 1/2 0/0
— à 90 jours.... 3 0/0

Le président,
Mis G. d'Audiffret.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS
(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois......	2 1/2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois......	3 0/0
Ceux de 12 à 17 mois......	3 1/2 0/0
Ceux de 18 à 23 mois......	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus.	4 1/2 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
Ferdinand Le Roy.

SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs à Paris ouvre, aux entrepreneurs ou aux propriétaires, des crédits sur hypothèques ou sur nantissements mobiliers.

Il accepte comme *garanties hypothécaires* des immeubles non construits, construits, à construire ou à achever, et comme nantissements mobiliers, des billets à ordre à longue échéance ; des créances sur les villes, les communes, les départements ou les particuliers ; des marchandises ; des récépissés de magasins de dépôt et des valeurs mobilières.

Ses opérations embrassent tout le territoire français ; l'intérêt de ses avances ne dépasse pas le taux d'escompte de la Banque de France ; il perçoit, en outre, une commission fixée par décret du 24 mars 1848 ; tous ses actes d'ouverture de crédit sont enregistrés au droit fixe de 2 fr. 20 c.

Une notice indiquant les justifications à fournir est adressée sur demande affranchie.

Le directeur, Guiffrey.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE XÉRÈS A CADIX (PAR LE TROCADERO)

Tête de la ligne de Séville-Xérès-Cadix.

Longueur du chemin, 27 kilomètres.

Recettes du mois de juin 1860.

62,443 voyageurs.........fr.	75,708 60
Marchandises................	34,429 20
	110,137 80
Recettes antérieures depuis le 1er janvier..................	473,175 05
Recette totale.............	583,312 85
En 1859..................	458,586 50
Augmentation en 1860......	124,726 35

Jerez de la Frontera, 3 juillet 1860.

Signé, Luis Diez.

FORGES.

Saint-Dizier, 21 juillet :

Nous n'avons aucune affaire à signaler en fonte affinage.

En fonte de seconde fusion, on ne vend que des lots de peu d'importance aux prix de 140 et 130 fr. les nos 1 et 2.

Les prix des forges sont maintenus : laminés, fr. 250 ; martelés, 260 à 270, dans les gares de la Haute-Marne.

Le cours de la machine est moins ferme ; on offre le n° 20 à fr. 250 à Saint-Dizier.

MÉTAUX.

Paris, 17 juillet.

MÉTAUX BRUTS.— Cuivre anglais en plaque, les 100 kil. à l'acquitté,	264 »
Cuivre du Chili brut, rend. 96 0/0, les 100 kil. à l'acquitté,	242 50
Minerai de cuivre de Corocoro, les 100 kil. de cuivre pur à l'acquitté,	245 »
Etain banca, les 100 kil. à l'acquitté,	357 50
— anglais, — —	346 »
Plomb brut de France, — —	61 50
— d'Espagne, — —	62 »
Zinc brut de Silésie, — —	55 50

CUIVRES.— Il s'est fait cette semaine quelques opérations aux cours cotés.

ÉTAINS.— Peu d'affaires à prix faibles.

PLOMBS.— Sans transactions. Prix nominaux.

ZINCS.— Très-calmes par continuation.

(*L'Ancre de Saint-Dizier*.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1859 — 1048 —

12e année. — 29e semaine.
Du 15 au 21 juillet 1860.

226.732 Voyageurs	500 160 69
Bagages, Marchandises, etc.	773 619 74
Total	1.273.780 42
Recettes antérieures	31.787.276 53
Total	33.061.056 95
29e semaine de 1860	1.273.780 42
Semaine correspondante de 1859	1.055.154 73
Différence	218.625 69
Recettes depuis le 1er janvier 1860	33.061.056 95
— — 1859	31.189.637 34
Différence	1.871.419 61

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 372 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 15 au 21 juillet 1860.

119.397 Voyageurs	523.120 88
Bagages, Marchandises, etc.	791.200 33
Total	1.314.321 21
Semaine correspondante de 1859	1.107.134 73
Semaine correspondante de 1858	1.141 925 97
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	207.186 48
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	172.395 24
Recettes depuis le 1er janvier 1860	34.532.336 99
— — 1859	34.403.550 72
Différence en faveur de 1859	128.786 27

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Juin 1860.

Voir le numéro du 14 juillet.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1408 kilomètres.
1859 — 1416 —
1858 — 1316 —

Du 15 au 21 juillet 1860.

186.232 Voyageurs	679.078 50
Bagages et Marchandises	1.134 800 07
Total	1.813.878 57
Semaine correspondante de 1859	1.779.136 27
— — de 1858	1.465.627 11
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	34.742 30
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	348.251 46
Recettes depuis le 1er janvier 1860	50.780.807 97
— — 1859	54.670.891 52
Différence	3.890.083 55

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1859. — 461 —

Du 15 au 21 juillet 1860.

49.543 Voyageurs	135.472 45
Bagages et Marchandises	220.083 30
Total	355.555 75
Semaine correspondante de 1859	291.511 85
Différence	64.043 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	9.188.623 20
— — 1859	7.962.993 20
Différence	1.225.630 »»

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1198 —

Du 15 au 21 juillet 1860.

348.030 Voyageurs	548.228 35
Marchandises, etc. — Grande vitesse	69.857 65
— — Petite vitesse	417.768 »»
Total	1.035.834 »»
Semaine correspondante en 1859	963.588 91
Différence	72.245 09
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	26.901.442 80
— — 1859	25.212.708 56
Différence	1.688.734 24

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 15 au 21 juillet 1860.

172.713 Voyageurs	459.799 77
Bagages, Marchandises, etc.	665.633 70
Total	1.125.433 47
Semaine correspondante de 1859	990.132 75
Différence	135.300 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860	31.744.346 12
— — 1859	29.833.285 46
Différence	1.921.060 66

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 15 au 21 juillet 1860.

2.355 Voyageurs	2.626 70
Bagages, marchandises, etc.	69 40
Total de la semaine	2.696 10
Recettes depuis le 4 juin 1860	18.330 03

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 791 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 219 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 15 au 21 juillet 1860

(CHEMIN DE FER) 49.356 Voyageurs	168.533 80
Bagages, Marchandises, etc.	246.143 71
Total	414.697 51
Canal latéral et canal du Midi	43.260 66
Total	457.967 17
29e semaine 1859. Chemin de fer	339.198 89
— — Canal	30.145 81
Total	369 344 70
Chemin de fer, différence sur 1859	75.498 62
Canal, — —	13.123 85
Total	88.622 47
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.985.353 06
— — 1859	11.913.380 10
Différence	1.071.965 96

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 15 au 21 juillet 1860

19.486 Voyageurs	69.522 52
Bagages et Marchandises	76.475 84
Total	145.998 36
Semaine correspondante de 1859	125.187 90
Produit kilométrique annuel, en 1860	32.955 72
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	10.62 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	46.40 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.260.121 62
— — 1859	3.236.319 20

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 151 —

Du 15 au 21 juillet 1860.

15.318 voyageurs	25.005 58
Bagages, Marchandises, etc.	50.462 19
Total	75.467 77
Semaine correspondante de 1859	57.554 69
Différence	17.913 08
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.878.365 56
— — 1859	1.678.805 19
Différence	199.560 37

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 124 kilomètres.
1859. — 124 —

Du 15 au 21 juillet 1860

13.764 Voyageurs	31.492 15
Bagages, Marchandises, etc.	30.694 76
Total	62.186 91
Semaine correspondante de 1859	48 509 23
Différence	13.675 68
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.428.274 81
— — 1859	1.385 564 68
Différence	42.710 13

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 15 au 21 juillet 1860.

Voyageurs	2.164 70
Bagages, Marchandises, etc.	18.753 50
Total	20.918 20
Semaine correspondante de 1859	22.781 20
Différence	1.863 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	615.455 55
— — 1859	653 758 15
Différence	68.302 60

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 8 au 14 juillet 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1107 kil. — — 1859, 1107 kil.

101.614 Voyageurs	263.652 92
Bagages et Marchandises	472.838 93
Transports militaires	27.212 58
Total	763.704 43
Semaine correspondante de 1859	1.392.199 10
Différence	628.494 63

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 214 kil.

36.808 Voyageurs	67.827 30
Bagages et Marchandises	30.074 55
Transports militaires	4.791 »»
Total	102.692 85
Semaine correspondante de 1859	54.300 »»
Différence	48.392 85

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	866.397 30
En 1859	1.446.499 10
Différence	580.101 80

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	22.673.500 80
En 1859	31.836.050 32
Différence	9.162.555 52

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1333 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 15 au 21 juillet 1860

41.938 Voyageurs ....En florins	112.806 »»
855.346 »» quintaux Marchandises	265.370 »»
Total........	378.176 »»
Semaine correspondante de 1859....	345.327 »»
Différence.........	32.849 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	9.589.263 »»
— — 1859..	9.223.209 »»
Différence.........	366.054 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 8 au 14 juillet 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

12.225 Voyageurs..................		103.217 47
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		10.323 19
— (petite vitesse)		157.726 50
Total de la semaine.....		272.267 25

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

7.352 voyageurs......	13.253 27	19.452 38
Bagages, March. (gr.vit.)	2.576 84	
Marchandises(petite vit.)	3.622 27	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.

1860. — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

2.243 Voyageurs.	3.684 63	15.684 95
Bagages, March. (gr. vit.)	1.144 89	
Marchandises(petite vit.)	10.855 43	
Total des trois lignes réunies.....		307.404 58
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		8.121.053 15
Total..........		8.428.457 73

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 51 kilomètres

Du 8 au 14 juillet 1860.

2.580 Voyageurs........	2.566 05
Bagages, articles de messagerie. ...	213 72
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc..........................	9.131 39
Total de la semaine.....	11.911 16
Recettes antérieures...........	184.293 99
Total général...........	196.205 15

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 725 kilomètres
1859. — 277 —

Du 15 au 21 juillet 1860.

40.907 Voyageurs.................	52.774 20
Marchandises et Bagages..............	22.230 46
Total..........	75.004 66
Période correspondante de 1859....	70.905 52
Différence........	4.090 14
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.597.929 80
— — 1859..	1.467.650 52
Différence........	130.279 28

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 217 kilomètres.
1859. — 220 —

Du 15 au 21 juillet 1860

48.177 Voyageurs	106.217 90
Bagages, Marchandises.............	46.365 09
Total..........	152.582 99
Semaine correspondante de 1859.....	130.825 22
Différence........	21.757 77
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.920.882 30
— — 1859..	2.540.189 65
Différence........	380.692 65

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 9 au 15 juillet 1860.

Transports militaires...............		3.994 46
30.516 Voyageurs...................		67.122 25
Bagages, Marchandises, etc..........		31.214 09
Recettes diverses		2.148 20
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		26.806 49
Total..		131.285 49
Recettes correspondantes de 1859........	100.513 43	141.894 01
Transports militaires..	41.380 58	
Différence........		10 608 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		3.320.614 46
— — 1859..		3.546.638 69
Différence........		226.024 23

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 13 au 19 juillet 1860.

22.792 Voyageurs..................	34.391 70
Bagages, Marchandises, etc.........	14.855 10
Total.........	49.246 80
Semaine correspondante de 1859....	37.503 96
Différence.........	11 742 84
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.001.976 83
— — 1859...	748.971 13
Différence.... .	253.005 70

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

18e semaine, du 1er au 7 juillet.

5.055 Voyageurs	18.027 15
Recettes antérieures depuis le 1er mars	448.005 42
Total......................	466.032 57

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Juin	82.161 15	74.093 18	8.067 97	10.88
6 1ers mois	693.972 48	603.913 54	90.058 96	14.91

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Juin	931,976 65	844,038 90	87,937 65	10.41
6 1ers mois.	8,567,734 61	7,883,197 32	684,537 29	8.68

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés au 30 juin 1860..	62.186
— — 1859......	57.789
Augmentation au 30 juin 1860 ...	4.397 becs
Recettes du gaz. — Juin 1860.......	125.644 94
Recettes du gaz. — Juin 1859.......	121.750 46
Augmentation en juin 1860..........	3.894 48
Recettes de l'exercice 1859-1860	2.540.357 73
— 1858-1859	2.267.612 47
Augmentation pour l'exercice 1859-60	272.745 26

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire doit avoir lieu le lundi 6 août prochain, à trois heures, rue de la Victoire, salle Herz, à Paris, et de prier ceux d'entre eux, porteurs de vingt actions au moins, qui n'auraient pas encore déposé leurs titres, d'effectuer ce dépôt, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45, avant le mercredi 1er août, afin que l'assemblée puisse être valablement constituée.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Société, un appel de fonds de 100 fr. par action.

Ce versement doit avoir lieu du 20 juillet courant au 20 août prochain.

Passé ce délai, il sera perçu, conformément aux statuts, des intérêts de retard, à raison de 6 0/0, depuis le 20 juillet jusqu'au jour du paiement, et cela sans préjudice de tous autres droits résultant des statuts.

Les versements sont reçus tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel et Ce ;

4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts semestriels échéant le 5 août 1860, seront payés, à partir de cette époque, sur présentation des titres, à raison de 7 fr. 50 par action libérée de 300 fr. :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58;

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, n° 1;

A Gand, à la banque de Flandre.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le 23 août prochain, à deux heures et demie, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée aura à statuer :

Sur le traité avec la ville de Paris, pour la fourniture du gaz, dans la zone annexée, et sur les modifications à apporter aux anciennes conventions ;

Sur les voies et moyens à adopter pour cette extension de la concession et sur les modifications à faire aux statuts.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au porteur qui voudront assister à cette assemblée devront déposer leurs titres au siége de la Société, rue Saint-Georges, 1, depuis le 1er jusqu'au 13 août prochain, de onze heures à trois heures.

Les cartes d'admission pour les actionnaires dont les titres sont nominatifs, seront à leur disposition à partir du 12 août.

Pour le conseil d'administration.

Le chef du secrétariat,

SAGE.

SOCIÉTÉ DES

DEUX CIRQUES.

MM. les actionnaires sont prévenus que depuis le 5 juillet courant il leur est payé, à titre d'intérêts du premier semestre de 1860, la somme de 5 fr. par action de 200 fr., à l'administration du Cirque d'été, rue Montaigne, n° 7, de midi à deux heures.

Le Gérant,

E. DEJEAN.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P.

DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Le troisième tirage des obligations de la Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat, a eu lieu, le 20 juillet, à Vienne, au siége de la Société.

Voici la liste des 1,624 obligations sorties à ce tirage :

2501	à	2600	100
12801	à	12900	100
29251	à	29268	18
40101	à	40200	100
107801	à	107900	100
124101	à	124500	100
214601	à	214700	100
262101	à	262200	100
329149	à	329200	52
355501	à	355600	100
398801	à	398900	100
399801	à	399900	100
434551	à	434570	39
481401	à	481500	100
508001	à	508100	100
520731	à	520769	39
578105	à	578200	96
633101	à	633200	100
638901	à	638980	80

Le remboursement des 1,624 obligations, dont les numéros sont ci-dessus, aura lieu, contre remise des titres originaux, à partir du 1er septembre 1860, à 500 francs chacune :

A Vienne, au siége de la Société, 42, Minoriten platz ;

A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

Les remboursements qui seront effectués par la caisse principale, à Vienne, seront faits en valeur de banque, au cours moyen de la semaine précédente.

SOCIÉTÉ

DU TÉLÉGRAPHE ÉLECTRIQUE

Sous-Marin

De la Méditerranée.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 18 août prochain, deux heures de relevée, dans la salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à Paris, à l'effet de pourvoir aux intérêts graves de la Société, et de procéder à la révision et à la modification des statuts.

Il faut, pour assister à la réunion, être porteur d'au moins cinquante actions, lesquelles devront être déposées, ainsi que les procurations des actionnaires qui se feront représenter :

Avant le 13 août, à Paris, au siége social, rue Notre-Dame-de-Lorette, 19;

Avant le 3 août, à Turin, soit chez M. Joseph Moris, représentant de la Compagnie, soit à la Caisse de l'industrie et du commerce ;

A Gênes, à la caisse générale ;

A Londres, chez Samuel Montagu, 21, Cornhill City.

Le président du conseil de surveillance,

MOURGUES.

SOCIÉTÉ

DES VERRERIES DE STOLBERG

De l'avis conforme du conseil de surveillance, le deuxième versement de 20 0/0, soit 20 thalers par action, devra être effectué, valeur, 31 août prochain, chez les banquiers de la Société, MM. Charlier et Scheibler, à Aix-la-Chapelle.

Stolberg, le 15 juillet 1860.

EMILE RAABE ET Ce.

Etude de Me TERME, avoué à Lyon, rue Dubois, 21.

VENTE JUDICIAIRE

En l'audience des criées du Tribunal civil de Lyon,

En un seul lot :

Des Hauts-Fourneaux, Fonderies et Forges Du Rhône et du Gier,

Sis à Givors (Rhône),

Et de trois concessions de minerais de fer,

Sises dans l'arrondissement de Dôle (Jura).

Le tout dépendant de la faillite des sieurs Bodhuile et Ce, qui étaient maîtres de forges à Givors.

Adjudication au samedi 25 août 1860.

Les immeubles à vendre comprennent :

1° Une usine, sise à Givors (Rhône) sur la ligne du chemin de fer le Grand-Central, avec embranchement, à proximité de la gare de Givors; il existe dans l'usine, notamment : trois hauts-fourneaux avec leurs accessoires, un cubilot, un feu de finerie à six tuyères, activés par une machine puissante à basse pression, de la force de cent vingt chevaux; quinze fours à coke dits fours français, douze fours à puddler, un marteau pilon de 2,000 kilog., un train dégrosseisseur commandé par une machine de cent chevaux, mettant en mouvement deux cisailles à queue, une machine de quatre cents chevaux donnant le mouvement à un train gros mill, une autre machine pour le moyen et le peti. mill, monte-charge hydraulique, lingotières, fours à réchauffer, outre différentes autres machines, et un immense matériel pour l'exploitation ; bâtiments pour le logement du directeur, bureaux, écuries, etc., etc. ;

2° Trois concessions de mines de fer oolithique dites de Pagney, Ougney et Laffand, sises dans l'arrondissement de Dôle (Jura), avec tout le matériel d'exploitation.

Mise à prix.... 550,000 francs.
Outre les charges.

Pour les renseignements, s'adresser à Me TERME, avoué à Lyon, rue Dubois, 21 ; à M. Henri Rolland, arbitre de commerce, syndic de la faillite Bodhuile, demeurant à Lyon, rue de la Bourse, 35 ; pour visiter l'usine, au concierge, à Givors, et pour voir le cahier des charges, au greffe du tribunal civil de Lyon, où il est déposé.

LIVRET-CHAIX

L'édition d'**AOUT** du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

BIBLIOTHÈQUE DES

CHEMINS DE FER

FORMAT IN-18 JÉSUS

LIBRAIRIE L. HACHETTE ET Ce

Au moment où s'ouvre la saison des voyages, nous recommandons aux voyageurs qui recherchent des compagnons de route agréables, des causeurs ou des conteurs spirituels, gais, amusants, bien élevés, les volumes de la *Bibliothèque des Chemins de fer*, publiés par la librairie de L. HACHETTE ET Ce. Citer les noms des principaux auteurs de ces volumes, MM. Edmond About, Amédée Achard, Assolant, Barbara, Louis Enault, Forgues, Théophile Gautier, Edouard Laboulaye, Lamartine, Legouvé, Saintine, Ernest Serret, Léon de Wailly, et Mmes Léonie d'Aunet, Louis Figuier, Charles Reybaud, c'est dire que la *Bibliothèque des Chemins de fer* compte parmi ses collaborateurs l'élite de la littérature contemporaine. Heureux voyageurs qui peuvent courir le monde en si aimable compagnie !

EXTRAIT DU CATALOGUE

ROMANS ET NOUVELLES

ABOUT (EDMOND)

	fr.
Les Mariages de Paris...........	2
Germaine..........................	2
Trente et Quarante, — Sans Dot, — les Parents de Bernard.......	2
Tolla.............................	2
Le Roi des montagnes	2
Maître Pierre	2

ACHARD (AMÉDÉE)

La Sabotière.......................	1
La Famille Guillemot.............	2
Le Clos-Pommier.................	1
Les Séductions....................	2
Les Vocations.....................	2
L'Ombre de Ludovic.............	1
Mme Rosé, — Pierre de Villerglé...	1
Maurice de Treuil................	2

ARAQUY (E. D')

Galienne	1

ARNOULD (ARTHUR)

Les Trois Poëtes.................	1

ASSOLANT

Brancas, — les Amours de Quaterquem	2
Deux Amis en 1792...............	2
La Mort de Roland................	2
Scènes de la vie des Etats-Unis...	2

AUNET (Mme LÉONIE D')

Etiennette, — Sylvère, — le Secret	2
Une Vengeance....................	2
Un Mariage en province..........	2
Voyage d'une femme au Spitzberg.	2

(La suite au prochain numéro).

Chacun de ces volumes sera envoyé franco à toute personne qui transmettra le prix ci-dessus en un mandat sur la poste et par lettre affranchie.

S'adresser :

A PARIS, rue Pierre-Sarrazin, 14 ;

A LONDRES, King William street, Strand ;

A LEIPZIG, Post strass, 15.

Chez les libraires de la France et de l'étranger, et dans les principales gares de chemins de fer.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux BÉARN, commandant Aubry de la Noë, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 août pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 28 juillet 1860.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 5 août.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 5 août. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 29 juillet 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 38.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

C'est encore la baisse qui a dominé le marché cette semaine ; samedi et lundi la baisse n'a pas fait de nouveaux progrès et semblait arrêtée. La rente était ferme de 68 20 à 68 25 ; le Mobilier, de 675 à 680 ; l'Orléans, de 1,355 à 1,360 ; le Lyon, de 880 à 885 ; le Nord, de 945 à 950 ; l'Est, de 610 à 615. Les chemins étrangers, sans variations importantes, de 497 à 500 ; les Lombards, les Autrichiens, de 500 à 505 ; les Saragosse, de 510 à 512 50 ; les Romains, de 390 à 400 ; les Pampelune, à 480. Les chemins russes avaient fléchi à 480.

Mardi, on apprit que lord Palmerston avait prononcé un discours pour démontrer la nécessité de fortifier l'Angleterre contre une invasion possible ; ce discours mal interprété, entraîna la rente à 67 75 ; les acheteurs de rente, qui étaient nombreux, avaient pris peur ; au contraire, les baissiers rachetaient. Il se fit alors un échange de rente entre 67 75 à 67 90 qui a beaucoup allégé le marché. Il y aurait plutôt à craindre que les positions fussent changées et que les baissiers d'hier ne soient devenus les haussiers d'aujourd'hui, tandis qu'au contraire les haussiers se seraient retournés en vendant le double : si cela était, au moindre incident un peu favorable, ces baissiers d'occasion et de la dernière heure ne tiendraient pas devant une attaque un peu sérieuse qui menacerait leur position ; il est vrai qu'ils peuvent se couvrir facilement par des primes dont les écarts sont insensibles.

Les nouvelles financières ont été nulles cette semaine, et les préoccupations politiques absorbaient toutes les conversations, et parmi elles les affaires de Syrie tenaient la première place ; celles d'Italie avaient le second rang ; quant à l'entrevue de Tœplitz, on en parlait peu ou point.

Les fonds anglais ont conservé une fermeté remarquable en face de la faiblesse des nôtres ; l'emprunt de 11 millions sterling pour les fortifications ne se faisant pas en consolidés, mais en bons remboursables en trente annuités, a donné aux fonds anglais cette fermeté qui nous a étonnés, et sans notre baisse ils auraient peut-être monté de 1 0/0.

Le comptant a gardé une excellente tenue relative en face du marché à terme qui entraînait les cours au-dessous des demandes de l'argent. La rente au comptant était constamment de quelques centimes au-dessus du cours du ferme, et les chemins de quelques francs ; les obligations également très-solides aux environs de 300 fr.

La souscription des chemins algériens marche bien ; l'argent ne s'inquiète pas des nouvelles, il voit là un bon placement et il vient. On parle aussi de l'ouverture de la souscription de l'emprunt de la ville de Paris, qui se ferait directement, sans l'intermédiaire d'aucun banquier ou établissement, aux mairies à Paris et chez les receveurs généraux en province.

Une bonne nouvelle a circulé à la fin de la bourse de jeudi : le sultan accepterait l'intervention de la France et des puissances. Cette perspective d'action commune a donné du ressort au marché, qui s'est vivement relevé, la rente à 68 25, le Mobilier à 885, le Lyon à 887, l'Orléans à 1,365. On cite de très-gros et bons achats qui font présager une reprise sérieuse vers les plus hauts cours du mois, surtout en vue des primes vendues sur une forte échelle à de très-minces écarts.

Samedi. — Bourse d'attente; la baisse ne fait pas de progrès; beaucoup d'opérations engagées à la baisse sont liquidées. 3 0/0, 68 15 à 68 40; 4 1/2, 97 20 à 97 30; Banque de France, 2,820; Crédit foncier, 880 à 882 50; Crédit mobilier, 670 à 678 75; Comptoir d'escompte, 672 50 à 675; Orléans, 1,348 75 à 1,355; Nord, 942 50 à 950; Est, 612 50 à 615; Lyon, 877 50 à 885; Midi, 498 75 à 501 25; Ouest, 572 50; Lyon à Genève, 365 à 370; Autrichiens, 502 50 à 505; Béziers, 85; Lombards, 497 50 à 500 ; Sardes, 398 75 à 400; Russes, 480 à 483 75; Saragosse, 508 75 à 512 50; Nord de l'Espagne, 441 25 à 442 50; Crédit mobilier Espagnol, 463 75 à 465, au comptant seulement; Saragosse à Pampelune, 480; Caisse Mirès, 255 à 260; Voitures, 67 50 à 68 75.

Lundi. — Stagnation des cours, incertitude. 3 0/0, 68 25 à 68 50; 4 1/2, 97 25; Banque de France, 2,820; Crédit foncier, 880 ; Crédit commercial, 582 50 à 585 au comptant; Crédit mobilier, 677 50 à 685; Comptoir d'escompte, 672 50, au comptant; Orléans, 1,360 à 1,363 75; Nord, 950 à 953 75; Est, 617 50 à 620; Lyon, 683 75 à 687 50; Midi, 502 50 à 505; Ouest, 575; Autrichiens, 505 à 507 50; Béziers, 85 à 90; Lombards, 498 75 à 500; Dauphiné, 568 75 à 570; Sardes, 400; Russes, 480; Saragosse, 513 75 à 516 25; Nord de l'Espagne, 442 50; Pampelune, 480, au comptant; Caisse Mirès, 256 25 à 257 50; Ports de Marseille, 420 ; Voitures, 67 50 à 68 75.

Mardi. — Discours Palmerston escompté en baisse; les acheteurs prennent peur et vendent; les baissiers au contraire se rassurent et achètent, ce qui empêche une plus grande dépréciation des cours. 3 0/0, 67 75 à 68; 4 1/2, 97 à 97 15; Banque de France, 2,805 à 2,810; Crédit foncier, 880; Crédit mobilier, 665 à 670; Comptoir d'escompte, 672 50, au comptant; Orléans, 1,347 50 à 1,355; Nord, 942 50 à 945; Est, 610 à 615; Lyon, 880 à 882 50; Midi, 497 50; Ouest, 570; Lyon à Genève, 365; Autrichiens, 500 à 501 25; Béziers, 85 à 87 50; Lombards, 495 à 497 50; Dauphiné, 570, au comptant; Ardennes, 435, au comptant; Sardes, 397 50; Russes, 477 50 à 478 75; Romains, 338 75; Saragosse, 510 à 512 50; Nord de l'Espagne, 440; Pampelune, 480, au comptant; Caisse Mirès, 255 à 260 ; Ports de Marseille, 420; Voitures, 67 50 à 68 75.

Mercredi. — Le marché se raffermit et se rassérène. Les affaires sont peu animées. Les primes sont offertes sur toutes les valeurs. Fin excellente. 3 0/0, 67 75 à 68 05; 4 1/2 0/0, 97 10 à 97 15 au comptant ; Banque de France, 2,805 à 2,810; Crédit foncier, 840; Crédit mobilier, 665 à 680; Orléans, 1,350 à 1,360; Nord, 942 50 à 950; Est, 612 50 à 615; Lyon, 877 50 à 882 50; Midi, 500 à 502 50 ; Ouest, 571 25 à 575 ; Béziers, 85 à 86 25; Dauphiné, 565; Autrichiens, 496 25 à 502 50 ; Lombards, 496 25 à 498 75; Sardes, 458 75; Russes, 480 à 482 50; Saragosse, 510 à 517 50 ; Nord de l'Espagne, 438 75; Crédit espagnol, 462 50 à 467; Saragosse à Pampelune, 477 50 au comptant; Caisse Mirès, 255; Ports de Marseille, 420; Voitures, 66 25 à 67 50.

Jeudi. — Début faible sur hier : le cours de 68 fr., disputé, est en fin de compte conquis de haute lutte. La rente est emportée à 68 25; les valeurs suivent; les vendeurs sont inquiets. 3 0/0, de 67 85 à 68 25; 4 1/2, 97 15 à 97 25; Banque de France, 2,807 50 ; Crédit mobilier, 670 à 685; Comptoir d'escompte, 670; Orléans, 1,352 50 à 1,370 ; Nord, 947 50 à 955 ; Est, 612 50 à 617 50 ; Lyon, 880 à 887 50 ; Midi, 498 75 à 502 50; Ouest, 572 50; Lyon à Genève, 367 50, Béziers, 90 à 95; Dauphiné, 568; Autrichiens, 498 75 à 503 75 ; Lombards, 495 à 498 75 ; Sardes, 398 75; Nord de l'Espagne, 435; Saragosse à Pampelune, 477 50 au comptant ; Caisse Mirès, 252 50 à 255 ; Ports de Marseille, 420; Voitures, 67 50 à 68 75.

Vendredi. — L'élan qui a été imprimé hier aux valeurs n'a pas continué aujourd'hui. La rente ouvre en baisse sur hier à 68 10, et après avoir touché 68, vient de remonter à 68 20, et se traîne sans affaires entre 68 10 et 68 15. On espérait trouver ce matin au *Moniteur* l'annonce officielle de l'acceptation de la Porte à l'intervention de la France. Cette lacune a jeté du découragement parmi les acheteurs, et donné de l'audace aux vendeurs ; toutefois les cours d'hier ont été maintenus. La rente vient de monter de 68 27 1/2 à 30. La fin de la Bourse est de tout point la contre-partie de celle d'hier : cinq minutes avant la clôture, des offres sont venues de tous les points faire rétrograder. La rente, de 68 40 à 68 05; le Mobilier, 680 ; le Lyon, 880.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE des parts ou actions.	VALEUR des actions.		ÉPOQUE de paiement des revenus.	
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	257 50	160.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Banque de l'Algérie	[illegible]	8.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Civ.	Omnium lyonnais	[illegible]	7.500	1/7500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir [illegible] Bonnard et Cᵉ	[illegible] 25	[illegible]	100	»	février	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	[illegible]	100	12.500	[illegible]	avril	[illegible]
A	Sécurité	25 0/0 b.	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Union des ports	»	1.500	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Lloyd français	»	6.250	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Océan	»	250	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	15 0/0 b.	800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	31 0/0 b.	300	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	pair.	2.100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES INCENDIE.						
A	[illegible]	»	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	2.000	5.000	6.5	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	4.000	5.000	6.5	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] b.	1.000	5.000	6.5	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] b.	2.000	2.500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	300	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	2.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	2.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	—	100	7.500	»	avril	[illegible]
A	[illegible]	40 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	5 0/0 p.	400	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] paternelle	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	1000	avril	néant
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	[illegible]	[illegible]	31.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— [illegible]	[illegible]	31.000	[illegible]	»	juin	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	[illegible]	30.000	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	68 75	120.000	[illegible]	»	mars	[illegible]
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1237 50	20.000	1.000	[illegible]	avril octobre	[illegible]
A	— actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	[illegible]	juin	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.000	1.000	[illegible]	avril octobre	[illegible]
A	— act. de jouissance	135 [illegible]	27.000	1/27000	[illegible]	juin	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	600	5.000	»	février août	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	710 [illegible]	11.550	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Se[illegible] intérieure	[illegible]	3.200	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	6.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	83.100	500 [illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	412 75	20.000	1/[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	[illegible] et port de [illegible]	135 00	7.000	1.000	—	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] ponts [illegible]	250 00	1.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Docks, L. Gay et Cᵉ	200 00	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Marc-Fraissinet et Cᵉ	[illegible]	»	»	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	16.000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	[illegible] 00	32.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	160 00	40.000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.500	1/17500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	[illegible]	30.000	1/30000	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Barbey et Cᵉ	[illegible]	20.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	[illegible]	[illegible] 00	5.500	500	»	avril octobre	[illegible]
Civ.	[illegible]	[illegible]	3.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Civ.	[illegible]	360 00	2.500	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Civ.	[illegible] Saint-[illegible]	[illegible]	2.500	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	[illegible]	février août	[illegible]
A	Anzincourt	1500 00	1.500	1.500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	3.000	1/3000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	décembre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	80.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et la [illegible]	[illegible]	80.000	1/80000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	213 75	60.000	1/60000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et Sarthe	[illegible]	13.000	1/13000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	750 [illegible]	24.000	1/24000	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	62 50	120.000	100	[illegible]	mai novembre	[illegible]
A	[illegible] et [illegible]	425 00	»	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	415 [illegible]	6.750	250	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	335 00	20.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	5.000	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	[illegible]	40.000	125	»	[illegible]	17 50

	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE des parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.		ÉPOQUE de paiement des revenus.	
	MINES.						
C	[illegible]	[illegible]	80.000	[illegible]	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	[illegible]	9.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	16.000	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Saarbrücker	[illegible]	16.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	[illegible]	16.000	[illegible]	»	mai novembre	60 00
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	3.000	[illegible]	»	[illegible]	25 00
A	Stolberg et Westphalie, priorit.	[illegible]	60.000	[illegible]	»	octobre	[illegible]
A	— ordinaires	[illegible]	50.000	[illegible]	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	[illegible]	5.000	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Bleiberg, zinc	[illegible]	24.000	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
	HAUTS FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	20.000	1/[illegible]	»	[illegible]	10 00
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	8.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	18.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	16 00
A	[illegible]	[illegible]	15.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	60 [illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	avril octobre	2[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	50.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
C	Horme	[illegible]	20.000	1/[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Fourchambault	[illegible]	30.000	1/30000	[illegible]	[illegible]	12 00
C	Basile et Ch[illegible]	[illegible]	36.000	1/36000	[illegible]	mai novembre	[illegible]
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	[illegible]	[illegible]	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	10.000	375	[illegible]	[illegible]	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	[illegible]	16.000	1/16000	[illegible]	[illegible]	60 00
C	Pirmasy	[illegible]	»	500	»	[illegible]	17 50
C	Pont-Lévêque (Vienne)	[illegible]	»	500	»	[illegible]	»
C	[illegible] Sambre [illegible]	[illegible]	10.000	500	»	avril octobre	45 00
C	Providence (Belgique)	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	»
C	Phénix-mét. Bourgogne	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	[illegible]	14.000	500	»	septembre mars	37 50
C	Chameroy et Cᵉ	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	[illegible]
C	Gondolles et Cᵉ	[illegible]	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Christofle et Cᵉ	[illegible]	4.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	100 25	21.500	1/21500	»	janvier juillet	15 00
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible]	[illegible]	100	[illegible]	[illegible]	7 00
Civ.	Docks Louis-Napoléon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
	GAZ.						
C	[illegible] de Paris	[illegible]	160.000	1/[illegible]	[illegible]	mai novembre	60 00
C	[illegible]	[illegible]	20.000	[illegible]	[illegible]	janvier	néant.
C	[illegible]	[illegible]	48.000	1/48000	[illegible]	avril octobre	1 50
C	[illegible]	[illegible]	6.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	1.500	500	[illegible]	mars septemb.	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	60 00
C	[illegible]	[illegible]	1.855	1.000	[illegible]	[illegible]	35 00
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	45 00
C	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	100 00
C	[illegible]	2250 00	1.600	1/1600	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	1760 00	2.400	1/2400	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	1350 00	1.600	1/1600	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	janvier juillet	37 50
C	Comp. Générale [illegible]	[illegible]	6.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	FILATURES.						
A	Waterly [illegible]	595 00	8.000	500	»	août	32 50
C	[illegible]	480 00	18.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	1.160	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Pont-[illegible]	255 00	5.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	1.500	1/1500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] et Pays, journal de l'Empire	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	GLACES.						
C	Saint-Gobain	[illegible]	3.000	1/3000	»	[illegible]	[illegible]
C	Montluçon	[illegible]	24.000	500	»	[illegible]	néant.
C	Glaces (Belgique)	[illegible]	32.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle [illegible]	[illegible]	2.400	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	DIVERS.						
C	Riches et Cᵉ [illegible]	250 [illegible]	21.400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	40.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	3.750	500	[illegible]	[illegible] juillet	[illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE.	TAUX DE remboursement.	Intérêts.	ÉPOQUE de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	[illegible]	500	11	avril octobre	25 00
[illegible]	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.[illegible]	125	[illegible]	[illegible]	5 00
[illegible]	Ports de Marseille	[illegible]	30.000	500	15	janvier juillet	30 00
[illegible]	Messageries imp. (serv. marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 00
»	Loire, anciennes	1050 00	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	— nouvelles	1022 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février août	[illegible]
»	Grand'Combe [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	24	1ᵉʳ avril oct.	50 00
»	— [illegible]	1030 00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1ᵉʳ avril oct.	50 00
270	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
180	Télégraphe [illegible]	[illegible]	12.500	125	[illegible]	mars septemb.	7 50
»	[illegible]	412 50	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	25 00
500	[illegible]	[illegible] 00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	30 00
270	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	20.[illegible]	500	10	avril octobre	25 00
[illegible]	[illegible]	[illegible]	50.[illegible]	500	25	mai novembre	25 00
175	[illegible]	[illegible]	7.[illegible]	312 50	20	30 juin déc.	15 00
265	— [illegible]	[illegible]	7.[illegible]	300	30	31 mars sept.	15 00
[illegible]	J.-F. Cail et Cᵉ	322 50	8.500	400	11	janvier juillet	20 00
»	Rue Imp. de Lyon	[illegible] 75	»	625	[illegible]	15 janv. juillet	25 00
410	Gaz de Paris	480 00	23.500	500	45	janvier juillet	25 00
255	[illegible] des gaz	[illegible]	22.[illegible]	250	15	janvier juillet	15 00
»	Gaz de Lyon	[illegible] 25	3.[illegible]	500	41	15 mai nov.	[illegible]

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 21 AU 27 JUILLET

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Compt.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Compt.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Compt.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Compt.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Compt.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Compt.	Vendredi 27 Terme
1075	[illegible]	99	[illegible]	500	»	91 fr. pour 1859	avril 1860	**Orléans**	1357 10	1355 ..	1345 ..	1344 75	1355 ..	1350 ..	1361 25	1360 ..	1370 ..	[illegible]	1365 ..	1365 ..
919	1565	99	400 000	400	»	65 50 pour 1859	janvier 1860	**Nord ancien**	950 ..	950 ..	955 ..	950 ..	945 ..	947 ..	946 25	950 ..	953 75	955 ..	954 25	955 ..
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1860	**Nord nouveau**	871 50	867 50	...	870 ..	850 ..	865 ..	865 75	865 ..	871 25	872 50	...	870 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	**Nord sorties au 1er tirage**	910 ..	912 50	915 ..	...	910 ..	...	912 50	912 50	910 ..	910 ..	...	...
[illegible]	[illegible]	99	500 000	500	»	34 70 pour 1859	mai 1860	**Est**	610 25	615 ..	616 75	615 75	615 ..	615 ..	613 75	615 ..	612 75	617 50	615 75	620 ..
1163	[illegible]	»	600 000	500	»	63 50 pour 1859	mai 1860	**Paris-Méditerranée**	892 50	893 75	890 25	895 ..	890 ..	890 ..	895 ..	893 50	895 ..	897 50	897 50	895 ..
703	1623	99	250 000	500	»	27 fr. pour 1859	janvier 1860	**Midi**	512 50	510 ..	503 75	505 ..	501 25	497 50	496 75	502 50	501 25	503 50	505 ..	502 50
1500	1704	99	300 000	500	»	37 50 pour 1859	octobre 1859	**Ouest**	575 ..	572 50	575 ..	575 ..	570 ..	570 ..	575 ..	575 ..	577 50	572 50	577 50	575 ..
224	214	99	80 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	**Lyon à Genève**	...	370 ..	367 50	367 50	...	365 ..	365 ..	365 ..	...	367 50	365 ..	370 ..
52	52	99	35 000	500	»	...	octobre 1857	**Graissessac à Béziers**	90 ..	90 ..	90 ..	90 ..	93 50	95 ..	93 75	95 ..	95 ..	95 ..	98 25	98 ..
134	185	99	35 000	500	...	4 0/0	janvier 1860	**Dauphiné**	...	...	...	570 ..	530 ..	...	...	565 ..	572 50	565 ..	572 50	570 ..
184	636	99	42 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	**Ardennes ancien**	...	...	460 ..	...	435 ..	...	435 ..	...	440 ..	...	...	...
»	»	»	48 000	500	250	...	janvier 1860	**Ardennes nouveau**	...	...	...	...	442 50	...	...	...	450 ..	...	...	...
1323	1360	92	400 000	500	»	30 21 pour 1858	janvier 1860	**Chemins autrichiens**	505 ..	505 ..	505 ..	508 25	502 50	501 25	502 50	501 25	502 50	505 ..	500 25	507 50
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	janvier 1860	**Victor-Emmanuel**	404 25	400 75	400 ..	400 ..	401 25	397 50	397 50	398 75	400 ..	398 75	397 50	398 75
»	4109	85	600 000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	**Russes** (150 fr. payés)	490 ..	490 ..	490 ..	480 ..	480 ..	478 75	482 50	482 50	...	492 50	...	...
								Id. (tout payé)	440 ..	438 75	437 50	...	...	...	457 50	457 50	...	...	...	...
90	175	99	80 000	500	100	4 0/0	mai 1860	**Ouest suisse**	217 50	»	215 75	»	230 ..	»	230 ..	»	230 ..	»	218 75	»
106	247	99	72 000	500	»	4 0/0	avril 1860	**Central suisse**	...	»	418 75	»	417 50	»	...	»	...	»	417 50	»
..	187	99	85 000	500	»	6 0/0	juillet 1860	**Saragosse-Pampelune**	480 ..	...	480 ..	...	480 ..	...	477 50	...	477 50	...	480 ..	...
462	815	99	240 000	500	100	6 0/0	juillet 1860	**Saragosse-Alicante**	511 25	511 25	513 ..	513 ..	510 ..	511 25	510 25	510 25	514 25	517 50	516 25	517 50
»	»	..	»	»	...	»	»	**Saragosse-Barcelone**	460 ..	...	463 75	...	441 75	...	410 ..	...	440 ..	...	410 ..	...
»	619	99	170 000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	**Romains**	...	...	332 50	...	339 75	...	339 75	...	335 ..	...	317 50	...
»	»	99	30 000	500	...	5 0/0	juillet 1860	**Cordoue à Séville**	...	...	...	...	...	»	...	...	...	...	410 ..	410 ..
»	132	99	67 500	500	...	6 0/0	juillet 1860	**Séville à Xérès**	490 ..	...	490 ..	495 ..	490 ..	...	490 ..	...	490 ..	...	490 ..	490 ..
1206	3031	99	750 000	500	300	...	oct. br. et avril	**Lomb.-Vénit. Sud-lomb.**	497 50	498 75	498 75	498 75	497 50	497 50	492 ..	498 75	496 25	494 75	497 50	494 75
»	723	99	200 000	500	»	6 0/0	juillet 1860	**Nord de l'Espagne**	442 50	442 50	442 50	442 50	438 75	440 ..	...	438 75	437 50	436 ..	440 ..	...
	»	99	5 [illegible]	500	200	5 0/0	»	**Guill.-Luxembourg**	...	...	...	...	375 ..	...	...	...	374 ..	...	375 ..	...

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année du remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	21	23	24	25	26	27
1847	5 000	[illegible]	»	»	1 250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	**Rouen au Havre** (nouv.), dites 5 0/0	.... ..	.... ..	.... ..	... ..	.... ..	.... ..
1842 1849	12 000	1903	»	»	1 250	mars.	50 ..	D°.	**St-Germain** (nouvelles)	... ..	... ..	.... ..	.... ..	.... ..	... ..
1843	3 775	1901	1100	»	1 250	mars.	50 ..	avril, octobre.	**Strasbourg à Bâle** (anciennes)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1842	8 [illegible]	1901	1125	»	1 250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	**Paris à Orléans** (anciennes), dites 5 0/0	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	... ..
1848	13 333	[illegible]	750	»	1 250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	[illegible] ..	[illegible] ..
1843	6 100	1903	»	»	1 250	mars.	50 ..	D°.	**Versailles**, rive droite (nouvelles)	.... ..	.... ..	.... ..	... ..	... ..	.... »
»	8 300	1907	»	»	1 250	mai.	50 ..	D°.	**Montereau à Troyes**	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1843	941	»	»	»	1 250	avril.	50 ..	D°.	**Bordeaux à la Teste**	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852-1854	24 536	1903	divers.	»	1 250	avril.	50 ..	D°.	**Ouest** (anciennes), dites 5 0/0	965 ..	.... ..	985 ..	... ..	965 ..	... ..
1845-1847	15 000	1925	1000	»	1 250	février.	50 ..	mars, septembre.	**Rouen au Havre** (anc.), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1852	80 000	1905	1050	»	1 250	septembre.	50 ..	avril, octobre.	**Paris à Lyon** (anciennes), dites 5 0/0	.... ..	.... ..	1025 ..	1025 ..	1030 ..	1030 ..
1847-1854	36 7[illegible]	[illegible]	divers.	»	1 250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	**Paris à Rouen** (nouv.), dites 5 0/0, gar.	... ..	... ..	[illegible] ..	... ..	... ..	... ..
1854	24 000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	**Strasbourg à Bâle** (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	484 50	... ..	... ..
1854	142 614	1902	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	**Rhône à la Loire**, dites 5 0/0 gar.	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1852	120 000	1904	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	**Méditerranée**, dites 5 0/0 gar.	510 ..	... ..	507 50	... ..	505 ..	503 ..
1852	268 925	1902	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre.	**Est** (anciennes), dites 5 0/0	485 75	485 ..	480 ..	487 50	490 ..	... ..
»	5 301	1903	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	**Paris-Orsay**, 1re série	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1845	22 100	1905	500	»	400	»	15 ..	février, août.	**Ouest** (actions Vers. rive gauche)	... ..	... ..	985 ..	... ..	985 ..	... ..
1845	6 000	1910	»	»	1 250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	**Paris à Rouen** (anc.), dites 4 0/0	... ..	... ..	977 50	... »	... ..	... ..
1845	17 418	1944	500	»	512	mai.	16 57	D°.	**Nord** (actions Charleroi à Erquelines)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	... ..
1855	255 000	[illegible]	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	**Grand-Central** (nouvelles)	296 ..	295 ..	293 75	291 25	290 ..	296 25
1853	83 643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	**Rhône à la Loire**, dites 3 0/0 gar.	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1856	364 000	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	**Méditerranée**, dites 3 0/0 gar.	303 50	303 50	301 25	302 50	301 50	301 50
1852-1857	1162 000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ..	D°.	**Paris à Orléans**, dites 3 0/0	297 50	297 50	295 ..	295 25	291 25	297 50
1854-1857	815 000	[illegible]	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	**Nord**	302 50	304 75	304 50	304 50	303 75	304 75
1855	87 719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	290 25	290 25	... ..	... ..	285 ..	... ..
1857	51 545	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	285 ..	... ..	... ..	285 ..	... ..	285 75
»	250 000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	**Paris à Lyon** (nouvelles), dites 3 0/0	303 75	... ..	302 50	302 50	... ..	301 50
»	1 250 000	[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	**Ouest** (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	295 ..	297 50	295 ..	293 ..	295 ..	295 25
»	411 000	[illegible]	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	**Bourbonnais**	296 25	297 50	297 50	295 ..	297 50	295 25
»	249 700	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	**Midi** gar.	297 50	297 50	290 ..	290 ..	292 50	290 75
»	22 010	[illegible]	280	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	**Bessèges à Alais**	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1857	306 567	[illegible]	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	**Est** (nouvelles), dites 3 0/0	295 ..	293 ..	293 75	292 75	295 ..	295 ..
»	26 277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	**Ardennes**	295 ..	295 ..	293 75	291 25	295 ..	293 25
»	[illegible] 000	[illegible]	»	»	500	juin	15 ..	D°.	**Dauphiné** gar.	295 ..	291 50	295 ..	291 75	295 ..	[illegible] ..
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	**Paris-Lyon-Méditerranée** (fusion)	297 50	291 50	295 ..	293 ..	296 25	297 50
»	563 000	[illegible]	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	**Chemins autrichiens** gar.	265 ..	265 ..	261 75	261 25	261 75	265 ..
1857	200 000	[illegible]	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	**Chemins lombardo-vénitiens** gar.	254 75	254 50	251 25	252 50	251 25	252 50
1858	»	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	**Chemins de fer Romains** gar.	236 25	237 50	236 75	237 50	236 75	237 50
»	»	»	»	»	»	»	15 ..	»	**Saragosse-Pampelune**	232 50	234 25	234 50	234 25	230 ..	231 25
1858	190 000	[illegible]	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	**Madrid à Saragosse**	240 ..	240 ..	240 ..	236 75	240 ..	240 ..
1859	24 376	1957	290	»	500	»	15 ..	D°.	**Cordoue à Séville**	... ..	256 25	256 ..	255 ..	255 ..	251 ..
1859	»	1900	»	»	500	»	15 ..	D°.	**Séville à Jerez**	258 75	259 25	257 50	257 50	257 50	257 50
»	»	»	»	»	...	»	.. ..	»	**Nord de l'Espagne**	252 50	251 50	252 50	251 25	251 25	252 50
»	109 500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	**Graissessac à Béziers**	103 25	102 50	102 50	102 50	103 75	101 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination.	Samedi 21 Comptant.	Samedi 21 Terme.	Lundi 23 Comptant.	Lundi 23 Terme.	Mardi 24 Comptant.	Mardi 24 Terme.	Mercredi 25 Comptant.	Mercredi 25 Terme.	Jeudi 26 Comptant.	Jeudi 26 Terme.	Vendredi 27 Comptant.	Vendredi 27 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	68 35	68 35	68 25	68 35	67 90	67 80	68 05	68 05	68 25	68 30	68 35	68 40
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	97 25	97 25	97 15	97 25	98 50	97 ..	97 10	.. ..	97 25	.. ..	97 75	97 55
Banque de France, jouiss. janvier 1860	2870 ..	» »	2870 ..	... »	2810 ..	» »	2810 ..	» »	2867 50	» »	2865 ..	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	615 ..	» »	612 50	... »	612 50	» »	610 ..	... »	610 ..	» »	620 ..	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	840 ..	... ..	840 ..	840 ..	... ..	... ..	840 ..	... ..	815 ..	... ..	... ..	... ..
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre 1859	460 75	... ..	465 ..	... ..	462 50	... »	462 50	... »	454 75	... »	461 25	» ..
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	... ..	... ..	450 ..	... ..	... ..	» »	445 75	» »	445 75	» »	... ..	» ..
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° d°	98 75	» »	98 75	» »	98 75	» »	98 75	» »	98 75	» »	98 75	» ..
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° novembre 1858	92 50	»	91 25	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »	91 25	» ..
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	.... ..	»	.... ..	» »	1000 ..	»	.... ..	» »	.... ..	» »	1015 ..	» ..
Crédit industriel et commercial	575 ..	580 ..	565 ..	... ..	560 ..	... ..	575 ..	... ..	572 50	... ..	572 50	... ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	678 75	677 50	680 ..	682 50	667 25	670 ..	680 ..	677 50	673 ..	681 75	655 ..	650 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	1100 25	» »	1105 75	» »	1110 ..	» »	1105 ..	» »	1110 ..	» »	.... ..	» ..
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	485 ..	» »	485 50	» »	490 ..	»	490 ..	»	490 ..	» »	485 ..	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	225 ..	» »	223 75	» »	223 75	» »	225 ..	... ..	223 75	» »	223 75	» ..
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. janvier 1860	.... ..	» »	.... ..	» »	.... ..	» »	» »	» »	.... ..	» »	.... ..	» ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance janvier 1860	93 1/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance novembre 1859	97 1/2	» »	.. 0/0	» »	.. 0/0	» »	97 1/2	» »	.. 0/0	» »	.. 0/0	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance janvier 1860	80 75	.. ..	80 50	» »	81 ..	.. ..	80 ..	.. ..	80 80	» »	80 80	.. ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1860	.. ..	» »	50 50	» »	50 50	» »	50 50	» »	50 50	» »	50 50	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	81 0/0	» »	81 0/0	» »	81 0/0	» »	80 1/2	» »	80 50	» »	.. 0/0	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1859	80 0/0	» »	80 0/0	» »	79 1/2	» »	79 0/0	» »	80 0/0	» »	80 1/4	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr payés, jouissance janvier 1860	465 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	463 50	... ..	465 ..	... ..	... ..	465 75	461 75
Espagne, différ. couvert, jouissance janvier 1860	.. 0/0	.. 0/0	30 1/2	.. 0/0	30 0/0	.. 0/0	30 0/0	.. 0/0	30 1/8	.. 0/0	30 0/0	.. 0/0
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1860	.. 0/0	» »	47 1/2	» »	.. 0/0	» »	47 1/4	» »	.. 0/0	» »	47 1/2	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	47 3/4	.. 0/0	47 1/2	.. 0/0	47 3/8	.. 0/0	47 3/8	.. 0/0	47 1/4	.. 0/0	47 1/4	.. 0/0
D° intérieur, jouissance janvier 1860	47 3/8	47 1/2	47 1/4	47 1/2	47 1/8	47 1/8	47 1/8	47 1/4	47 1/8	.. 0/0	47 1/4	47 1/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	... ..	» »	... ..	» »	... ..	»	... ..	... ..	91 50	» »	91 ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1039 — 19e ANNÉE — N° 31 — SAMEDI 4 AOUT 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

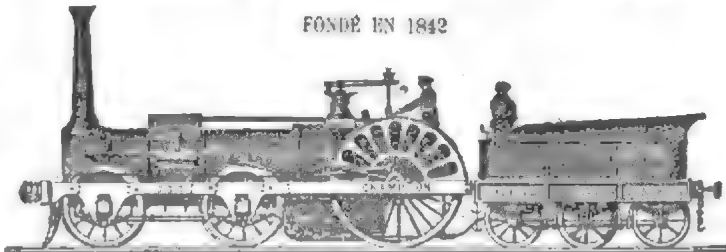
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger............. 48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

AVIS A NOS ABONNÉS DE PARIS

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Les journaux de Londres ont publié cette semaine la lettre suivante adressée par S. M. l'Empereur à M. le comte de Persigny.

« Saint-Cloud, 29 juillet.

» Mon cher Persigny,

» Les choses me semblent si embrouillées, grâce à la défiance semée partout depuis la guerre d'Italie, que je vous écris dans l'espoir qu'une conversation à cœur ouvert avec lord Palmerston remédiera au mal actuel.

» Lord Palmerston me connaît, et quand j'affirme une chose, il me croira. Eh bien ! vous pouvez lui dire de ma part, de la manière la plus formelle, que depuis la paix de Villafranca je n'ai eu qu'une pensée, qu'un but, c'était d'inaugurer une nouvelle ère de paix et de vivre en bonne intelligence avec tous mes voisins, et principalement avec l'Angleterre.

» J'avais renoncé à la Savoie et à Nice : l'accroissement extraordinaire du Piémont me fit seul revenir sur le désir de voir réunies à la France des provinces essentiellement françaises.

» Mais, objectera-t-on, vous voulez la paix et vous augmentez démesurément les forces militaires de la France. Je nie le fait de tous points. Mon armée et ma flotte n'ont rien de menaçant pour personne. Ma marine à vapeur est loin de pourvoir même à nos besoins, et le chiffre des navires à vapeur n'égale pas, à beaucoup près, le nombre des bâtiments à voiles jugés nécessaires au temps du roi Louis-Philippe.

» J'ai 400,000 hommes sous les armes; mais ôtez de ce nombre 60,000 hommes en Algérie, 6,000 à Rome, 8,000 en Chine, 20,000 gendarmes, les malades, les conscrits, et vous avouerez, ce qui est vrai, que mes régiments ont un effectif plus réduit que sous le règne précédent. Le seul accroissement de cadres a été la création de la garde impériale.

» D'ailleurs, tout en voulant la paix, je désire aussi organiser les forces du pays sur le meilleur pied possible ; car si, des dernières guerres, les étrangers n'ont vu que le côté brillant, moi j'ai vu de près les côtés défectueux et je veux y remédier. Cela dit, je n'ai, depuis Villafranca, rien fait ni même rien pensé qui pût alarmer personne.

» Quand Lavalette est parti pour Constantinople, les instructions que je lui ai données se bornaient à ceci : « Faites tous vos efforts pour maintenir le *statu quo*; » l'intérêt de la France est que la Turquie vive le plus longtemps possible.

» Maintenant arrivent les massacres de Syrie, et l'on écrit que je suis bien aise de trouver une nouvelle occasion de faire une petite guerre ou de jouer un nouveau rôle. En vérité, on me prête bien peu de sens commun. Si j'ai immédiatement proposé une expédition, c'est que je sens comme le peuple qui m'a mis à sa tête, et que les nouvelles de Syrie m'ont transporté d'indignation. Ma première pensée n'en a pas moins été de m'entendre avec l'Angleterre.

» Quel intérêt autre que celui de l'humanité m'engagerait à envoyer des troupes dans cette contrée? Est-ce que par hasard la possession de ce pays accroîtrait mes forces? Puis-je me dissimuler que l'Algérie, malgré ses avantages dans l'avenir, est une cause d'affaiblissement pour la France qui, depuis trente ans, lui donne le plus pur de son sang et de son or?

» Je l'ai dit, en 1852, à Bordeaux, et mon opinion est aujourd'hui la même, j'ai de grandes conquêtes à faire, mais en France. Son organisation intérieure, son développement moral, l'accroissement de ses ressources, ont encore d'immenses progrès à faire.

Il y a là un assez vaste champ ouvert à mon ambition, et il suffit pour la satisfaire.

» Il m'a été difficile de m'entendre avec l'Angleterre au sujet de l'Italie du centre, parce que j'étais engagé par la paix de Villafranca ; quant à l'Italie du sud, je suis libre d'engagement et je ne demande pas mieux que de me concerter avec l'Angleterre sur ce point, comme sur les autres; mais, au nom du ciel, que les hommes éminents placés à la tête du gouvernement anglais laissent de côté des jalousies mesquines et des défiances injustes; entendons-nous loyalement, comme d'honnêtes gens que nous sommes, et non comme des larrons qui veulent se duper réciproquement.

» En résumé, voici le fond de ma pensée : Je désire que l'Italie se pacifie, n'importe comment, mais sans intervention étrangère, et que mes troupes puissent quitter Rome sans compromettre la sécurité du pape.

» Je souhaiterais beaucoup ne pas être obligé de faire l'expédition de Syrie, et dans tous les cas de ne pas la faire seul, d'abord parce que ce sera une grosse dépense, ensuite parce que je crains que cette intervention n'engage la question d'Orient, mais d'un autre côté je ne vois pas comment résister à l'opinion publique de mon pays, qui ne comprendra jamais qu'on laisse impunis non-seulement le meurtre des chrétiens, mais l'incendie de nos consulats, le déchirement de notre drapeau, le pillage des monastères qui étaient sous notre protection.

» Je vous ai dit toute ma pensée sans rien déguiser et sans rien omettre. Faites de ma lettre l'usage que vous jugerez convenable. Croyez à ma sincère amitié.

» NAPOLÉON. »

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La lettre de l'Empereur à M. de Persigny, ambassadeur de France à Londres, est un nouveau témoignage des intentions pacifiques de Napoléon III. Cette lettre, qui a un immense retentissement en Europe, résume avec la netteté et la précision qu'on est habitué à rencontrer dans tous les écrits émanant de l'Empereur les difficultés de la situation actuelle, mais elle est surtout empreinte d'un caractère de loyauté qui n'a pas fait moins d'impression à Londres qu'à Paris. La nature même de cette communication, faite en dehors des relations officielles, lui donne une allure plus intime qui touche à l'expansion et qui ajoute, s'il est possible, plus de valeur encore aux assertions qu'elle contient et aux explications qu'elle donne. Jamais situation politique n'a été résumée dans des termes à la fois plus simples et plus francs; jamais souverain n'a exprimé d'une manière plus formelle la volonté de vivre en bonne intelligence avec les autres gouvernements, et particulièrement avec l'Angleterre. Les forces de mer n'ont pas été augmentées, l'armée ne dépasse pas son effectif ordinaire, et si la politique suivie en Italie a été modifiée en quelque chose, c'est dans l'exécution des stipulations de la paix de Villafranca qu'il faut en chercher les motifs. En Orient, cette politique n'a eu qu'un but, le maintien du *statu quo*, et si la France se voit obligée d'envoyer des troupes en Syrie, quel autre intérêt pourrait-on lui supposer que le désir de protéger les droits et de venger les massacres des populations du Liban?

D'ailleurs le gouvernement français, en cette circonstance, fait appel à l'Europe et à son concours, et l'idée de conquête doit s'effacer devant ce concours commun. Les seules conquêtes auxquelles il aspire aujourd'hui sont les améliorations intérieures, le développement et l'accroissement de ses ressources. Ce champ si vaste suffit à l'ambition de l'Empereur. Quant à la pacification de l'Italie, elle doit avoir lieu sans intervention étrangère; et là aussi les préventions doivent disparaître devant l'intention formellement exprimée d'arriver à ce résultat.

Nous ne voyons pas, pour notre part, quelles objections on pourrait opposer à un manifeste empreint d'autant de loyauté et de précision. On lui a reproché, nous le savons, de ne pas chercher à cacher les difficultés de la situation, nous reconnaissons qu'au contraire il les signale; mais n'est-ce pas le moyen de les surmonter par une entente commune; et si cette entente s'établit complétement, qui pourrait douter de leur solution?

Tout dépend donc aujourd'hui de la conduite que tiendra le cabinet anglais, et elle ne nous paraît pas douteuse. La question d'Orient ne sera évidemment engagée que si l'Angleterre le veut, et ce n'est pas son intérêt. Dans tous les cas la lettre de l'Empereur restera pour témoigner des efforts tentés jusqu'aux derniers moments par la France pour éviter à l'Europe une guerre générale.

Au milieu de ces graves événements on ne peut s'étonner que la Bourse ait montré un peu d'hésitation, et que la liquidation se soit faite dans des conditions moins favorables qu'on aurait pu s'y attendre; mais ainsi que nous l'avons dit bien des fois, il suffit de consulter la tenue du comptant pour apprécier exactement le véritable état de la place; c'est donc uniquement aux circonstances extérieures, et notamment à la politique, qu'il faut attribuer le temps d'arrêt qui s'est manifesté cette semaine, et qui, du reste, s'est effacé devant l'accord aujourd'hui pleinement réalisé de toutes les grandes puissances.

Au point de vue purement financier, un des faits les plus curieux de notre époque, est assurément l'écart permanent qui subsiste encore aujourd'hui entre le 3 0/0 français et le 3 0/0 anglais.

On ne peut nier que quelques causes expliquent dans une certaine mesure cette infériorité, si l'on considère et si l'on compare l'importance relative des deux pays en matière de richesse mobilière, leur situation respective au point de vue des emprunts réalisés dans ces derniers temps, enfin la foi si ancienne de l'Angleterre dans le crédit opposée à la confiance si récente de la France dans les valeurs mobilières.

Ces considérations constituent, il est vrai, dans une certaine mesure, des raisons sérieuses de différences dans les prix, et si on ajoute la concurrence que fait en France le 4 1/2 0/0 au 3 0/0, on aura résumé complétement les causes effectives de la différence dans le 3 0/0 des deux pays. Mais toutes ces causes réunies ne suffisent pas pour expliquer un écart de 93 à 68 fr., car à côté des motifs d'infériorité que nous avons loyalement reconnus, il y a à mettre en relief les raisons de prépondérance qui militent en notre faveur.

En principe, qu'est-ce que le crédit, sinon la représentation de la valeur, de l'influence personnelle de l'individu, commercialement parlant? Quand, dans le commerce, un négociant escompte son papier à 2 ou 3 0/0, c'est, évidemment, qu'il a sur le négociant qui l'escompte à 4 ou 5 0/0 une influence prépondérante, soit qu'elle lui vienne de sa situation particulière, soit qu'elle résulte de la nature de ses affaires ou de sa position de fortune. Eh bien! pour les Etats c'est exactement le même principe qui domine.

Le plus ou moins de prépondérance d'un Etat dans le monde détermine le plus ou moins d'importance et de solidité de son crédit. L'Angleterre a dominé longtemps l'Europe, et son crédit est le plus élevé. Sous le règne de Louis-Philippe, la Russie venait après l'Angleterre, et son crédit était à cette époque supérieur au crédit de la France. L'Autriche elle-même avait alors en Europe une situation qui se reflétait sur son influence financière, et qui, sous ce rapport, se rapprochait de celle de la France.

Aujourd'hui, que voyons-nous? La France dominant en Europe au point de vue politique; la Russie impuissante à réaliser un emprunt de 2 ou 300 millions à des prix bien inférieurs aux prix anciens; l'Autriche ne pouvant trouver d'argent à aucun prix, et épuisant dans de vains efforts son crédit perdu. Est-ce que ces deux Etats n'ont pas en même temps perdu la plus grande partie de l'influence dont ils jouissaient sous le règne de Louis-Philippe?

Pourquoi donc, par une exception singulière, la France qui a pris dans le monde une autorité immense, la France qui a donné la preuve d'une puissance territoriale sans pareille, d'une valeur industrielle qui a permis d'abaisser sans secousses et sans sinistres les droits de douane depuis si longtemps

établis, et qui a étonné le monde par le développement de ses richesses mobilières, pourquoi, disons-nous, la France verrait-elle son crédit, expression manifeste de sa situation en Europe, inférieur à cette situation?

Nous répondrons très-nettement à cette question. Si la situation financière de la France n'est pas à la hauteur de sa situation politique, c'est que le marché des fonds publics, qui est comme la manifestation de la puissance du crédit d'un Etat, a été anéanti; c'est qu'on a retiré un à un à ce marché ce qui constituait sa richesse et sa puissance; c'est que par des mesures restrictives on a éloigné de ce marché les éléments qui en faisaient la force et la grandeur, alors que, comme au mois d'octobre 1852, le 3 0/0 français était à 87 fr.

Aussi est-ce avec une conviction sincère et dans l'intérêt de la prospérité de notre pays que nous appelons avec ardeur le jour où les conseillers de l'Empire proposeront le retrait de toutes les mesures qui ont amoindri le marché des fonds publics et qui, si l'on n'y prend garde, achèveront de le ruiner tout à fait. Nous avons bien souvent fait entendre notre voix pour demander le retour à un système plus conforme aux véritables principes économiques, et nous ne nous lasserons pas de l'élever tant qu'une sorte de fausse honte prévaudra sur les résultats d'une expérience bien chèrement acquise aujourd'hui!

En attendant, nous n'hésitons pas à le proclamer hautement, les mesures restrictives sont les seules causes de l'écart énorme qui sépare le 3 0/0 français du 3 0/0 anglais, et comme la prépondérance des Etats est reflétée dans la prépondérance du crédit, nous pensons que le 3 0/0 français est tellement au-dessous de sa valeur réelle et comparative avec le 3 0/0 anglais, que nous ne pouvons que persister dans notre opinion qu'à 68 fr. la rente française ne peut pas baisser, surtout lorsque les titres deviennent de plus en plus rares, et quand l'argent disponible est chaque jour plus abondant.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 35, ferme à 68 30.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 50, ferme à 97 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

SARAGOSSE (Madrid à Alicante)	83.»» 0/0
SARAGOSSE (Madrid à Guadalajara)	38.67 0/0
DAUPHINÉ	30.21 0/0
OUEST SUISSE	30.55 0/0
EST	22 30 0/0
MIDI	18.35 0/0
ARDENNES	16.15 0/0
ORLÉANS	15.33 0/0
UNION SUISSE	14.74 0/0
AUTRICHIENS	11.59 0/0
NORD	9 72 0/0
OUEST	7.70 0/0
LYON-GENÈVE	7.24 0/0
CENTRAL SUISSE	6.59 0/0
PARIS-LYON-MÉDITERRAN° (Paris-Marseille)	6.09 0/0
BESSÈGES A ALAIS	3.26 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

VICTOR-EMMANUEL	11.52 0/0
BARCELONE-SARAGOSSE	25.»» 0/0
RESEAU DU SUD DE L'AUTRICHE	40 53 0/0

J.-G. BORDOT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	27 juillet	3 août	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0	68 10	68 30	» 20	» »»
Rente 4 1/2 0/0	97 55	97 75	» 20	»» »»
Banque de France	2805 »	2820 »»	15 »»	»» »»
Consolidés	93 3/8	93 6/8	1/8	»» »»
Crédit foncier	880 »»	885 »»	5 »»	» »»
Crédit ind. et com	572 50	575 »»	2 50	» »»
Crédit mobilier	680 »»	686 25	6 25	» »»
Comptoir d'Esc[te]	670 »»	656 25	»» »»	13 75
Orléans	1365 »»	1370 »»	5 »»	» »»
Nord	955 »»	957 50	2 50	» »»
Nord nouveau	870 »»	875 »»	5 »»	» »»
Est	620 »»	621 25	1 25	» »»
Paris-Méditerran°	885 »»	887 50	2 50	» »»
Midi	502 50	502 50	» »»	» »»
Ouest	575 »»	577 50	2 50	» »»
Genève	370 »»	367 50	»» »»	2 50
Dauphiné	570 »»	580 »»	10 »»	» »»
Graissessac-Béziers	90 »»	80 »»	» »»	10 »»
Ardennes ancien	640 »»	650 »»	10 »»	» »»
Ardennes nouveau	450 »»	450 »»	» »»	»» »»
Ch. Autrichiens	507 50	506 25	» »»	1 25
Victor-Emmanuel	398 75	398 75	» »»	» »»
Russes	482 50	480 »»	» »»	2 50
Romains	347 50	345 »»	» »»	2 50
S.-Autr.-Lombard	498 75	498 75	» »»	» »»
Sarag. Pampelune	480 »»	480 »»	» »»	» »»
Saragos.-Alicante	517 50	522 50	5 »»	» »»
Sarag.-Barcelone.	440 »»	438 75	» »»	1 25
Nord-Espagne	440 »»	452 50	12 50	» »»
Guill.-Luxembour	375 »»	370 »»	» »»	5 »»

A Monsieur le rédacteur en chef du Journal des Chemins de fer.

Monsieur le rédacteur,

Les actions de la Caisse générale des chemins de fer étant au porteur, et le nom et le domicile des actionnaires ne pouvant nous être connus, nous croyons devoir employer la publicité la plus large pour porter à la connaissance des actionnaires les résolutions qui les intéressent, et éviter ainsi qu'ils se défassent de leurs titres à des prix inférieurs à leur valeur réelle.

Veuillez agréer, etc.

J. MIRÈS et C°.

« Paris, 1er août 1860.

» *A Messieurs les Actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer.*

» Messieurs,

» Dans votre assemblée ordinaire et extraordinaire du 31 janvier 1860, vous avez autorisé le conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer à réduire le capital social à 20 millions de francs au moins, et vous lui avez, en conséquence, donné les pouvoirs nécessaires pour vous distribuer, sur les valeurs composant l'effectif social, jusqu'à concurrence de 30 millions.

» Aux termes des résolutions de l'assemblée, cette distribution devait avoir lieu lorsque la Caisse générale des chemins de fer aurait opéré le placement du capital commanditaire de la Société des chemins de fer romains et de la Compagnie du chemin de Saragosse à Pampelune.

» Nous avons l'honneur de vous faire connaître que ces conditions sont actuellement réalisées et que nous y avons satisfait envers ces deux Sociétés dans les termes suivants :

» Pour la Société des chemins de fer romains, une convention est intervenue, le 16 mai 1860, entre cette Société et M. de Salamanca, ancien ministre des finances de l'Espagne, concessionnaire et constructeur des chemins de fer de Saragosse à Madrid et Alicante, de Pampelune à Saragosse et des chemins de fer portugais. Par cette convention, M. de Salamanca a été chargé à forfait, et pour être exécutés dans un délai de trois années, de tous les travaux restant à concéder. Ainsi se trouve assuré le complet achèvement du réseau des chemins de fer romains avec son matériel fixe et roulant, et sa mise en exploitation, sans que son capital social soit dépassé.

» M. de Salamanca, par une autre convention postérieure, intervenue entre lui et votre conseil de gérance, a pris, en paiement d'une partie des travaux, les actions des chemins de fer romains, que la Caisse générale des chemins de fer avait en portefeuille.

» Pour la Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Pampelune, les paiements à effectuer aux termes des statuts ont été opérés en janvier et juin 1860, et la Caisse générale des chemins de fer a réalisé le capital nécessaire pour solder entièrement le prix du chemin, lorsqu'il sera livré à l'exploitation, vers le mois de janvier prochain.

» Ainsi, Messieurs, se trouvent réalisées les prévisions qui ont servi de base aux résolutions de l'assemblée du 31 janvier 1860. Votre conseil de gérance doit, par

conséquent, se mettre en mesure d'opérer la réduction du capital social dans les termes fixés par ladite assemblée. Mais avant d'entreprendre cette opération il doit vous faire connaître, autant que possible, le mode qu'il se propose d'adopter pour faire cette répartition et les mesures qu'il a prises pour en assurer l'exécution au double point de vue de la légalité et de l'équité.

» Sans pouvoir préciser d'une manière absolue le mode qui sera suivi, il est cependant facile de reconnaître que le système qui semble le plus propre à assurer une équitable répartition serait celui qui consisterait à attribuer à chaque action de notre Société une quantité égale des mêmes valeurs.

» Les valeurs qui seraient ainsi réparties sont évidemment celles que nous avons énumérées dans notre rapport à l'assemblée du 31 janvier dernier; elles représentent toutes des sociétés anonymes ou de propriétés immobilières, elles sont toutes en plein rapport et vous seront délivrées avec jouissance du 1er janvier prochain (1861).

» Vous remarquerez, Messieurs, que, pour cette partie du capital qui vous sera distribuée, les intérêts et dividendes sont désormais assurés, et vous en profiterez à l'avenir, à partir du 1er janvier prochain.

» Pour l'année 1860, les actions de notre Société recevront, au mois de janvier, selon toute probabilité, les intérêts de 25 francs par action, et, s'il y a lieu, le dividende; il en résulte que vous n'aurez éprouvé aucune interruption dans la distribution annuelle de vos revenus.

» L'excédant du capital social, après cette répartition, et en admettant qu'elle s'élève à 30 millions, dépassera 20 millions, soit plus de 200 fr. par action.

» Ce capital formera, pour l'avenir, la base de notre Société, dont nous préparons la transformation en société anonyme.

» Vous avez, Messieurs, d'après ce simple aperçu, la preuve manifeste que les cours de la Bourse ne sont pas l'expression de la valeur réelle de nos actions; mais cette défaillance des cours ne s'explique que trop par l'état général du marché des fonds publics, et justifie toutes les prévisions de notre rapport du 31 janvier dernier, auxquelles vous vous êtes si pleinement associés.

» Au moment même où les mesures à prendre pour opérer cette répartition et reconstituer notre Société sous la forme anonyme vont nécessairement faire peser un surcroît d'occupations sur votre conseil de gérance, un des membres de ce conseil, M. Solar, s'est vu obligé, pour cause de santé, de donner sa démission. Il a été remplacé par M. Halbronn, qui depuis plusieurs années représentait à Marseille les intérêts de la Caisse générale des chemins de fer. Mais l'activité de M. Halbronn et son intelligence des affaires ne font que suppléer au vide que laisse la retraite forcée de M. Félix Solar, sans donner à votre conseil de gérance un élément de plus pour suffire aux nombreux travaux amenés par la transformation que nous allons opérer.

» C'est pour satisfaire à ces nécessités et assurer d'une manière complète toutes les prescriptions légales qui doivent entourer la répartition projetée, que nous avons demandé le concours de M. Auguste Avond, ancien député et avocat à la Cour impériale de Paris. Les qualités éminentes qui lui ont assuré la haute considération dont il jouit justifient complétement notre choix.

» M. Auguste Avond a accepté l'offre qui lui était faite, malgré l'hésitation bien naturelle que pouvait éprouver cet avocat distingué à quitter une carrière où il avait su conquérir l'estime de tous, pour s'associer aux affaires, dans un temps où l'esprit public se montre si peu bienveillant envers les hommes de labeur qui ont voué leur existence à la réalisation de vastes entreprises et à de grands travaux d'utilité publique.

» La résolution de M. Avond a été déterminée, permettez-nous de le dire, Messieurs, par l'estime sympathique que votre principal gérant a su lui inspirer; et c'est avec une véritable satisfaction, que nous vous annonçons son installation comme secrétaire général de la Caisse des chemins de fer, avec les pouvoirs les plus étendus pour cette importante gestion, et enfin avec la signature sociale par procuration.

» Votre conseil de gérance aurait voulu pouvoir commencer immédiatement la répartition que nous avons l'honneur de vous annoncer, mais les mesures préalables qui sont nécessaires pour en faciliter l'exécution ne permettront pas qu'elle puisse avoir lieu avant le mois d'octobre prochain.

» A l'époque où cette répartition commencera, un avis en fera connaître tous les détails, de façon que chacun puisse apprécier le mérite des titres qui servent de base à cette répartition.

» Vous pouvez compter, Messieurs, que votre conseil de gérance fera tous ses efforts pour hâter la régularisation de cette opération, pour obtenir aussi rapidement que possible la constitution de notre Société sous la forme anonyme, pour élever le crédit de notre établissement, et rendre ainsi à nos titres leur valeur effective.

» Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre entier dévouement.

« J. MIRÈS et Ce. »

L'ANCIEN ET LE NOUVEAU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Depuis que les nouvelles conventions entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer adoptées par le Corps législatif le 18 mai 1859, ont été promulguées, certains changements se sont déjà produits; d'autre part, les choses ont marché; l'avancement des deux réseaux s'est poursuivi activement; il y a donc intérêt à revenir dès à présent sur les éléments principaux de ces conventions, et à les mettre d'accord avec les chiffres actuellement fournis par la statistique.

D'après les tableaux qui figurent dans l'exposé des motifs, le réseau total des chemins de fer, au 1er janvier 1859, se décomposait comme ci-après, y compris 1,838 kilomètres de concessions éventuelles :

Compagnies.	Longueurs :		
	Anc. réseau. Kilom.	N. réseau. kilom.	Totales. kilom.
Orléans..........	1,764	2,162	3,926
Lyon-Méditerranée-Genève-Dauphiné.	1,834	2,496	4,330
Nord............	967	618	1,585
Est-Ardennes.....	985	1,365	2,350
Ouest...........	1,192	1,112	2,304
Midi............	998	825	1,623
Compag. diverses..	234	»	234
	7,774	8,578	16,352

Comme il arrive toujours, quelques-unes de ces longueurs ont été déjà modifiées par l'effet de la construction ou d'un mesurage différent, et l'ensemble doit être rectifié ainsi au 1er janvier 1860 :

Compagnies.	Longueurs.		
	Ancien réseau. kil.	Nouveau réseau. kil.	Totales par kil.
Orléans..........	1,761	2,155	3,916
Lyon-Méditerranée-Dauphiné-Genève..	1,831	2,477	4,308
Nord............	966	615	1,581
Est-Ardennes.....	976	1,354	2,330
Ouest...........	1,194	1,113	2,307
Midi............	798	833	1,631
Compag. diverses.	238	»	238
	7,880	8,547	16,427

Mais dans sa dernière session, le Corps législatif a voté un projet de loi qui ajoute au nouveau réseau de la Compagnie de Paris à Lyon-Méditerranée, la section de Besançon à Vesoul et Besançon à Gray, avec embranchement sur Ougney, d'une longueur de 112 kil.; ce qui porte à 2,589 kil. le développement du nouveau réseau de cette Compagnie, et à 4,420 kil. la longueur de ses deux réseaux réunis.

La longueur totale du réseau français se trouve portée, par là à 16.539 kil., dont 7,880 kil. d'ancien réseau et 8,659 kil. de nouveau réseau. Voici la division au point de vue de l'exploitation et de la construction au 1er juillet 1860 :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	ANCIEN RÉSEAU. Longueur en kilomètres			NOUVEAU RÉSEAU. Longueur en kilomètres			
	En exploitation.	En construction ou à construire	Total.	Et exploitation.	En construction ou à construire	Eventuellement concédé.	Total.
Nord	966	»	966	26	389	200	615
Est	(1) 952	24	976	290	414	50	1.354
Ouest	1.104	»	1.104	18	1.095	»	1.113
Orléans	(2)1.462	299	1.761	(4) 359	1.096	700	2.155
Paris-Lyon-Méditerranée	(3)1.632	199	1.831	605	1.266	606	2.477
Midi	794	4	798	99	643	91	833
Ceinture	17	»	17	»	»	»	»
Graissessac à Béziers	51	»	51	»	»	»	»
Bességes à Alais	32	»	32	»	»	»	»
Anzin à Somain	19	»	19	»	»	»	»
Carmaux à Alby	15	»	15	»	»	»	»
Bordeaux à Verdon	»	100	100	»	»	»	»
Lyon à la Croix-Rousse	»	1	1	»	»	»	»
Chemins de fer industriels	104	15	110	»	»	»	»
Total général	7.238	642	7.880	1.997	4.903	1.647	8.547

(1) Non compris 2 kilomètres de la frontière suisse à Bade.
(2) Non compris [illegible] kilomètres de Juvisy à Corbeil.
(3) Non compris 14 kilomètres de la frontière suisse à Genève.
(4) Y compris Juvisy à Corbeil, 12 kilomètres.

Au point de vue de la division des concessions en définitives et éventuelles, la situation du réseau était la suivante, à la même date :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	ANCIEN ET NOUVEAU RÉSEAU. Longueur totale en kilomètres.				
	CONCESSIONS DÉFINITIVES.			Concessions éventuelles.	Total.
	En exploitation.	En construction ou à construire.	Ensemble.		
Nord	992	389	1.381	200	1.581
Est	1.842	438	2.280	50	2.330
Ouest	1.194	1.113	2.307	»	2.307
Orléans	1.821	1.395	3.216	700	3.916
Paris-Lyon-Méditerranée	2.237	1.465	3.702	606	4.308
Midi	893	647	1.540	91	1.631
Ceinture	17	»	17	»	17
Graissessac à Béziers	51	»	51	»	51
Bességes à Alais	32	»	32	»	32
Anzin à Somain	19	»	10	»	19
Carmaux à Alby	15	»	15	»	15
Bordeaux à Verdon	»	100	100	»	100
Lyon à la Croix-Rousse	»	1	1	»	1
Chemins de fer industriels	104	15	119	»	119
Total général	9.217	5.563	14.780	1.647	16.427

Les dépenses faites et à faire ont été calculées comme il suit, en y ajoutant les 31 millions de francs qui viennent d'être mis à la charge de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée pour les lignes de Besançon à Vesoul et à Gray :

Compagnies.	Ancien réseau. Millions.	Nouveau réseau. Millions.	Total. Millions.
Orléans	445	815	1,260
Lyon-Méditer.	735	1,156	1,891
Nord	403	200	603
Est-Ardennes	310	522	832
Ouest	461	291	752
Midi	239 1/2	132	371 1/2
Comp. diverses.	71 1/2	»	71 1/2
	2,665	3,116	5,781

Ces dépenses se divisaient ainsi, à la date du 1er janvier 1858, adoptée pour point de départ par le projet de loi de 1859 :

Compagnies.	Dépenses faites au 31 déc. 1857. Millions.	Dépenses à faire au 1er janv. 1858. Millions.	Total. Millions.
Orléans	517	743	1,260
Lyon-Méditerr.	886	974	1,860
Nord	350	253	603
Est-Ardennes	578	254	832
Ouest	412	340	752
Midi	205	166 1/2	371 1/2
Comp. diverses.	52	19 1/2	71 1/2
	3,000	2,750	5,750
Ajoutant les 31 millions qui viennent d'être votés			31
Total égal au tableau précédent			5,781

Enfin au 1er janvier 1860, ces dépenses étaient faites ou à faire dans la proportion suivante :

Compagnies.	Dépenses faites au 31 déc. 1859. Millions.	Dépenses à faire au 1er janv. 1860. Millions.	Total. Millions.
Orléans	592	668	1.260
Lyon-Médit.	1,015	876	1,891
Nord	444	159	603
Est, Ard.	668	164	832
Ouest	524	228	752
Midi	292	79 1/2	371 1/2
Comp. div.	54 1/2	17	71 1/2
	3,589 1/2	2,191 1/2	5,781 m.

Ces chiffres ne sont évidemment qu'approximatifs; il faut tenir aussi compte d'une circonstance particulière : c'est que les lignes de Lyon à Genève, du Dauphiné et des Ardennes, figurent dans les dépenses à faire des grandes Compagnies, tandis qu'en réalité il a déjà été dépensé effectivement plus de 200 millions sur ces lignes ; cette somme doit donc être déduite des dépenses à faire et ajoutée pour une valeur approximative de 200 millions aux dépenses déjà faites tant sur le Lyon-Méditerranée que sur l'Est ; ce qui, pour l'ensemble des chemins de

fer français, donne une dépense totale effectuée de 3,789,500,000 fr. et une dépense à faire de 1,991,500,000 fr. En déduisant encore de ces chiffres les 300 millions d'obligations qui viennent d'être souscrits par l'intermédiaire de la Banque de France, il ne reste plus que 1,691,500,000 fr. à demander au crédit; et la somme des dépenses effectuées ou couvertes s'élève au chiffre énorme de 4,089,500,000 fr.

Le magnifique réseau des chemins de fer français peut donc être considéré comme avancé aux 42/59es; il ne reste plus que 17/59es à construire; et si l'on considère que pendant les années 1858 et 1859, il a été effectué, malgré la guerre, pour 590 millions de travaux, on peut concevoir l'espérance que le délai prévu pour l'achèvement total des lignes concédées sera sensiblement devancé, puisque moins de six années, de 1861 à 1866, suffiraient pour tout construire, y compris les lignes éventuellement concédées, dont le prix est compris dans l'évaluation totale de 5,781,000,000.

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE

Les chemins de fer espagnols poursuivent sans relâche le développement de leur exploitation. Récemment, les chemins de fer de Barcelone à Saragosse, et de Madrid à Alicante, livraient au commerce diverses sections de leur réseau. Mercredi 1er août courant, le chemin de fer du nord de l'Espagne a inauguré une de ses sections les plus importantes, comprise entre Valladolid et Alar del Rey. On sait, en effet, que le plateau de la Castille, renferme des gisements considérables de houille, et que son sol abonde en richesses minérales de toutes sortes. C'est donc un événement d'une grande importance pour ce chemin, qui trouvera des éléments de produit dans cette exploitation, en même temps que des facilités très-grandes pour le transport de ses matériaux, sur les points extrêmes en construction. Le service des voyageurs et des marchandises a fonctionné dès le premier jour de la mise en exploitation.

Grâce à l'activité qu'apporte dans les travaux la compagnie chargée des chemins de fer du nord de l'Espagne, on espère que 326 kilomètres seront en exploitation avant la fin de l'année courante.

F. Grimaud.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS.

Assemblée générale du 30 juillet 1860.

Le compte rendu des opérations du Comptoir d'escompte pendant l'année 1859, présenté à l'assemblée générale qui vient d'avoir lieu, constate que le chiffre des affaires du Comptoir s'est élevé à 732,488,820 fr. 47 c. soit, 28,731,396 fr. 55 c. de plus qu'en 1858. Cette augmentation provient tout entière du chapitre des escomptes.

Les deux semestres ont produit un bénéfice de fr. . . . 1,846,826 fr. 96 c.

Ainsi répartis:

Aux actionnaires . . .	1,440,000 »
A la réserve statutaire. .	218,096 91
A la réserve spéciale. .	115,000 »
Aux employés	40,000 »
A la caisse de prévoyance.	20,000 »
Solde à reporter sur 1860..	13,730 05
Total égal. . .	1,846,826 96

Le dividende s'élève donc à 36 fr. par action, soit 7 20 p. 100 par action de 500 fr. sur lequel 18 fr. ont été payés en février dernier; restent à toucher 18 fr. qui sont payés depuis le 1er courant. Le dividende de 1858 ne s'était élevé qu'à 33 fr.

Les propositions du conseil, y compris la ratification des modifications aux statuts, sollicitées par le Comptoir et accordées par le décret du 25 mai dernier, ont été votées à l'unanimité.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS DE PARIS.

Assemblée générale extraordinaire du 30 juillet.

Les actionnaires de l'entreprise des Omnibus de Paris se sont réunis en assemblée générale extraordinaire, lundi 30 juillet, à la salle Herz, sous la présidence de M. Moreau-Chaslon, président du Conseil d'administration.

La réunion avait pour objet de recevoir la communication du rapport présenté par le Conseil d'administration, à l'occasion du nouveau traité intervenu entre la ville et la Compagnie, par suite de l'annexion de la banlieue à la capitale.

Voici les principales dispositions de ce traité:

La concession pour l'exploitation de l'entreprise des Omnibus, accordée en 1854, avait une durée limitée à trente ans. Le traité nouveau proroge de vingt-six ans cette concession, ce qui porte la durée du privilége jusqu'en 1910. C'est donc cinquante années d'exploitation assurée, à partir de 1860.

En échange de cette prolongation de concession, la Compagnie est tenue de payer un droit annuel à la ville de 1 million de francs pour 500 voitures en circulation, et ce nombre sera atteint à compter du 1er janvier 1861.

Dès le 1er du mois d'août courant deux lignes nouvelles sont entrées en exploitation; l'une, de Vincennes aux Arts-et-Métiers; l'autre, de Montrouge au chemin de fer de l'Est, et six des anciennes lignes ont été prolongées jusqu'aux murs d'enceinte formant les limites du nouveau Paris. Si, plus tard, les besoins du service réclament la création de nouvelles voitures au delà du chiffre de 500, la Société devra payer pour chaque voiture excédant ce nombre une redevance annuelle de 1,000 fr. jusqu'en 1870 inclusivement, de 1,500 fr. jusqu'en 1885, et de 2,000 fr. depuis 1886 jusqu'à la fin de la concession. De plus, une des clauses du traité porte que tout excédant de dividende au delà de 70 fr. par action, réparti conformément aux prescriptions statutaires, sera partagé entre la ville et la Société. Enfin, la Compagnie s'engage à maintenir dans la nouvelle enceinte de Paris ses ateliers, ses dépôts de chevaux et de fourrages, à l'exception des établissements qu'elle possède à Courbevoie, à Vincennes et à Bicêtre.

Telles sont les conditions fondamentales du nouveau traité.

Le rapport donne sur chacune des clauses énumérées ci-dessus des explications très-intéressantes, qui tendent à faire ressortir les avantages considérables que doit retirer la Compagnie de cette situation nouvelle, malgré l'accroissement de charges qu'elle lui impose. Nous regrettons que notre cadre ne nous permette pas de suivre dans ce rapide exposé toutes les questions de détail qui se trouvent développées dans le rapport et qui témoignent du soin qu'a apporté le Conseil d'administration à sauvegarder les intérêts des actionnaires.

Nous aurions cependant plus d'une réserve à faire, quant à la nature et aux conséquences de ces nouvelles dispositions, dont l'une au moins, celle qui frappe d'un droit croissant les voitures qui pourraient être ultérieurement établies, ne nous paraît pas favorable au développement de la circulation et par conséquent aux intérêts du public.

Quelques actionnaires se sont émus de la clause qui stipule le partage du dividende avec la ville au delà d'un bénéfice de 70 fr. L'honorable président a répondu qu'en sa qualité d'actionnaire et de président du conseil d'administration, il ferait tous ses efforts pour atteindre et dépasser le chiffre de 70 fr. et qu'il s'estimerait très-heureux alors d'être appelé à partager les bénéfices avec la ville de Paris. Il faut le reconnaître, dans la période que traverse l'industrie, une entreprise qui, comme celle des omnibus, a donné 61 fr. par action et qui a en perspective un dividende de 70 fr., lequel représente au cours actuel des actions, plus de 9 p. 100 et 14 p. 100 au cours nominal de 500 fr., peut assurément, sans compromettre au fond les intérêts qu'elle représente, s'engager dans la voie d'un partage de dividende, lorsque les avantages importants que lui assure une prolongation de 26 ans, étaient évidemment subordonnés à l'acceptation de cette clause. C'est ce que l'assemblée a parfaitement compris en accueillant par des applaudissements les paroles de M. Moreau-Chaslon.

Le rapport traite ensuite la question de l'emprunt que nécessitera l'achat d'un supplément de cavalerie, la construction de nouveaux établissements de dépôts, l'augmentation du matériel des voitures, l'acquisition de terrain dans le quartier des Halles, pour y établir une station centrale sur le pied de celle du Palais-Royal, et toutes

dépenses qui seront la conséquence de la nouvelle organisation des services, conformément aux clauses et conditions du nouveau traité. Cet emprunt est fixé à la somme 7,500,000 fr., et le conseil d'administration le contractera au fur et à mesure de ses besoin, et dans la forme qui lui paraîtra la plus utile pour les intérêts de la Compagnie. En résumé, toutes les questions qui composent l'ensemble de ce rapport ont été soumises à l'assemblée sous la forme des quatre résolutions ci-après, qui ont été votées à l'unanimité :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Sur la proposition du Conseil d'administration développée dans son rapport,

Approuve le traité passé, le 18 juin 1860, entre M. le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, et MM. Moreau Chaslon, Dailly et Meuron, au nom et comme administrateurs de l'entreprise générale des Omnibus, lequel traité a pour objet de concéder à la Société, sous les charges, clauses et conditions qui y sont énumérées, la prolongation du privilége des Omnibus dans Paris jusqu'au 31 mai 1910.

Donne au Conseil d'administration tous pouvoirs pour adhérer aux modifications qui pourraient être exigées par le gouvernement, relativement audit traité, et pour en assurer l'exécution.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Vu les articles 3, 44 et 49 des statuts :

Sur la proposition du Conseil d'administration développée dans son rapport,

Prolonge jusqu'au 19 mai 1910 la durée de la Société ;

Donne au Conseil d'administration tous pouvoirs pour suivre auprès du gouvernement : 1° l'approbation de cette prolongation de durée ; 2° la modification du tableau d'amortissement des actions, mentionné en l'article 49 des statuts, de telle sorte que cet amortissement, combiné avec celui des obligations créées en 1855, soit réparti aussi également que possible entre les années restant à courir sur l'ensemble de la concession prolongée jusqu'en 1910, avec faculté de ne faire commencer l'amortissement des actions que le 1er janvier 1868 ; 3° toutes autres modifications que pourrait apporter à la rédaction des articles des statuts ladite prolongation.

Le Conseil est autorisé à déléguer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente résolution à un ou plusieurs de ses membres qu'il désignera, et à accepter toutes les modifications qui peuvent être exigées du gouvernement pour l'exécution de cette résolution.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Sur la proposition du Conseil d'administration développée dans son rapport,

Donne au Conseil d'administration tous pouvoirs d'emprunter pour le compte de la Société, aux époques, clauses et conditions qu'il jugera convenable, une somme de 7,500,000 francs.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Vu l'article 41 des statuts,

Sur la proposition du Conseil d'administration,

Nomme M. DOLFUS-DAVILLIER administrateur de l'Entreprise générale des Omnibus, en remplacement de M. Ernest ANDRÉ, démissionnaire.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 28 JUILLET 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 28 juillet
Paris-Méditerranée	37.456 24	886 25
Nord	34.061 83	958 75
Orléans	24.303 95	1368 75
Ouest	23.201 15	577 50
Est	20 400 89	620 »»
Bességes	19.336 42	440 »»
Midi	15.265 26	503 75
Genève	14.511 10	365 »»
Ardennes	11.866 29	440 »»
Dauphiné	11.146 07	572 50
Autrichiens	fl. 7.557 40	505 »»
	Au 21 juillet.	
Madrid à Alicante	18.261 81	511 25
Lombards-Vénitiens-Sud	17.023 42	408 75
Victor-Emmanuel	15.067 66	398 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 juin 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	3,906,076 55	6,258,212 01
Espèces à la Banque	2,352,135 46	
Portefeuille :		
Paris	36,081,142 24	63,763,374 66
Province	14,318,586 90	
Etranger	13,363,645 52	
Immeubles		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		4,305,220 49
Correspondants :		
De province	9,633,983 80	13,408,556 79
Etrangers	3,774,572 99	
Crédits sur connaissements et nantissements		1,750,902 10
Frais généraux		»
Effets en souffrance. — Exercice clos		1 »
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		4,137 25
		109,929,702 37

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs		4,144,704 95
Réserve		4,148,332 34
Comptes courants d'espèces		34,990,867 65
Acceptations à payer		1,576,050 76
Dividendes à payer		745,602 33
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	7,863,972 [illegible]	7,912,509 57
Par faillites du Tribunal de commerce	48,536 69	
Correspondants :		
De province	14,590,034 07	15,221,291 68
Etrangers	631,257 61	
Profits et pertes		173,215 15
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		»
Divers		1,006,207 92
		109,929,702 37

Risques en cours au 30 juin 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	63,763,374 66
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	12,334,064 79
	76,097,439 45

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

Hipp. BIESTA.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

6 août. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

18 août. — **Société du télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée.** — Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100. (Voir l'avis publié à nos annonces du 28 juillet.)

23 août. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 28 juillet.)

25 août. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève, quai du Rhône, maison Laya. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

12 septembre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2. à une heure de relevée. Dépôt de 50 actions au moins à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

18 septembre. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts aux actions libérées de 300 fr. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

20 juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

F. G.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Statuts.

(SUITE) (1)

Art. 30. — Par dérogation à l'art. 29 qui précède, le premier Conseil d'administration est dès à présent composé de :

MM. Barrot (Ferdinand), sénateur, ancien représentant de l'Algérie, G. O. ✠ ;
Comte Branicki, l'un des concessionnaires ;
Comte de Dax (Léon), ancien membre du Conseil du gouvernement de l'Algérie, O. ✠ ;
Dupré de Saint-Maur (Jules), propriétaire, président du Conseil général de la province d'Oran, ✠ ;
Gautier (Jules), l'un des concessionnaires ;
Gladstone (William), également un des concessionnaires ;
Hope (Thomas-Henri), aussi l'un des concessionnaires ;
Lacase (Louis), ancien auditeur au conseil d'État ;
Rostand (Albert), l'un des concessionnaires, et
Staub (Alphonse), propriétaire, à Paris ;

Qui se compléteront jusqu'au nombre de douze ci-dessus fixé, à la majorité d'entre eux.

Les membres de ce premier Conseil resteront en fonctions jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation des lignes entières.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 28 juillet 1860.

Après cette époque ils seront renouvelés conformément à l'art. 29 ci-dessus.

Art. 31. — Le Conseil d'administration nomme chaque année parmi ses membres un président et un vice-président qui peuvent être réélus.

En cas d'absence ou d'empêchement du président et du vice-président, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Art. 32.—Le Conseil d'administration se réunit au siége de la Société toutes les fois que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins deux fois par mois, à des jours désignés par délibération du Conseil.

Pour que les délibérations soient valables, le nombre des membres présents doit être de cinq au moins.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents. En cas de partage, la voix du président ou de l'administrateur qui en fait les fonctions est prépondérante.

Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par un des membres qui y ont pris part. Elles sont transcrites sur un registre tenu à cet effet.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Art. 33. — Nul ne peut voter par procuration dans le Conseil d'administration de la Compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président ; celui-ci en donnera lecture au Conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu du cahier des charges.

Art. 34. — Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise pour l'exécution et l'exploitation des chemins de fer les marchés de toute nature, les achats de terrains et immeubles nécessaires, il règle les approvisionnements et autorise les achats des matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il autorise tous achats et ventes d'objets mobiliers.

Il autorise toutes mainlevées d'opposition ou inscription hypothécaire, ainsi que tous désistements de privilége.

Il autorise toute action judiciaire, tous traités, transactions, compromis.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 Recettes brutes	1860 Recettes par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 Recettes brutes	1859 Recettes par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1859 en plus.	en moins.
EST (1)	Du 22 au 28 juillet	1683	1,287,166 37	764 80	1616	1,011,743 44	625 30	22.30	».»»
ORLÉANS (1)	22 — 28 —	1475	1,305,234 44	884 91	1475	1,114,200 06	755 39	15.83	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	22 — 28 —	1406	1,868,709 24	1,329 10	1406	1,751,607 64	1,245 80	6.69	»
OUEST (1)	22 — 28 —	1213	1,020,478 50	841 30	1188	927,882 36	781 95	7.70	»
NORD (1)	22 — 28 —	964	1,100,283 65	1,141 37	964	1,002,895 99	1,040 34	9.72	»
MIDI (1)	22 — 28 —	793	429,739 81	511 92	793	363,082 93	457 86	18.35	»
LYON A GENÈVE (1)	22 — 28 —	231	146,096 39	632 45	231	136,254 77	589 85	7.24	»
ARDENNES (1)	22 — 28 —	164	73,178 37	416 20	157	60,312 77	384 15	16.15	»
DAUPHINÉ	22 — 28 —	134	66,382 83	495 97	134	48,732 83	363 67	36.21	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	22 — 28 —	33	22,680 50	687 27	33	21,900 43	663 71	3.26	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (2) { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	16 — 21 —	1810	810,208 82	610 02	1810	1,330,664 33	1,030 33	»	40.88
AUTRICHIENS	22 — 28 —	1323	fl. 374,925 »»	283 39	1323	fl. 336,596 »»	254 42	11.30	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	15 — 21 —	482	346,403 72	718 87	482	160,542 41	393 24	83.»»	»
Madrid à Guadalajara	15 — 21 —	57	21,317 40	373 93	57	15,414 58	270 43	38.07	»
Alcazar à Manzanares	15 — 21 —	50	8.631 60	172 63	»	»	»	»	»
BARCELONE A SARAGOSSE	15 — 21 —	184	36.731 51	199 62	66	17.750 93	269 05	»	25.00
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	22 — 28 —	275	83,519 45	303 70	275	72,777 11	264 64	14.74	»
CENTRAL SUISSE	22 — 28 —	247	155,601 72	630 »»	236	124,821 70	528 89	6.82	»
VICTOR-EMMANUEL (2)	16 — 22 —	214	120,909 04	565 »»	214	136,663 60	638 61	»».»»	11.52
OUEST SUISSE	20 — 26 —	97	52,021 83	536 30	80	32,864 70	410 80	30.55	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	15 — 21 —	52	12,403 09	238 52	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impot sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859.

F. GRIMAUD.

CHEMINS DE FER

DE LA

LIGNE D'ITALIE

PAR LA VALLÉE DU RHONE ET LE SIMPLON

SECTION DU BOUVERET (sur le lac Léman) A SION

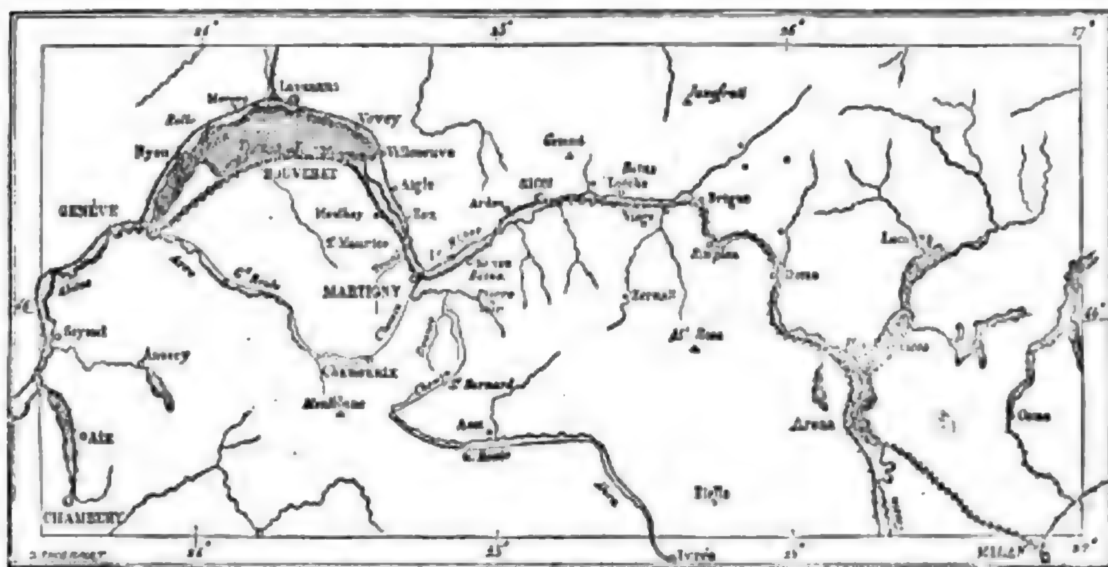
SERVICE DIRECT & CORRESPONDANCES

ENTRE

GENÈVE ET MILAN

SERVICE D'ÉTÉ

A DATER DU 1er JUIN 1860.



SERVICE D'ÉTÉ, A DATER DU 1er JUIN 1860.

PRIX DES PLACES. 1re cl.	2e cl.	3e cl.	STATIONS.	MARCHE DES TRAINS. 1	3	5	7	9	11
				matin	matin	matin	matin	soir	soir
			SION . . . . dép.	...	5 »	...	11 40	4 45	6 30
» 95	» 65	» 50	Ardon	...	5 14	...	11 54	4 59	6 45
1 45	» 95	» 70	Riddes	...	5 26	...	12 6	5 11	6 57
2 5	1 30	1 »	Saxon (les Bains)	...	5 35	...	12 15	5 20	7 »
3 10	2 10	1 55	MARTIGNY . . . . . . arr.	...	5 50	...	...	...	7 ?
			dép.	...	5 55	10 10	12 32	5 37	7 24
3 85	2 55	1 90	Vernayaz (Cascade de Pissevache, Gorges du Trient) .	...	6 5	10 21	12 43	5 48	7 40
4 20	2 80	2 10	Evionnaz (Outre-Rhône) . .	...	6 11	10 29	12 54	5 56	7 48
5 05	3 35	2 50	St-MAURICE (Bains de Lavey) . . . . . arr.	...	6 26	...	1 3	6 8	8 1
			dép.	5 30	6 31	10 47	1 13	6 13	Train [illegible]
5 75	3 85	2 90	MONTHEY (Bains de Morgins)	5 46	...	11 6	1 28	6 28	
6 95	4 65	3 50	Vouvry	6 5	...	11 15	1 44	6 46	
7 70	5 10	3 85	BOUVERET . . . . arr.	6 17	7 7	11 26	1 56	6 56	

PRIX DES PLACES. 1re cl.	2e cl.	3e cl.	STATIONS.	MARCHE DES TRAINS. 2	4	6	8	10	12
				matin	matin	soir	soir	soir	
			BOUVERET . . . . . . dép.	7 20	8 6	12 25	2 30	7 35	...
» 65	» 35	» 40	Vouvry	7 31	8 20	12 39	2 43	7 44	...
2 05	1 35	1 »	MONTHEY (Bains de Morgins)	7 57	8 39	12 57	3 2	8 7	...
2 75	1 85	1 40	St-MAURICE (Bains de Lavey) . . . . . arr.	8 3	...	1 8	...	8 15	...
			dép.	8 8	8 52	1 18	3 16	8 23	...
3 30	2 30	1 75	Evionnaz (Outre-Rhône) . .	8 21	9 6	1 31	...	8 36	...
3 95	2 65	2 »	Vernayaz (Cascade de Pissevache, Gorges du Trient)	8 29	9 15	1 39	3 35	8 44	...
4 55	3 5	2 30	MARTIGNY . . . . . . arr.	...	9 25	...	...	...	...
			dép.	8 41	...	1 54	3 45	8 56	...
5 65	3 75	2 80	Saxon (Les Bains)	8 57	...	2 7	4 4	9 12	...
6 25	4 15	3 10	Riddes	9 6	...	2 16	...	9 21	...
6 85	4 55	3 40	Ardon	9 18	...	2 29	...	9 34	...
7 70	5 10	3 85	SION . . . . arr.	9 31	...	2 41	4 22	9 46	...

CORRESPONDANCES

PAR BATEAUX A VAPEUR SUR LE LAC LÉMAN

Côte suisse et côte de Savoie, en coïncidence avec les trains de la ligne d'Italie.

Les correspondances des chemins de fer de la ligne d'Italie se font sur le lac Léman par les bateaux à vapeur *Léman, Aigle nos 1 et 2, Hirondelle, Guillaume Tell et Italie.*

SUR CES BATEAUX, ON DÉLIVRE DES BILLETS DIRECTS POUR LE CHEMIN DE FER, ET RÉCIPROQUEMENT.

DÉPARTS DU BOUVERET.

COTE SUISSE (HEURE DE GENÈVE)	matin	soir
BOUVERET . . . . Dép.	7 15	2 »
Villeneuve	7 45	2 15
Montreux	8 »	2 45
Vevey	8 15	3 »
Cully	8 45	3 15
Lutry	9 »	3 45
Ouchy (Lausanne)	9 15	4 »
Morges	9 45	4 30
Rolle	10 30	5 15
Nyon	11 »	5 45
Coppet	11 30	6 15
Versoix	11 45	6 30
GENÈVE . . . . Arr.	12 15	7 »

COTE DE SAVOIE (HEURE DE GENÈVE)	matin	soir
BOUVERET . . . . Dép.	7 15	2 30
Saint-Gingolph	7 30	2 45
Evian	8 15	3 30
Thonon	9 »	4 15
Nernier	9 45	5 »
Hermance	10 15	5 30
GENÈVE . . . . Arr.	11 »	6 15

Avis. Le service par la côte de Savoie partant du BOUVERET à 7 h. 15 m. ne commencera qu'à dater du 1er juillet.

DÉPARTS DE GENÈVE.

COTE SUISSE (HEURE DE GENÈVE)	matin	soir
GENÈVE . . . . Dép.	8 30	2 »
Versoix	9 »	2 30
Coppet	9 15	2 45
Nyon	9 45	3 15
Rolle	10 15	3 45
Morges	11 »	4 30
Ouchy (Lausanne)	11 30	5 »
Lutry	11 45	5 15
Cully	12 »	5 30
Vevey	12 30	6 »
Montreux	12 45	6 15
Villeneuve	1 »	6 30
BOUVERET . . . . Arr.	1 30	7 »

COTE DE SAVOIE (HEURE DE GENÈVE)	matin	soir
GENÈVE . . . . Dép.	8 »	2 30
Hermance	8 45	3 15
Nernier	9 15	3 45
Thonon	10 »	4 30
Evian	10 45	5 15
Saint-Gingolph	11 30	6 »
BOUVERET . . . . Arr.	11 45	6 15

Avis. Le service par la côte de Savoie partant de GENÈVE à 2 h. 30 m. du soir ne commencera qu'à dater du 1er juillet.

COÏNCIDENCES

AVEC LES CHEMINS DE FER SUISSES ET FRANÇAIS.

SION A LYON-PARIS.			
SION	Dép.	ch. de fer.	5 » m.
Martigny	id.	id.	5 55 »
Bouveret	id.	bateau	7 15 »
Genève	Arr.	à vapeur.	12 15 »
Genève	Dép.	ch. de fer.	2 » s.
Lyon	Arr.	id.	7 28 »
PARIS	id.	id.	5 30 m.

PARIS-LYON A SION (Route d'Italie par le Simplon.)			
PARIS	Dép.	ch. de fer	7 30 s.
Lyon	id.	id.	6 » m.
Genève	Arr.	id.	11 » »
Genève	Dép.	bateau	2 » s.
Bouveret	Arr.	à vapeur.	7 » »
Martigny	id.	ch. de fer.	8 56 »
SION	id.	id.	9 46 »

SION A LAUSANNE, YVERDON, NEUCHATEL, BERNE, BALE, ZURICH.			
SION	Dép.	ch. de fer.	5 » m.
Martigny	id.	id.	5 55 »
Bouveret	id.	bateau	7 15 »
Ouchy	Arr.	à vapeur.	9 15 »
Lausanne	Dép.	ch. de fer.	9 25 »
Yverdon	Arr.	id.	10 12 »
Neuchâtel	id.	id.	11 15 »
Berne	id.	id.	6 » s.
Bâle	id.	id.	5 20 »
Zurich	id.	id.	5 30 »

ZURICH, BALE, BERNE, NEUCHATEL, YVERDON, LAUSANNE, A SION.			
Zurich	Dép.	ch. de fer	5 10 m.
Bâle	id.	id.	5 40 »
Berne	id.	id.	7 » »
Neuchâtel	id.	id.	12 10 »
Yverdon	id.	id.	1 30 »
Ouchy	id.	bateau	5 » »
Bouveret	id.	à vapeur.	7 » »
Martigny	Arr.	ch. de fer.	8 54 »
SION	id.	id.	9 46 »

RENSEIGNEMENTS.

MM. les Voyageurs se dirigeant sur YVERDON, NEUCHATEL, BERNE, BALE, etc., correspondront directement, à OUCHY (Lausanne) avec la ligne OUEST-SUISSE par le moyen des bateaux à vapeur partant du BOUVERET.

Les Voyageurs en provenance des points sus-désignés trouveront au port d'OUCHY (Lausanne) les bateaux à vapeur *Aigle*, *Hirondelle*, *Léman*, en correspondance directe avec la ligne d'Italie.

Voir pour les heures de passage à OUCHY la marche des bateaux à vapeur COTE SUISSE.

Des OMNIBUS correspondent au départ et à l'arrivée des bateaux à vapeur à OUCHY (Lausanne).

Buffets au BOUVERET, à MARTIGNY et à SION. — **Restaurants** à bord des bateaux à vapeur.

L'heure de BERNE règle le départ des trains.

Les Postes fédérales correspondent à SION avec les chemins de fer de la ligne d'Italie, et à ARONA, avec les chemins de fer des États sardes (Milan, Turin, Gênes, etc.).

Bureau succursale de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie, à Genève, rue Pierre-Fatio, maison Laya. — Expédition et réception de marchandises. — Renseignements.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20. — 5043.

aliénations de fonds, rentes ou valeurs appartenant à la Société ; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation des chemins sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il fait les traités relatifs à l'exécution du cahier des charges.

Il nomme ou révoque tous employés et agents, détermine leurs attributions et fixe leur traitement.

Il fixe et modifie soit les tarifs, soit leur mode de perception ; il fait les transactions y relatives, le tout dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Il statue sur toutes les questions qui rentrent dans l'administration de la Société.

Art. 35. — Le Conseil peut avec l'approbation de l'assemblée générale effectuer la vente des immeubles jugés inutiles, et acheter des immeubles autres que ceux désignés à l'art. 34 ci-dessus.

Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale, aux dispositions de l'art. 48 ci-après.

Art. 36. — Le Conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres, ou à toutes autres personnes, par des mandats spéciaux, et pour une ou plusieurs affaires déterminées, et même conférer des pouvoirs permanents pour affaires courantes journalières.

Art. 37. — Les fonctions d'administrateur sont gratuites ; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale.

Les administrateurs délégués peuvent recevoir une rémunération à fixer par l'assemblée générale.

Art. 38. — Conformément à l'art. 32 du Code de commerce, les membres du Conseil ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 39. — Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la Société, autres que ceux désignés sous l'article 34, les transactions, marchés et acte engageant la Société, de la nature de ceux indiqués à l'article 48 ci-après, ainsi que les mandats sur la Banque, et sur tous dépositaires de fonds de la Société, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur ou à un mandataire spécial.

TITRE VI. — DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Art. 40. — L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois vingt actions ; néanmoins le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres aux lieux et entre les mains des personnes désignées par le Conseil d'administration, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée ; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission ; cette carte est nominative et personnelle, elle constate le nombre d'actions déposées.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 11 donnent droit pour le dépôt de vingt actions au plus à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Art. 41. — L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

Art. 42. — L'assemblée générale se réunit une fois chaque année à Paris.

Elle se réunit en outre extraordinairement toutes les fois que le Conseil en reconnaît l'utilité.

Dans tous les cas la convocation doit être faite par un avis inséré un mois au moins avant l'époque de la réunion dans les journaux désignés par l'article 7.

Lorsque l'assemblée générale a pour but de délibérer sur les emprunts ou sur les propositions mentionnées à l'article 48 ci-après, les avis de convocation doivent en indiquer l'objet.

Art. 43. — Tout actionnaire ayant droit de voter à l'assemblée générale, peut se faire représenter par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée.

La forme des pouvoirs sera déterminée par le Conseil d'administration. Dans tous les cas ces pouvoirs devront être déposés quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion, aux lieux et dans les mains des personnes désignées par le Conseil d'administration.

Art. 44. — L'assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration ou par le vice-président, et à défaut, par l'administrateur désigné par le Conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs :

Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 45. — L'assemblée délibère valablement lorsque les actionnaires sont au nombre de trente au moins et représentent au moins le dixième du fonds social.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires ne rempliraient pas ces conditions, il est procédé à une deuxième convocation, à un mois d'intervalle. Dans cette seconde réunion, l'assemblée délibère valablement, quel que soit le nombre des membres présents et des actions représentées, mais seulement sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

Art. 46. — Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

Toutefois, les délibérations relatives à des emprunts, et celles définies en l'art. 48 ci-après, ne pourront être votées que dans une assemblée générale réunissant au moins le dixième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des membres présents, au nombre de trente au moins.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par les paragraphes qui précèdent, pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à un mois d'intervalle.

Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables pourvu que les actionnaires représentent au moins le dixième du fonds social.

Art. 47. — Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par cinq membres au moins.

Art. 48. — L'assemblée générale, constituée conformément à l'article 46, sur la proposition du Conseil d'administration, délibère :

Sur les prolongements ou embranchements des lignes, et sur les prolongations, renouvellement de concessions ou concessions nouvelles ;

Sur les traités d'acquisitions, apports, réunions, fusions, alliances et autres faits avec d'autres Compagnies de chemin de fer ;

Sur les modifications et additions aux statuts, augmentation du fonds social, émission d'obligations, prorogation ou dissolution de la Société.

Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution desdites délibérations.

Les délibérations prises sur les objets prévus au présent article n'auront d'effet qu'après l'approbation du gouvernement.

Art. 49. — L'assemblée générale entend, discute et approuve les comptes, s'il y a lieu ; elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autres causes.

Elle prononce, en se renfermant dans la limite des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Art. 50. — Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les articles 46 et 48.

Art. 51. — Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux ; les extraits de ces procès-verbaux à produire partout où besoin sera, sont certifiés par le président du Conseil d'administration, ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VII. — DISSOLUTION ET LIQUIDATION.

Art. 52. — Lors de la dissolution de la Société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle advienne, le Conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale, qui détermine le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, les liquidateurs.

Toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires, à mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier des charges, et ensuite, s'il y a lieu, à compléter l'amortissement du fonds social.

TITRE VIII. — CONTESTATIONS.

Art. 53. — Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la Société, ou lors de la liquidation, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées conformément à la loi.

Art. 54. — En cas de contestation, tout actionnaire sera tenu de faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, les notifications judiciaires et extrajudiciaires seront faites valablement au parquet de M. le procureur impérial près le tribunal de première instance de la Seine.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 55. — Tous pouvoirs sont donnés à MM. Ferdinand Barrot, Albert Rostand et comte Léon de Dax, pour présenter les présents statuts à l'approbation du gouvernement, consentir ou proposer tous changements, toutes modifications et additions, rédiger au besoin de nouveaux statuts, et généralement faire tout ce qui sera nécessaire pour arriver à l'obtention du décret d'autorisation dont il s'agit.

Art. 56. — Pour faire publier les présentes et le décret d'autorisation, quand il y aura lieu, partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

Dont acte.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 4 novembre 1859.

Suite (1).

Présidence de M. FAURE.

Le génie de Brunel, génie prime-sautier, comme aurait dit Montaigne, porté bien haut par les ingénieurs, ne sera compris et exalté par l'Angleterre que si sa dernière tentative, le *Great-Eastern*, aboutit à un succès. La fortune de l'Angleterre, l'emploi de ses milliards, la condition de sa richesse, de son influence, de sa conservation comme puissance commer-

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 7 juillet 1860.

ciale et maritime, sa valeur politique, en un mot, est tout entière aujourd'hui dans le développement de sa marine marchande. Il faut qu'elle désespère, si elle veut vivre en paix avec le monde, d'avoir une marine militaire qui lui donne sur la mer une supériorité quelconque. Le progrès de la marine marchande, c'est-à-dire la substitution, en un petit nombre d'années, des bâtiments à vapeur aux bâtiments à voile, est aujourd'hui la grande tendance commerciale de ce pays, ce qui assure à son industrie et à son commerce l'activité qui résultera d'une supériorité de mieux en mieux assise sur les marchés étrangers. Or, Brunel est le génie, le pionnier de cette nouvelle ère. C'est lui, dont la conviction aussi indomptable qu'éclairée, a entrepris la solution du grand problème dans lequel la science de l'ingénieur soit aux prises avec les forces les plus redoutables de la nature. Brunel n'ayant voulu accepter, sous le prétexte complaisant *des hasards de la mer*, ni les naufrages, ni les souffrances qu'enregistre chaque année comme une issue fatale, l'histoire de la navigation; Brunel voulant dompter, et ayant heureusement, par des essais gigantesques au jour où ils ont été tentés, dompté la mer et les vents, et mettant par un essai plus gigantesque encore le sceau au triomphe de l'homme sur la nature; Brunel sera considéré, ainsi que Robert Stephenson, mais peut être après lui, comme un des génies bienfaiteurs de l'humanité, c'est-à-dire comme un des hommes les plus utiles au progrès de la civilisation.

Tous trois sont et resteront longtemps les maîtres de l'art, et ils auront à ce titre la reconnaissance de tous les ingénieurs qui les ont connus, comme de ceux qui étudieront leurs travaux. Ils auront des admirateurs d'autant plus sincères, que chaque jour la science donne accès par des chemins plus multiples à notre profession, et que les carrières officielles se dégagent, par leur contact avec la libre industrie, de préventions qui étaient devenues des entraves aux progrès.

Nous nous sommes cru dispensé d'entrer dans des détails sur les travaux de Robert Stephenson. Cette vie est connue de nous tous; pour d'autres, elle sera écrite comme l'a été celle de son père, où nous avons puisé quelques-unes des dates qui précèdent.

Nous avons ailleurs rappelé comme un des grands épisodes de la vie de Stephenson la lutte célèbre qui s'est élevée entre Brunel et lui sur la dimension de la voie des chemins de fer et dans laquelle il a triomphé.

Celle qui survint plus tard entre les deux mêmes hommes sur le système atmosphérique a fourni à Robert Stephenson l'occasion de prouver, par une dialectique puissante, la profondeur et la rectitude de son jugement. Il a préservé Brunel et l'Angleterre du mécompte qu'eût entraîné l'emploi sans discernement, comme solution générale, d'un procédé dont le rôle est, entre tous les moyens de locomotion, l'un des plus limités. Brunel le comprit, et ce ne fut pas l'une des moindres causes de son amitié pour Stephenson et de l'estime qu'il portait à son talent.

HOUQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

MM. les actionnaires de la Société générale sont informés que le bilan au 30 juin dernier est arrêté conformément aux statuts.

La liquidation des bénéfices du 1er semestre de l'exercice de 1860 donne un produit net de 677,260 fr. 55 c.

Le Conseil d'administration, conformément à l'article 57 des statuts, a décidé dans sa séance du 31 juillet dernier, qu'une répartition de 400,000 fr., soit 5 fr. par action libérée de 125 fr., ou 4 0/0 pour le 1er semestre de 1860, aurait lieu à titre d'à-compte.

La Société ayant décidé que les dividendes seraient payables par semestre, les 1er mai et 1er novembre de chaque année, le dividende ci-dessus sera payé à partir du 1er novembre prochain, au siége de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Paris, le 2 août 1860.

Le Président de la Société,
LE Mis G. D'AUDIFFRET.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs.*

Fonds exigibles à 3 jours de vue 2 1/2 00
— à 90 jours.... 3 0/0

Le président,
Mis G. D'AUDIFFRET.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE.

M. Léop.-S. Konigswarter a l'honneur de rappeler aux porteurs de titres provisoires qu'il est indispensable de les échanger, avant le 31 août, contre les obligations définitives, celles-ci donnant seules droit de participer aux chances des tirages, dont le premier aura lieu le 1er septembre prochain, conformément au tableau ci-après :

	Fr.
Le 1er numéro sortant, par........	25,000
Les 3 nos suiv. à 10,000 fr. chacun, soit	30,000
Le 5e numéro, par................	4,000
Les 10 nos suiv. à 1,000 fr. chacun, soit	10,000
Les 12 — à 500 —	6,000
Les 15 — à 400 —	6,000
Les 15 — à 200 —	3,000
	84,000

Ces 57 obligations seront remboursées, capital compris.

En outre, 285 obligations seront remboursées au pair (100 francs).

A CÉDER AU PRIX DE 225 FRANCS.

Obligations émises par le CRÉDIT MOBILIER AUTRICHIEN *en* 1858, *avec primes de* **1,000** *à* **600,000** *francs, garanties par les Compagnies des chemins de fer* ÉLISABETH, DU THEISS *et de* JONCTION DU SUD AU NORD.

Quatre tirages par an : 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre.

S'adresser chez MM. Ch. MONTEAUX et B. LUNEL, changeurs, boulevard Montmartre, 17.

On enverra une *note explicative* sur demande *franco.*

Au tirage d'octobre, **2,100** obligations seront remboursées.

FORGES.

Saint-Dizier, 28 juillet :

Fontes.

Fon o-affinage,	120	»
Fonte de 2e fusion, marque Closmortier n° 1,	142	50
Autres marques,	130	»

A Saint-Dizier.

Le cours de la fonte de forge est purement nominal.

Fers laminés.

Fers marchands, 1re classe, en gare de la Haute-Marne,	240	»
2e classe,	250	»
3e classe,	260	»
4e classe,	270	»
Hors classe,	290	»
Corroyés ordinaires, 50 fr. en sus de la classe de l'échantillon.		
Corroyés doubles, 100 fr. en sus, dito.		
Feuillards 1re classe,	320	»
2e classe,	350	»
3e classe,	380	»
Hors classe,	420	»

Les laminés sont dans la même situation.

Fers martelés.

Fers battus, demi-roches à la houille, barres marchandes, en gares de la Haute-Marne,	270	»
Branches de courbes,	280	»
Essieux de 3 à 10,	340	»
— de 11 à 15,	320	»
— de 16 à 99,	390	»
— de 100 à 150,	320	»
Carrés de 90 à 103 millimètres,	320	»

Machine.

Ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, à Saint-Dizier,	260	»
— n° 20,	250	»

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 24 juillet :

Le cours des numéros mélangés a varié entre fr. 64 35 et 65.

Cours de ce jour :

Warrants numéros mélangés, fr. 64 65 à 65; Gartsherrie n° 1, 67 50; dito n° 2, 65; dito n° 3, 63 75; dito n° 4, 66 25; Calder n° 1, 67 15; Glengarnock n° 1, 66 25; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS. — Barres marchandes, marques Monkland, Dundyvan, Mossend, fr. 175; autres marques, 170 25 à 193 75, selon la qualité; fers à clous, 200 25; cornières, 192 75 à 206 25; cercles, 225; à bord à Glascow, paiement comptant sous déduction d'escompte.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1683 kilomètres.
1859 — 1615 —

12e année. — 30e semaine.
Du 22 au 28 juillet 1860.

178.282 Voyageurs	466 339 42
Bagages, Marchandises, etc.	820.826 95
Total	1.287.166 37
Recettes antérieures	33.061.056 95
Total	34.348.223 32
30e semaine de 1860	1.287.166 37
Semaine correspondante de 1859	1.011.743 44
Différence	275.422 93
Recettes depuis le 1er janvier 1860	34.348.223 32
— — 1859	32.201.380 78
Différence	2.146.842 54

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil —En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil.
Du 22 au 28 juillet 1860.

123.740 Voyageurs	508.493 10
Bagages, Marchandises, etc.	796.741 34
Total	1.305.234 44
Semaine correspondante de 1859	1.114.200 06
Semaine correspondante de 1858	1.125.894 55
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	191.034 38
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	179.339 89
Recettes depuis le 1er janvier 1860	35.837 571 43
— — 1859	35.517.750 73
Différence en faveur de 1859	319.820 63

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Juin 1860.

Voir le numéro du 14 juillet.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1306 —

Du 22 au 28 juillet 1860.

193.676 Voyageurs	713.166 39
Bagages et Marchandises	1.155 542 85
Total	1.868.709 24
Semaine correspondante de 1859	1.751.607 64
— — de 1858	1.587.014 40
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	117.101 60
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	281.694 84
Recettes depuis le 1er janvier 1860	52 649 517 21
— — 1859	56.422.499 16
Différence	3.772 981 95

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres
1859. — [illegible] —

Du 22 au 28 juillet 1860.

44.290 Voyageurs	123.368 10
Bagages et Marchandises	251.552 50
Total	374.920 60
Semaine correspondante de 1859	315.767 40
Différence	59.153 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	9.563 543 80
— — 1859	8.278.760 60
Différence	1.284.783 20

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1190 —

Du 22 au 28 juillet 1860.

329.012 Voyageurs	518.092 20
Marchandises, etc. — Grande vitesse	69.725 10
— — Petite vitesse	432.661 20
Total	1.020.478 50
Semaine correspondante en 1859	927.882 36
Différence	92.596 14
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	27.921.921 30
— — 1859	26.140.590 92
Différence	1.781.330 38

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 22 au 28 juillet 1860.

168.379 Voyageurs	436.870 10
Bagages, Marchandises, etc.	663.442 55
Total	1.100.282 65
Semaine correspondante de 1859	1.002.895 99
Différence	97.386 66
Recettes depuis le 1er janvier 1860	32.844.628 77
— — 1859	30.826.181 45
Différence	2.018.447 32

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 22 au 28 juillet 1860.

2.414 Voyageurs	2.777 55
Bagages, marchandises, etc.	70 10
Total de la semaine	2.847 65
Recettes depuis le 4 juin 1860	21.297 68

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 22 au 28 juillet 1860

(CHEMIN DE FER) 59.800 Voyageurs	180.018 13
Bagages, Marchandises, etc.	249.721 68
Total	429.739 81
Canal latéral et canal du Midi	32.047 73
Total	461.787 54
30e semaine 1859. Chemin de fer	363.082 93
— — Canal	29.081 44
Total	392.164 37
Chemin de fer, différence sur 1859	66.656 88
Canal, — —	2.966 29
Total	69.623 17
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1er janvier 1860	13.447.142 60
— — 1859	12.305.553 57
Différence	1.141.589 13

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 221 —

Du 22 au 28 juillet 1860

18.656 Voyageurs	73.750 65
Bagages et Marchandises	72.345 74
Total	146.096 39
Semaine correspondante de 1859	136.254 77
Produit kilométrique annuel, en 1860	32.977 83
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	7.23 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	34.42 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.506.218 61
— — 1859	3.372.574 03

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 157 —

Du 22 au 28 juillet 1860.

13.763 voyageurs	21.107 01
Bagages, Marchandises, etc.	52.071 26
Total	73 178 27
Semaine correspondante de 1859	60.312 77
Différence	12.865 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.951 543 83
— — 1859	1.739.117 96
Différence	212.425 87

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 22 au 28 juillet 1860

14.709 Voyageurs	33.373 75
Bagages, Marchandises, etc.	33.009 08
Total	66.382 83
Semaine correspondante de 1859	48 732 83
Différence	17.650 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.494.657 64
— — 1859	1.434.297 63
Différence	60 360 01

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 22 au 28 juillet 1860.

Voyageurs	2.940 60
Bagages, Marchandises, etc.	19 745 95
Total	22.686 55
Semaine correspondante de 1859	21.968 45
Différence	718 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	638.142 10
— — 1859	705 726 60
Différence	67.584 50

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 15 au 21 juillet 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée — — 1860, 1102 kil. 1859, 1102 kil.

107.488 Voyageurs	269.236 60
Bagages et Marchandises	415.459 72
Transports militaires	27.306 60
Total	712.022 92
Semaine correspondante de 1859	1.258.554 52
Différence	546.531 60

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : — — 1860, 224 kil. 1859, 214 kil.

35.522 Voyageurs	65.020 » »
Bagages et Marchandises	20.303 00
Transports militaires	3.932 50
Total	98.265 50
Semaine correspondante de 1859	92.110 » »
Différence	6.155 40

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : — 1860, 1326 kil. 1859, 1316 kil.

En 1860	810.288 32
En 1859	1.350.664 52
Différence	540.376 20

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : — 1860, 1326 kil. 1859, 1316 kil.

En 1860	23.583.789 13
En 1859	33.186.723 84
Différence	9.702.934 71

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 22 au 28 juillet 1860

43.754 Voyageurs ....En florins	117.800 »»
851.491 »» quintaux Marchandises	257.125 »»
Total.........	374.925 »»
Semaine correspondante de 1859....	336.596 »»
Différence.........	38.329 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	9.964.188 »»
— — 1859..	9.559.805 »»
Différence.........	404.383 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 15 au 21 juillet 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

13.076 Voyageurs..................	119.950 12
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.348 54
— (petite vitesse)	214.195 07
Total de la semaine.....	346.493 73

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

8.621 voyageurs.......	15.572 15	21.317 40
Bagages, March. (gr.vit.)	2.476 48	
Marchandises (petite vit.)	3.268 77	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.
1860. — Longueur exploitée ; 50 kilomètres.

1.206 Voyageurs........	3.867 14	8.631 60
Bagages, March. (gr. vit.)	1.161 25	
Marchandises (petite vit.)	3.603 21	

Total des trois lignes réunies.....	376.442 75
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................	8.428.447 73
Total...........	8.804.890 48

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 16 au 22 juillet 1860.

31.341 Voyageurs..................		57.230 18
Bagages, Marchandises, etc...........		32.487 68
Recettes diverses		1.150 35
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		26.085 65
Transports militaires.................		3.956 08
Total..		120.909 94
Recettes correspondantes de 1859.........	99.570 98	136.663 09
Transports militaires..	37.092 11	
Différence.........		15 753 15
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		3.341.524 40
— — 1859..		3.083.301 78
Différence.........		251.777 38

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 20 au 26 juillet 1860.

24.632 Voyageurs...................	37.701 40
Bagages, Marchandises, etc..........	14.320 43
Total..........	52.021 83
Semaine correspondante de 1859....	32.864 71
Différence.........	19 157 12
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.053.998 66
— — 1859...	819.339 80
Différence.... .	234.658 86

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

19e semaine, du 8 au 14 juillet.

5.034 Voyageurs	20.376 02
Recettes antérieures depuis le 1er mars	466.632 57
Total..........................	487.008 59

Nota. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 15 au 21 juillet 1860.

2.194 Voyageurs.........	2.288 60
Bagages, articles de messagerie. ...	205 14
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc..........................	9.909 35
Total de la semaine.....	12.403 09
Recettes antérieures...........	196.205 15
Total général...........	208.608 24

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 22 au 28 juillet 1860.

42.634 Voyageurs..................	57.976 27
Marchandises et Bagages.............	25.543 18
Total..........	83.519 45
Période correspondante de 1859....	72.777 11
Différence.........	10.742 34
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.681.449 25
— — 1859..	1.538.556 04
Différence.........	142.893 21

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 8 au 14 juillet 1860

28e semaine.	30.136 05
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.............	11.815 80
Total..........	41.951 85
Recettes antérieures	1 108.501 25
Total des recettes depuis le 1er janvier.	1.150.453 10

BARCELONE A SARAGOSSE.

1re Section.— *De Barcelone à Manresa*, 66 kil.

Du 15 au 20 juillet 1860.

6,533 voyageurs.	11.292 76
Marchandises et bagages............	8.143 34
Total des recettes......	19.436 10
Semaine correspondante de 1859.....	17.759 93
Augmentation.......	1.676 17
Moyenne de la recette kilom	15.397 42
Recette depuis le 1er janvier 1860...	635.808 43

2e Section.— *De Manresa à Lérida*, 66 kil.

2,052 voyageurs	17.295 41

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Juin	82.161 15	74.093 18	8.067 97	10.88
6 1ers mois	693.972 48	603.913 54	90.058 94	14.91

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Juin	931,976 65	844,038 99	87,937 65	10.41
6 1ers mois.	8,567,734 61	7,883,197 32	684,537 29	8.68

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés au 30 juin 1860..	62.186
— — 1859.......	57.789
Augmentation au 30 juin 1860 ...	4.397 becs
Recettes du gaz. — Juin 1860.......	125.644 94
Recettes du gaz. — Juin 1859.......	121.750 46
Augmentation en juin 1860..........	3.894 48
Recettes de l'exercice 1859-1860	2.540.367 73
— 1858-1859.....	2.267.622 47
Augmentation pour l'exercice 1859-60	272.745 26

OMNIBUS DE PARIS

Du 22 au 28 juillet 1860

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes..........	281.884 65	86 75	51 71
Semaine correspondante de 1859..	294.536 85	87 53	57 13
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	8.172.801 20	84 47	47 50
Période correspondante de 1859 ..	8.436.905 55	86 82	54 61
Différence...	264.104 35	2 35	7 11

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Société, un appel de fonds de 100 fr. par action.

Ce versement a lieu jusqu'au 20 août courant.

Passé ce délai, il sera perçu, conformément aux statuts, des intérêts de retard, à raison de 6 0/0, depuis le 20 juillet jusqu'au jour du paiement, et cela sans préjudice de tous autres droits résultant des statuts.

Les versements sont reçus tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Cᵉ, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Vᵉ Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel et Cᵉ ;

4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Cᵉ.

PONT DE SAINT-SYMPHORIEN

A TOURS.

L'assemblée générale des actionnaires, convoquée pour le 31 juillet dernier, n'avant pu délibérer, attendu que le nombre d'actions représentées n'était pas suffisant, les actionnaires sont convoqués de nouveau, et conformément aux statuts, en assemblée générale extraordinaire, pour délibérer comme on devait le faire le 31 juillet, sur la dissolution de la Société, sa mise en liquidation, par suite de sa fusion avec une autre Société, et la nomination d'un liquidateur avec tous pouvoirs nécessaires.

La réunion aura lieu le 20 août 1860, à une heure après-midi, au siége social, rue de la Ville-l'Evêque, 40.

SOCIÉTÉ DES

DEUX CIRQUES.

MM. les actionnaires sont prévenus que depuis le 5 juillet courant il leur est payé, à titre d'intérêts du premier semestre de 1860, la somme de 5 fr. par action de 200 fr., à l'administration du Cirque d'été, rue Montaigne, nº 7, de midi à deux heures.

Le Gérant,
E. Dejean.

CHEMIN DE FER
de Paris à Strasbourg

BADEN-BADEN

La saison des eaux commence le 1ᵉʳ mai et se termine le 31 octobre. — Billets directs de 1ʳᵉ classe pour BADEN-BADEN et *vice versâ*, au prix de 63 fr. 75 c. ; 2ᵉ classe, 48 fr. 10 c., y compris 30 kilog. de bagage jusqu'à destination.

Départ de Paris : à 7 heures du matin ; *arrivée a Baden-Baden* à 7 h. 51 soir ; *départ de Paris* à 8 h. du soir ; *arrivée a Baden-Baden* à 10 h. 43 matin.

Retour de Baden-Baden : à 10 h. 25 matin ; *arrivée a Paris* à 11 h. soir ; *départ de Baden-Baden* à 3 h. 35 soir ; *arrivée a Paris* à 5 h. 15 matin. — Après l'achèvement du pont-chemin de fer destiné à unir les deux rives du Rhin, le trajet, pour l'aller et le retour, s'effectuera en onze heures.

MACHINES-MOTRICES LOCOMOBILES

J. F. CAIL et Cᵉ, 48, quai de Billy, à Paris.

Une fabrication courante, largement organisée dans les ateliers J.-F. Cail et Cᵉ, permet de livrer sans délai des locomobiles de diverses forces, depuis 2 jusqu'à 20 chevaux, avec ou sans train.

MM. J.-F. Cail et Cᵉ appliquent à la construction de ces machines-locomobiles toutes les conditions de solidité et de durée de la fabrication des locomotives, habituelles à leurs établissements.



Un système de détente variable et de chauffage d'eau alimentaire amène la consommation de ces machines en combustibles, aux proportions des meilleures machines fixes sans condensation. Elles sont, à la demande des acheteurs, essayées au frein, dans les ateliers, lors de la livraison.

Ces machines, applicables aux instruments d'agriculture aussi bien qu'à l'industrie, se sont fait apprécier dans divers concours agricoles, et plusieurs ont fonctionné à l'Exposition d'agriculture de Paris.

Constatations de consommation faites au Conservatoire des arts et métiers de Paris.

MACHINES Nº 4 (8 chevaux au tarif).

Dates des essais.			Force produite.		Consommation de charbon.			
1857.	Novembre.	14.	13 chevaux.		2 k.	95	à l'heure,	par cheval.
—	—	16.	13.40	—	2	50	—	—
—	—	17.	12.40	—	2	84	—	—
—	—	18.	12.40	—	2	60	—	—
—	—	20.	11.13	—	2	20	—	—
—	—	24.	10.27	—	2	03	—	—
Moyenne......			12.10	—	2	67	—	—

BIBLIOTHÈQUE DES CHEMINS DE FER

FORMAT IN-18 JÉSUS

LIBRAIRIE L. HACHETTE ET Cᵉ

EXTRAIT DU CATALOGUE

ROMANS ET NOUVELLES
(Suite)

	fr.
BARBARA	
L'Assassinat du Pont-Rouge......	1
Les Orages de la vie...............	2
Mes Petites Maisons...............	2
BAST (AMÉDÉE DE)	
Les Fresques........................	1
BELOT (AD.)	
Marthe, — un Cas de conscience..	1
BRÉHAT (ALFRED DE)	
Les Filles du Boër..................	2
René de Gavery......................	2
DELESTRE-POIRSON	
Un Ladre.............................	1
DES ESSARTS	
François de Médicis................	2
DU BOIS (CHARLES)	
Nouvelles d'atelier.................	2
ENAULT (LOUIS)	
Alba....................................	2
Christine.............................	1
L'Amour en voyage..................	2
La Rose blanche, — Frère Jean, — les Amours de Chiffonnette.....	1
La Vierge du Liban..................	2
Nadéje.................................	2
ERCKMANN CHATRIAN	
Contes fantastiques.................	2
FIGUIER (Mᵐᵉ LOUIS)	
Mos de Lavène.......................	1
Nouvelles languedociennes........	1
FORGUES	
La Rose et le Gris..................	2
GAUTIER (THÉOPHILE)	
Le Roman de la Momie.............	2
Militona..............................	1
GAUDALL (L.)	
Le Martyr des Chaumelles.........	1
LA BEAUME (JULES)	
Jeunesse..............................	1
LABOULAYE (ED.)	
Abdallah..............................	2
Souvenirs d'un voyageur...........	2
LAMARTINE (A. DE)	
Graziella..............................	1
Le Tailleur de pierres de Saint-Point	2
LEGOUVÉ (ERNEST)	
Béatrix................................	1
Edith de Falsen, — l'Education d'un père, — un Lâche........	2

(La suite au prochain numéro).

Chacun de ces volumes sera envoyé franco à toute personne qui transmettra le prix ci-dessus en un mandat sur la poste et par lettre affranchie.

S'adresser :

A PARIS, rue Pierre-Sarrazin, 14 ;

A LONDRES, King William street, Strand ;

A LEIPZIG, Post straas, 15.

Chez les libraires de la France et de l'étranger, et dans les principales gares de chemins de fer.

SERVICES MARITIMES DES Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à Lisbonne, Saint-Vincent (Cap-Vert), Pernambuco et Bahia.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux Guienne, commandant Enout, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 août pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.
Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine. *Ligne directe :* Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 28 juillet 1860.

ÉGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 5 août.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 5 août. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 29 juillet 1860.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.
Départs de Marseille.

Alger. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

Oran par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

Stora, Bone et Tunis. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La semaine qui vient de s'écouler n'a pas été plus animée que la précédente; la politique a continué à peser sur le marché, et la rente est restée soumise à des fluctuations généralement insignifiantes, entre 68 e. 68 50. Le mois de juillet avait commencé avec des cours bien rapprochés de 69; le commencement d'août trouve la rente bien plus près du cours de 68 que du cours de 69. C'est qu'il n'y a pas de contre-poids aux influences politiques, et que les transactions sont bornées, pour la plupart, à des affaires au comptant.

Cependant, la liquidation de juillet a donné pendant quelques jours une certaine animation à la Bourse, d'autant plus qu'à propos des événements d'Italie et de Syrie, il s'était formé un assez gros découvert qui n'avait pas été racheté. Pour la liquidation, la question se réduisait à ceci : le découvert avait-il vendu des inscriptions? Était-il prêt à livrer? S'il ne l'était pas, il devait suffire, selon toute vraisemblance, d'opposer des demandes aux offres des baissiers pour relever les cours. Dès vendredi, le découvert avait engagé la lutte, et avait fait reculer le 3 0/0; ces efforts ont continué lundi pour avoir la réponse des primes au-dessous de 68, mais elle a eu lieu, malgré tout, au-dessus, et le cours de compensation a été fixé à 68 40 avec 10 c. de baisse sur le cours de la liquidation de juillet, qui était de 68 50.

La liquidation des valeurs s'est effectuée dans des conditions moins favorables que celle de la rente. Voici quels ont été les cours de compensation des valeurs :

Crédit mobilier, 685; Crédit foncier, 880; Comptoir d'escompte, 660; Orléans, 1,370; Nord, 955; Nord nouveau, 880; Est, 620; Lyon, 887 50; Midi, 502 50; Ouest, 580; Genève, 370; Autrichiens, 507 50; Lombards, 500; Béziers, 90; Dauphiné, 585; Sardes, 400; Russes, 475; Saragosse, 520; Ardennes anc., 450; Ardennes nouv., 460; Romains, 345; Séville à Xérès, 490; Pampelune, 480; Nord de l'Espagne, 445; Mobilier espagnol, 465; Mobilier autrichien, 375.

Le marché est devenu moins ferme dans la journée de jeudi; après la liquidation des valeurs, la rente a même rétrogradé jusqu'à 68 20, sans doute par suite des réalisations des reporteurs, ou par suite d'opérations intéressées à peser sur la liquidation des chemins, peut-être par suite des deux faits agissant simultanément; mais on doit constater qu'à part ce mouvement rétrograde de la dernière heure, le marché a montré, dans la période de liquidation, une grande fermeté, eu égard aux circonstances.

Les transactions n'ont pas été plus nombreuses sur le marché des actions que sur celui de la rente. Cependant il y a eu un mouvement important, par suite de la lettre publiée par M. Mirès, concernant la situation de la Caisse générale des chemins de fer, sur les actions de cette société, qui de 255, cours de samedi dernier, ont été rapidement portées au-dessus de 275.

La plupart des autres valeurs ont perdu dans la journée de jeudi ce qu'elles avaient gagné dans les premiers jours de la semaine. Cependant le Crédit industriel et commercial continue à montrer beaucoup de fermeté et à rester aux environs de 580.

Sur le marché industriel, le Sous-Comptoir des entrepreneurs continue à être recherché avec prime de 15 à 18 25 sur le cours nominal.

Parmi les chemins étrangers, les chemins espagnols sont toujours l'objet de nombreuses transactions.

Samedi. — Les cours se tenaient à un niveau plus élevé. Les affaires, restées fort calmes pendant la plus grande partie de la Bourse, sont devenues beaucoup plus actives en clôture. Le 3 0/0 tendait à se relever à 68 50. Il a fait au plus haut 68 35. Ce cours a amené des réalisations, et l'on est redescendu à 68 25. Mais on a repris à 68 35 à la fin de la Bourse. On a fermé à terme avec 25 c. de reprise. Au comptant, la rente s'est tenue de 68 30 à 68 25, et a fermé à 68 35. La rente 4 1/2 se négociait à 97 50 au début du parquet. Elle a fait ensuite 97 45, et a fermé à 97 35. La Banque a monté de 5 fr. à 2,810. Le Crédit foncier s'est traité de 877 50 à 878 75. Le Sous-Comptoir est l'objet d'affaires animées à 117 50. La Caisse générale des chemins de fer se tenait à 256 25. Le Comptoir d'escompte à 665. L'Orléans a varié de 1,365 à 1,367 50; le Nord, à 958 75; le Nord nouveau, à 870; l'Est, sans changement à 618 75; le Lyon, de 885 à 887 50. Le Midi a baissé de 2 50 a 502 50. L'Ouest s'est négocié de 577 50 à 575; les Autrichiens, à 506 25; le Béziers, à 98 75; les Lombards à 498 75. Le Victor-Emmanuel était ferme à 400; les Russes libérés, à 457 50. Les Romains étaient demandés à 350. Les Pampelune se traitaient à 480; les Saragosse, à 517 50; les Barcelone, à 440; les Séville-Cadix, à 485.

Lundi. — Bourse très-calme; il s'agit de la livraison des titres; la grande question du jour est la réponse des primes. La rente a débuté à 68 25, s'est tenue longtemps à ce prix, et a fait 68 35, pour se tenir de 68 30 à 68 32 1/2, cours auquel les primes vendues samedi ont été répondues. Elle ferme à 68 30. Le Mobilier était ferme, de 685 à 687 50. On tenait l'Orléans à 1,371 25; le Nord, à 957 50; l'Est, à 620; le Lyon, à 887 50; l'Ouest, à 678 75; les Lombards, à 498 75; le Dauphiné, à 575; le Béziers, à 97 50; le Saragosse, à 517 50; les Romains, à 347 50; le Séville à Xérès, à 487 50; le Pampelune, à 480. Les fonds anglais étaient très-fermes. On négociait la Banque de France à 2,815; le Foncier, à 800, et son annexe, le Sous-Comptoir des Entrepreneurs, de 117 50 à 118 75. Sur le marché des valeurs financières et industrielles, on traitait la Caisse générale des chemins de fer de 250 à 253 75; les Ports de Marseille, à 420.

Mardi. — La réponse des primes a donné à la Bourse quelque animation. Elle a eu lieu sur la rente 3 0/0 au cours de 68 45. Ce fait semblait devoir créer un mouvement de hausse; mais les vendeurs sont parvenus à peser sur les cours. Le 3 0/0, qui avait débuté à 68 30, et s'était élevé à 68 55, est retombé alors à 68 10. Il a fermé à 68 20 en liquidation. Le comptant a débuté à 68 30 pour monter à 68 50, et fermer à 68 15. La rente 4 1/2 0/0 a fermé à 97 65. On tenait les actions de la Banque à 2,820; le Crédit foncier, à 850. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs, de 117 50 à 118 75. Le Crédit mobilier, 683 75 et 682 50. La Caisse générale des chemins de fer se négociait à 255; le Comptoir d'escompte, à 660. Il y a eu un peu de baisse sur le marché des chemins de fer. L'Orléans est retombé à 1,365, en baisse de 5 fr. Le Nord ancien a fléchi de 2 50 à 955; le Nord nouveau était calme à 877 50. L'Ouest s'est négocié à 575; le Midi, à 500. L'Est a monté de 3 75 à 621 25. Le Lyon a fermé à 885. Le Genève est resté à 367 50; le Béziers, à 92 50. Les chemins autrichiens ont fléchi de 1 25 à 506 25; les Lombards, de 2 50 à 497 50. Le Victor-Emmanuel s'est relevé à 400. Les Saragosse étaient fermes à 545; les Barcelone, à 440.

Mercredi. — Marché plus ferme. On a reporté beaucoup de rente à 5 c. La rente 3 0/0 a monté de 25 c. à 68 40; le 4 1/2, de 10 c. à 97 75, au comptant. A terme, le 3 0/0 a monté de 25 c. à 68 45. Comme la rente, les actions des chemins de fer se sont raffermies; elles sont restées en hausse sur la veille. Le Crédit mobilier était à 688 75 à terme et à 687 50 au comptant; le Crédit industriel, à 577 50. Les actions d'Orléans se négociaient à 1,370 et 1,371 25; celles de Lyon, à 887 50; celles du Nord, à 958 75. Les actions de l'Est sont fermes à 621 25; celles du Midi ont repris de 1 25 à 503 75. Celles de la Société autrichienne ont monté de 2 50 à 506 25; celles des Lombards, de 1 25 à 448 75. Les actions du Dauphiné ont fléchi de 2 50 à 585; celles des chemins Russes se négociaient à 480. Les actions du Saragosse ont monté de 1 25 à 517 50; celles du Barcelone restent à 440, en hausse de 2 50. On remarquait la hausse des actions de la Caisse des chemins de fer, qui ont amélioré leur prix de 12 50 à 270. Les actions du Sous-Comptoir des Entrepreneurs restent à 116 25, après avoir été cotées à 118 75.

Jeudi. — La hausse des fonds anglais a stimulé le marché. Le 3 0/0, qui avait débuté à 67 85, a fait 68 et s'est maintenu au-dessus de ce cours; il ferme à 68 20 à terme, avec amélioration de 15 c.; le comptant ferme à 68 25, en hausse de 20 c., après avoir débuté à 68 et fait 67 95 au plus bas. Le 4 1/2 était calme à 97 25, en hausse de 15 c. La Banque se négociait à 2,805; le Crédit foncier, de 880 à 875; le Crédit mobilier, à 675, en baisse de 5 fr.; la Caisse générale des chemins de fer, à 255; Le Sous-Comptoir, à 118 75 et 120. Il y a eu de la hausse sur les chemins. L'Orléans a repris de 5 à 1,357 50. Le Nord ancien était à 953 75; le nouveau, à 871 25; l'Est, à 613 75, sans changement; le Lyon, à 885; le Midi, à 501 25; l'Ouest, à 577 50. Les Pampelune étaient fermes à 477 50; les Barcelone, à 438 75, les Séville à Cadix, à 490. On négociait les Ports de Marseille à 420.

Vendredi. — Les dispositions n'étaient pas très-bonnes à l'ouverture de la Bourse; mais la communication annonçant la solution de la question d'intervention a modifié l'aspect du marché. La rente 3 0/0 a monté de 68 10 à 68 30, et les autres valeurs ont monté de quelques francs. Les valeurs qui donnaient lieu aux négociations les plus actives étaient la Caisse des chemins de fer, à 280; les Gaz de Paris, à 902 50; les Omnibus, à 900; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 118 75. Le Crédit mobilier a fait 686 25; l'Orléans, 1,370; le Nord, 957 50; le Lyon, 887 50.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONST.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	[illegible]	Époque de payement des revenus.	[illegible]
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	250 »	120,000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Banque de [illegible]	750 »	6,000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Crédit [illegible]	410 »	7,500	1,000	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir [illegible] et Cᵉ.	18 75	250,000	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs.	136 25	7,000	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	[illegible]	»	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	28 0/0 b.	500	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] des ports	»	1,000	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] français	»	1,000	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	800	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] d'assurances	»	800	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	18 0/0 b.	800	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	24 0/0 b.	800	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	800	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1,000	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1,000	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] p.	800	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	1,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5,000	1,5	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	1,5	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	215 »
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	2,500	[illegible]	[illegible]	160 »
A	[illegible]	»	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	300 »
A	[illegible]	»	[illegible]	1,000	800	[illegible]	»
A	[illegible]	»	[illegible]	5,000	1000	[illegible]	30 »
A	Nord	»	[illegible]	1,000	250	[illegible]	21 50
	ASSURANCES-VIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	7,500	[illegible]	[illegible]	200 »
A	[illegible]	[illegible] b.	1,000	5,000	1,5	[illegible]	30 »
A	Union	[illegible]	[illegible]	5,000	1,5	[illegible]	150 »
A	Phénix	[illegible] p.	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	30 »
A	Caisse paternelle	»	12,000	300	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2,000	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	800 »	34,000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
A	— actions jouissance	[illegible]	34,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	51 50	80,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	Omnibus de Londres	41 75	250,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	70 »	400,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	[illegible]	60,120	[illegible]	[illegible]	[illegible] octobre	[illegible]
A	— actions de jouissance	37 50	64,020	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27,200	[illegible]	[illegible]	[illegible] octobre	[illegible]
A	— act. de jouissance	135 »	27,200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	8,000	1,000	[illegible]	[illegible] octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1,000	[illegible]	[illegible] octobre	[illegible]
A	Aire à la [illegible]	[illegible]	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible] Août	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	735 »	11,500	1,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Somme inférieure	1500 »	2,250	1,000	[illegible]	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	8,000	1,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	60,000	500 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	430 »	50,000	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Pont, gare et port de Grenelle	170 »	7,000	1,000	»	[illegible]	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	600	1,000	»	[illegible] juillet	[illegible]
C	Ponts [illegible]	[illegible]	1,000	1,000	»	[illegible]	51/20
C	Nouveaux ponts réunis	920 »	1,000	1,000	»	[illegible]	51/40
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	240 »	10,000	500	»	janvier juillet	21 [illegible]
C	Mar-Fraissinet et Cᵉ	185 »	[illegible]	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	625 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	(actions [illegible])	335 »	[illegible]	500	250	[illegible]	[illegible]
A	Cᵉ générale [illegible]	777 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	355 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Barbey et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
[illegible]	[illegible]	[illegible]	6,800	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
[illegible]	[illegible]	215 »	2,100	[illegible]	»	mai	[illegible]
[illegible]	[illegible]	207 »	2,500	[illegible]	»	avril	[illegible]
[illegible]	Mariemont-Saint-Étienne	[illegible]	3,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Blanzy	[illegible]	30,000	[illegible]	»	février août	[illegible]
A	Commentry	1200 »	1,600	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	3,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	400 »	1,850	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	1000 »	2,800	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	131 25	60,000	[illegible]	»	[illegible]	12 »
A	[illegible] et la [illegible]	183 75	60,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	137 50	80,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	215 »	50,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	12,200	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	725 »	31,000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
»	[illegible]	40 »	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	65 »	110,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	Roche-la-Molière et Firminy	425 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Houillères réun. à Quaregnon	116 »	6,750	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Charbonnages belges	100 »	30,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	4,000	500	»	[illegible]	[illegible]
»	Seyssel anglais	190 »	10,000	[illegible]	»	[illegible]	17 50

[illegible]	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONST.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	[illegible]	Époque de payement des revenus.	[illegible]
	MINES.						
C	[illegible]	[illegible]	60,000	100	»	août	[illegible]
A	[illegible]	100 »	6,000	1,000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	10,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	10,000	500	»	janvier juillet	»
A	[illegible]	[illegible]	20,000	[illegible]	»	[illegible] novembre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	3,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	40,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	— [illegible]	[illegible]	40,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	5,500	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	80,000	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
	HAUTS FOURNEAUX, FORGES.						
A	[illegible]	150 »	30,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	12,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	925 75	20,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,000	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	3,000	[illegible]	»	[illegible]	90 »
C	Châtillon et Commentry	212 50	30,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Hoerde	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	470 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	30 »
A	Franche-Comté	330 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	13 »
C	[illegible]	450 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	31 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	190 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	315 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	60 »
C	[illegible]	310 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	362 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible] (Belgique)	500 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Providence (Belgique)	1225 »	[illegible]	[illegible]	»	septembre	»
A	Phénix métallurgique	[illegible]	[illegible]	375	»	janvier juillet	[illegible]
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	770 »	15,000	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Chaumeny et Cᵉ	[illegible]	4,000	500	»	juin décembre	[illegible]
C	Gondillot et Cᵉ	[illegible]	2,300	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Christofle et Cᵉ	700 »	4,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	397 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie immobilière (Bérail)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Docks Louis-Napoléon	225 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	902 50	110,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Union des Gaz	35 75	31,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Marseille (et usines de [illegible])	150 »	18,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6,000	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Versailles	[illegible]	1,200	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	620 »	500	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Calais	300 »	1,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Charleroi	601 »	125	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	1020 »	1,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	2200 »	7,000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible], Vaise, Lyon	1175 »	7,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	1350 »	1,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	1100 »	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. centrale [illegible], 13 villes	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
	FILATURES.						
A	Moberly (Amiens)	225 »	8,000	500	»	août	[illegible]
C	Colin	160 »	18,000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	1,600	500	»	[illegible]	»
A	[illegible]	325 »	5,000	1,000	»	avril	[illegible]
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	5,500	1/2500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] et Patrie [illegible]	[illegible]	6,000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2,500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11,000 »	2,600	1/2500	»	[illegible]	[illegible]
C	Montluçon	100 »	14,000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Oignies (Belgique)	160 »	12,000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	9,000	375	»	[illegible]	[illegible]
	DIVERS.						
[illegible]	Richer et Cᵉ (Vidanges)	250 »	24,500	500	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Chaillet et Cᵉ	[illegible]	40,000	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale des [illegible]	300 »	20,000	250	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible] (Ch. Dupont et Cᵉ)	[illegible]	3,750	250	[illegible]	[illegible] juillet	[illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS CONST.	NOMBRE.	TAUX DE [illegible]	[illegible]	Époque de payement des revenus.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des [illegible]	[illegible]	8,000	500	14	avril octobre	25 »
50	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	125	50	[illegible]	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	487 50	20,000	500	15	janvier juillet	30 »
[illegible]	Messageries [illegible]	[illegible]	12,000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	[illegible]	1100 »	»	1,250	»	[illegible]	[illegible]
»	— [illegible]	[illegible]	18,000	1,250	[illegible]	février août	[illegible]
»	Grand [illegible]	[illegible]	6,000	1,250	[illegible]	1ᵉʳ avril [illegible]	[illegible]
»	— [illegible]	[illegible]	20,000	1,250	[illegible]	1ᵉʳ avril [illegible]	[illegible]
[illegible]	Carmaux charbonnages	[illegible]	2,000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12,000	125	[illegible]	mars septembre	[illegible] 50
»	Vieille-Montagne	482 50	13,000	500	[illegible]	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron [illegible]	[illegible]	8,000	500	[illegible]	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	290 50	30,000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	345 »	[illegible]	500	[illegible]	mai novembre	15 »
[illegible]	[illegible]	185 »	2,400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	— [illegible]	272 50	7,000	500	[illegible]	31 mars sept.	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cᵉ	480 »	8,000	[illegible]	11	janvier juillet	30 »
»	Rue Impériale de Lyon	530 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	468 »	20,800	500	45	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	22,727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	503 50	3,000	500	44	15 mai nov.	15 »

BOURSE DE PARIS. **ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER** **COURS DU 28 JUILLET AU 3 AOUT**

Longueur Expl.	Longueur totale.	Durée	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes.	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Compt.	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
1475	[illegible]	99	600.000	500	»	97 fr. pour 1859.	avril 1860.	Orléans	1467 50	1465 75	1470 ..	1471 25	1465 ..	1461 25	1470 ..	1472 50	1475 ..	1465 ..	1465 75	1470 ..
919	1585	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	juillet 1860.	Nord ancien	968 75	965 75	967 50	964 25	965 ..	965 ..	964 75	960 ..	967 50	967 50	966 75	967 50
»	»	»	83 331	400	200	4 0/0	juillet 1860.	Nord nouveau	670 ..	673 ..	...	675 ..	677 50	673 ..	677 50	...	677 50	680 25	675 ..	...
»	»	»	41.667	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	918 75	...	917 50	...	...	...	920 ..	...	920 ..	...	...	...
1060	1000	99	500.000	500	»	37 50 pour 1859	mai 1860.	Est	618 75	620 ..	617 50	618 25	621 25	620 ..	622 50	622 50	619 75	618 75	619 75	621 25
1383	3939	99	663.000	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1860.	Paris-Méditerranée	897 50	898 25	898 75	897 50	895 ..	895 ..	898 75	898 75	897 50	898 75	898 ..	897 50
798	1023	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	juillet 1860.	Midi	502 50	503 75	502 50	502 50	500 ..	501 50	504 25	503 25	501 25	506 25	500 ..	502 50
1198	2.104	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	avril 1860.	Ouest	575 ..	577 50	578 75	576 75	575 ..	580 ..	580 ..	...	578 75	...	580 ..	577 50
219	214	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	...	365 ..	367 50	366 25	367 50	...	367 50	367 50	367 [illegible]	...	367 50	...
[illegible]	52	99	30.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	98 75	97 50	97 50	95 ..	92 50	95 25	93 75	95 ..	90 ..	90 ..	97 50	90 ..
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1860.	Dauphiné	...	573 50	577 50	575 ..	588 50	585 ..	588 ..	585 ..	...	585 ..	...	580 ..
184	436	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860.	Ardennes ancien	440 ..	...	...	...	...	...	440 ..	...	450 ..	...	...	...
»	»	»	84.000	500	250	...	juillet 1860.	Ardennes nouveau	450 ..	...	...	...	...	...	450 ..	...	450 ..	...	450 ..	...
1283	1311	99	400.000	500	»	30 24 pour 1859.	juillet 1860.	Chemins autrichiens	506 25	506 ..	507 50	507 50	508 25	503 75	505 ..	...	508 25	510 ..	505 ..	506 25
214	»	90	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860.	Victor-Emmanuel	400 ..	400 ..	397 50	395 ..	400 ..	...	400 ..	...	400 ..	...	400 ..	...
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés).	...	...	480 ..	480 ..	481 25	481 25	480 ..	...	...	...	480 ..	...
								Id. (tout payé)..	457 50	...	...	...	455 ..	...	...	...	...	...	...	...
90	175	99	60.000	500	»	4 0/0	mai 1860.	Ouest suisse	232 50	»	222 50	»	230 ..	»	222 50	»	...	»	222 50	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860.	Central suisse	...	»	417 50	»	...	»	...	»	415 ..	»	...	»
..	187	99	55.[illegible]	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	482 50	...	480 ..	...	...	...	477 50	...	480 ..	...	...	...
492	815	99	360.[illegible]	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	517 50	517 50	517 50	517 50	515 ..	516 25	[illegible]	[illegible] 75	519 75	520 ..	521 25	522 50
164	356	99	90.000	525	...	6 0/0	juillet 1860.	Saragosse-Barcelone	440 ..	...	440 ..	...	440 ..	...	434 75	...	439 70	...	419 75	...
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	350 ..	...	347 50	...	347 50	...	343 ..	...	348 25	...	345 ..	...
»	»	99	36.[illegible]	540	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	...	430 ..	...	...	...	405 ..	...	...	...	...	...	...
»	131	99	47.500	540	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	485 ..	482 50	495 ..	495 ..	...	...	490 ..	...	490 ..	...	490 ..	...
1306	3133	99	750.000	500	300	...	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	498 75	500 ..	500 ..	497 50	497 50	497 50	510 ..	500 ..	496 75	499 75	500 ..	491 75
»	723	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	445 ..	440 ..	452 75	445 ..	445 ..	445 ..	...	...	430 ..	...	451 25	432 50
»	»	90	5.[illegible]	100	200	5 0/0	juillet 1860.	Guill.-Luxembourg	...	...	371 ..	...	375 ..	...	375 ..	...	...	...	370 ..	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations.	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser.	Prix de rembour-sement	Époques des tirages.	Intérêts par an.	Époques des paiements.	Noms des compagnies.	28	30	31	1	2	3
1848	5 000	1906	750	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	....	....	....	...	....	....
1842-1849	12 000	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1841	2 775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8 000	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0.	....	....	1022 50	1022 50	....	....
1848	13 333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0.	960 ..	...	...	960 ..	960 ..	...
1852	6.400	1952	»	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	8 300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	1.000	»	»	»	1.250	février.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34 536	1903	divers.	»	1.250	juin	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	985 ..	...	...	980 ..	...	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1100	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1035 ..	1037 50	...	...	1035 ..
1847-1854	26.750	1938	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1851	21 000	1905	500	»	625	mai	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	484 50	...	...	484 50	...	...
1854	102 014	1954	»	»	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	...	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	512 50	505 ..	508 75	512 50	510 ..	510 ..
1852	165.[illegible]	1952	divers	»	650	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	487 50	480 ..	480 ..	[illegible]	490 ..	490 ..
»	5.000	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1926	500	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	985 ..	...	...	980 ..	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	777 50	...	...	...	...	...
1855	255.000	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (nouvelles)	297 50	297 50	297 50	297 50	297 50	298 25
1852	63 643	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	296 25	298 75	301 25	...	...	...
1855	254.910	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50	302 ..
1852-1860	1490.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 75	297 50	297 50	[illegible] 75	298 ..	298 ..
1851-1852	720.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	303 75	303 75	306 ..	306 75	303 75	305 ..
1855	97.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ...... gar.	293 75	295 ..	296 25	291 50	291 50	297 50
1857-1860	137 084	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	295 ..	295 ..	295 ..	293 75	293 75	291 75
»	250 000	1956	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	305 ..	305 ..	305 25	305 25	301 50	302 50
»	1.314 000	195[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ..... gar.	290 ..	296 25	297 50	297 50	296 25	297 50
»	211 000	1963	285	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	297 50	297 50	297 50	297 50	296 25	296 25
»	649 200	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi .... gar.	296 50	296 ..	296 ..	296 ..	296 25	296 ..
»	22 610	1956	280	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	...	295 ..	...	...	...	...
1857	750 000	1949	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	296 ..	295 ..	296 25	296 25	295 ..	297 50
»	150 000	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	296 75	296 ..	296 ..	296 ..	295 ..	296 ..
»	148 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Dº.	Dauphiné .... gar.	296 25	295 25	296 25	...	296 25	296 25
1858	1 200 000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	291 50	290 25	290 75	290 75	290 75
»	619.315	1946	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	265 ..	263 ..	265 ..	263 75	263 ..	263 75
1857	470 052	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	252 50	253 ..	253 50	253 50	253 75	253 75
1858	»	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	240 ..	235 75	240 ..	237 50	240 ..	241 75
1858	»	1963	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	250 ..	251 25	251 25	252 50	252 50	251 25
1858	100 000	19[illegible]3	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ..	250 ..	250 75	250 ..	250 ..	250 ..
1859	24 576	1957	260	»	500	»	15 ..	Dº.	Cordoue à Séville	255 ..	255 ..	256 ..	255 ..	256 25	255 ..
1860	»	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	256 25	256 25	255 ..	255 ..	255 ..	256 ..
»	200.000	1958	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	252 50	250 ..	252 50	252 50	252 50	252 50
»	109.500	1917	140	»	500	septembre	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers	103 50	103 25	103 75	101 75	103 75	101 75
1860	61.500	1917	260	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	...	...	211 50	231 25	230 ..	231 15

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 28 Comptant.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Comptant.	Lundi 30 Terme.	Mardi 31 Comptant.	Mardi 31 Terme.	Mercredi 1 Comptant.	Mercredi 1 Terme.	Jeudi 2 Comptant.	Jeudi 2 Terme.	Vendredi 3 Comptant.	Vendredi 3 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 30	68 35	68 20	68 30	68 15	68 20	68 40	68 45	68 15	68 15	68 30	68 30
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	97 25	97 20	97 75	97 35	97 65	97 75	97 75	.. ..	97 60	.. ..	97 50	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2810 ..	»	2815 ..	»	2820 ..	»	2820 ..	»	2820 ..	»	2820 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	685 ..	»	680 ..	...	[illegible]	»	...	...	[illegible] 25	»	[illegible] 25	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	[illegible] 75	...	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	...	[illegible]	675 ..	[illegible]	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	452 50	...	452 50	...	455 ..	...	455 25	...	455 ..	...	450 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450 ..	...	450 ..	...	450 ..	»	...	»	450 ..	»	450 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 ..	»	98 75	»	100 ..	»	98 75	»	97 50	»	98 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	92 50	»	92 50	»	92 50	»	92 25	»	92 50	»	92 50	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1015 ..	»	1015 ..	»	1010 ..	»	1015 ..	»	1012 50	»	.... ..	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	572 50	...	575 ..	...	580 ..	575 ..	577 50	...	577 50	...	575 ..	...
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	687 50	687 50	685 ..	685 ..	683 75	682 50	687 50	686 75	686 25	682 50	688 25	686 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1105 ..	»	1100 ..	»	1110 ..	»	1113 ..	»	1105 ..	»	1105 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	485 ..	»	490 ..	»	490 ..	»	488 75	»	488 75	»	487 50	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	225 ..	»	225 ..	»	223 75	»	224 50	...	225 ..	»	225 75	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	.... ..	»	.... ..	»	.... ..	»	»	»	.... ..	»	.... ..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 3/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 5/8	»	93 5/8	»	93 1/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	.. ..	»	97 1/2	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	84 ..	.. ..	84 15	»	84 25	.. ..	84 25	.. ..	84 ..	»	84 50	.. ..
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	50 1/2	»	50 1/2	»	.. ..	»	50 1/4	»	.. ..	»	50 1/2	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	80 1/2	»	80 1/2	»	80 1/2	»	80 1/2	»	80 1/2	»	80 1/2	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	76 1/2	»	80 1/2	»	[illegible] 1/2	»	80 1/2	»	80 ..	»	80 1/4	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés jouissance juillet 1860	485 ..	485 ..	485 25	...	485 ..	...	485 25	...	485 ..	...	485 25	481 75
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	39 1/4	39 1/2	39 3/8	.. ..	.. ..	39 1/2	.. ..	39 3/8	39 1/2	.. ..	39 1/4	.. ..
D° 3 0/0 extérieure 1841, jouissance juillet 1860	47 1/2	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	47 3/4	47 3/4	47 5/8	.. ..	.. ..	.. ..	47 7/8	.. ..	47 7/8	.. ..	47 3/4	.. ..
D° intérieure, jouissance juillet 1860	47 1/4	47 3/8	47 1/4	47 3/8	47 3/8	47 1/2	47 3/8	47 3/8	47 3/8	47 3/8	47 1/4	.. ..
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	90 ..	»	...	»	...	»	...	»	.. ..	»	90 ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1040 | 19e ANNÉE — N° 32 | SAMEDI 11 AOUT 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

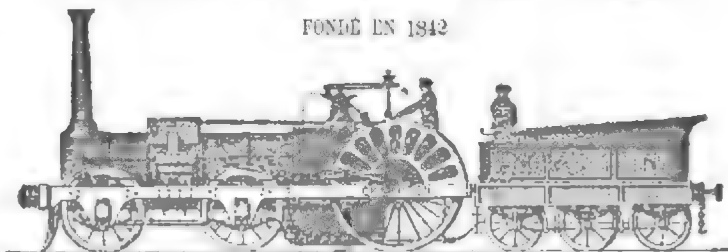
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............ 16 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

ÉMISSION
DE
40,000 OBLIGATIONS
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS

S. S. le Pape Pie IX, par son rescrit souverain en date du 7 mars 1860, a donné à la Société générale des chemins de fer Romains l'autorisation de compléter son réseau par sa fusion, sous forme de cession, avec la Société Pio-Latina, concessionnaire des lignes de Rome à Frascati et de Rome à Ceprano (frontière napolitaine).

En outre, S. S. le Pape a daigné accorder pour la ligne de Rome à Frascati un supplément de garantie de revenus de 300,000 fr.

Qui, ajoutée à la garantie déjà accordée au chemin de Rome à Ceprano de 1,620,000

Forme une garantie de revenus afférente à ces lignes de 1,920,000 fr.

Cette garantie s'ajoute aux revenus déjà assurés par le gouvernement pontifical à la Société générale des chemins de fer Romains.

Enfin le Saint-Père, par ce même rescrit, a autorisé l'émission d'un nouveau capital de 32,000,000 de fr. en obligations.

L'assemblée générale des chemins de fer Romains, se conformant au rescrit du Saint-Père, a approuvé, dans sa séance du 25 juillet dernier : 1° l'annexion des lignes nouvelles ; 2° la création d'un capital obligations de 32 millions de francs.

En conséquence et à valoir sur ce capital :

La Caisse générale des chemins de fer émet :

40,000 obligations de la Société générale des chemins de fer Romains.

Ces obligations rapportent 15 fr. d'intérêt payables les 1er janvier et 1er juillet :

A Rome, à la Banque romaine ;
A Paris, chez MM. MIRÈS et Ce ;
A Marseille, chez d° ;
A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse, } au Syndicat des Agents de change.

Ces obligations, remboursables par tirage au sort à 500 fr. chacune, sont émises à 245 fr., et payables comme suit :

45 fr. en souscrivant ;
100 fr. dans les dix jours qui suivront la répartition ;
100 fr. du 20 au 30 octobre prochain.

La souscription est ouverte à partir du SAMEDI 11 AOUT :

A ROME, à la Banque romaine ;
A PARIS, chez MM. J. MIRÈS et Ce, rue de Richelieu, 99.

Dans les villes où il y a des succursales de la BANQUE DE FRANCE, on peut verser au crédit de MM. J. MIRÈS et Ce.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les baissiers persistent, et la facilité avec laquelle on se procure de l'argent sans intérêt sur titres est la preuve non équivoque de la véritable situation de la place. Sur quoi comptent les baissiers, sur quoi la spéculation à la baisse fonde-t-elle ses espérances? Un jour c'est sur le débarquement de Garibaldi en Sicile. Garibaldi débarque et la baisse n'arrive pas; un autre jour, c'est sur le premier succès du chef de partisans : on annonce ce succès et la rente ne baisse pas; une autre fois c'est sur l'attitude prise par le consul et les navires anglais, la rente ne baisse pas encore; on se rejette sur la prise de Messine, la rente ne s'émeut pas plus. Hier, enfin, Garibaldi préparait 1,000 bateaux pour faire une descente en terre ferme et attaquer Naples, et c'est là-dessus que l'on base le mouvement de baisse; nous croyons, nous, à la hausse, parce qu'en supposant que les choses se passent ainsi, les événements d'Italie seront bien près de leur fin.

Les affaires de Syrie ont donné lieu à des péripéties semblables. Le massacre des chrétiens amène l'intervention de la France; rien de plus naturel, et Dieu sait ce qu'on eût dit si le gouvernement français ne s'était pas ému comme le pays tout entier. Eh bien! les baissiers transforment une question d'humanité en question politique, et c'est la division des puissances européennes qui doit, cette fois, déterminer la baisse. Les faits ont encore sur ce point détruit les calculs des spéculateurs pessimistes, mais ils ne sont pas au bout de leurs ressources, et il leur reste toujours, en désespoir de cause et en l'absence de faits particuliers, la question d'Italie et la question d'Orient comme ensemble.

Cependant ces deux questions ne nous semblent pas plus difficiles à dénouer que ne l'ont été les graves difficultés soulevées en 1830 par l'insurrection de la Belgique; des conférences suffirent alors pour rétablir la paix et l'assurer à l'Europe pendant de nombreuses années; qui oserait affirmer qu'il n'en sera pas de même aujourd'hui, alors surtout que toutes les puissances sont armées de moyens de destruction qui rendraient si meurtrier un conflit général? Pour nous, nous croyons que les préparatifs de guerre qui se font sur tous les points de l'Europe sont plutôt des éléments pacifiques, parce qu'ils doivent déterminer les puissances à s'entendre pour conjurer des malheurs dont aucune d'entre elles ne voudrait encourir la responsabilité. Jamais peut-être le vieil adage *si vis pacem* n'a été si près de la vérité.

A l'intérieur l'esprit public s'améliore sans cesse, la confiance qu'inspire le gouvernement de l'Empereur fait chaque jour de nouveaux progrès; la prépondérance rendue à la France dans les conseils européens flatte les instincts nationaux et assure au chef de l'Etat les sympathies de tous les partis, car l'honneur et la gloire de la patrie est un terrain sur lequel les opinions, quelles qu'elles soient, s'entendent toujours en France. Enfin la sécurité est si grande sur tous les points du territoire que la convocation de tous les conseils municipaux de l'Empire s'effectue sans aucune émotion et comme s'il s'agissait d'une simple mesure administrative. Si on ajoute que l'abondance des capitaux est telle que toutes les caisses publiques regorgent d'argent, malgré le bas prix de l'intérêt qu'elles paient aux déposants, on est fondé à se demander quelles espérances peuvent décider les baissiers à persister dans leurs errements et à garder leur situation. On conviendra dans tous les cas que si un de ces jours, comme cela est probable, un violent mouvement de hausse les déborde tout à coup, ils ne pourront se plaindre puisque l'expérience du passé et l'ensemble des faits que nous venons d'énumérer n'auront pas suffi pour les éclairer.

Les affaires de la semaine se résument, pour la rente et pour les actions de chemins de fer, à quelques affaires au comptant; c'est le marché des obligations, particulièrement des obligations étrangères, et celui des valeurs industrielles qui donnent lieu au plus grand nombre de transactions. Le mouvement de hausse qui s'est manifesté à la fin de la semaine dernière sur les titres de la *Caisse générale des chemins de fer* s'est continué, malgré des réalisations trop empressées, et les actions restent toujours au-dessus de 300 fr.

La Bourse s'est également occupée de l'émission des obligations des chemins de fer romains, dont les conditions offrent de grands avantages au public.

Le bilan de la Banque de France témoigne de la continuation du mouvement de reprise dans les affaires commerciales. Le portefeuille qui, au 14 juin, était descendu à 438 millions, se trouve, au 9 août, de 503 millions, en augmentation de 11 millions sur le bilan de juillet.

Le numéraire s'est accru de 35 millions, et la circulation des billets a diminué de 28 millions, ce qui s'explique par une diminution de 45 millions sur le chapitre des avances des Chemins de fer, résultat prévu de la souscription aux obligations des Compagnies, et par une augmentation du compte courant du Trésor et des comptes courants des particuliers.

Voici comment se résument les divers mouvements de la Banque :

Il est rentré :

	Millions.
1° par remboursement d'avances sur actions et obligat. de chemins de fer.	45
2° par augmentation du compte courant du Trésor	4
3° Par augmentation du compte courant des particuliers	27
4° Par remboursement d'avances sur lingots, de comptes divers, etc.	4
	80

Il est sorti :

		Millions.
1° Par augmentation du portefeuille	11	17
2° Des avances sur rentes	1	
3° Par diminution du passif et dépenses d'administration	5	
Balance		63

Représentés par :

	Millions.
1° Une augmentation de numéraire	35
2° Une diminution de circulation des billets de fr	28
Egalité	63

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 25, ferme à 68 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 75, ferme à 98 25.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	68	748	268	188
Au 9 Février	540	517	42	85	40	739	239	195
Au 8 Mars	514	489	41	84	40	710	221	216
Au 12 Avril	535	479	40	83	40	742	167	210
Au 10 Mai	522	468	39	94	40	764	126	210
Au 14 Juin	551	438	40	108	40	744	126	249
Au 12 Juillet	514	492	40	122	33	787	128	230
Au 9 Août	**549**	**503**	**41**	**77**	**35**	**759**	**132**	**257**
Augmentation	35	11	1	»	»	»	4	27
Diminution	»	»	»	45	»	28	»	»

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	47.44 0/0
Cordoue à Séville	23.09 0/0
Ardennes	22.16 0/0
Midi	15.12 0/0
Ouest suisse	15.» » 0/0
Est	11 44 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara) ..	10.25 0/0
Orléans	9.55 0/0
Dauphiné	9.25 0/0
Nord	8 94 0/0
Central Suisse	6.93 0/0
Bessèges à Alais	6.10 0/0
Union Suisse	5.04 0/0
Ouest	4.50 0/0
Autrichiens	».98 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	8.60 0/0
Lyon-Genève	19.25 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	45 26 0/0
Victor-Emmanuel	53.25 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	3 août	10 août	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0.....	68 30	68 20	» »	» 10
Rente 4 1/2 0/0.	97 75	98 25	» 50	» »
Banque de France	2820 » »	2825 »	5 » »	» »
Consolidés	93 4/8	93 2/8	» »	2/8
Crédit foncier...	885 » »	880 » »	» »	5 » »
Crédit ind. et com	575 » »	580 » »	5 » »	» »
Crédit mobilier..	686 25	686 25	» »	» »
Comptoir d'Esc'°	630 25	610 » »	» »	16 25
Orléans.........	1370 » »	1367 50	» »	2 50
Nord	957 50	957 50	» »	» »
Nord nouveau...	875 » »	875 » »	» »	» »
Est.............	621 25	636 25	15 » »	» »
Paris-Méditerran°	887 50	885 » »	» »	2 50
Midi	502 50	502 50	» »	» »
Ouest...........	577 50	586 25	8 75	» »
Genève..........	367 50	367 50	» »	» »
Dauphiné........	580 » »	580 » »	» »	» »
Graissessac-Béziers	80 » »	87 50	7 50	» »
Ardennes ancien.	450 » »	440 » »	» »	10 » »
Ardennes nouveau	450 » »	450 » »	» »	» »
Ch. Autrichiens..	506 25	495 » »	» »	11 25
Victor-Emmanuel	398 75	395 » »	» »	3 75
Russes..........	480 » »	480 » »	» »	» »
Romains.........	345 » »	347 50	2 50	» »
S.-Autr.-Lombard	498 75	482 50	» »	16 25
Sarag. Pampelune	480 » »	475 » »	» »	5 » »
Saragos.-Alicante	522 50	540 » »	17 50	» »
Sarag.-Barcelone.	438 75	450 » »	11 25	» »
Nord-Espagne ...	452 50	458 75	6 25	» »
Guill.-Luxembour	370 » »	370 » »	» »	» »

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Assemblée générale extraordinaire du 6 août.

Le 6 de ce mois a eu lieu, à la salle Herz, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du chemin de fer de Graissessac à Béziers, sous la présidence de M. Bénat, président du conseil d'administration.

Après avoir constitué le bureau conformément aux statuts, M. Bénat a donné lecture du rapport qui se résume ainsi :

En présence du retrait de la loi présentée au Corps législatif dans la session qui vient de finir, et des obstacles nouveaux que crée à la Compagnie une telle décision, le conseil d'administration a cru devoir, en reconnaissant son impuissance à conjurer les périls imminents que court la Société, proposer la liquidation pure et simple de l'entreprise.

A la lecture de cette proposition, l'assemblée qui jusque-là s'était montrée calme, a paru éprouver une émotion d'une violence telle qu'elle s'est traduite par une véritable insurrection. Le bureau a été envahi, et le président, tout en protestant, s'est cru obligé de lever la séance au milieu d'un tumulte indescriptible.

A l'instant même, les actionnaires se sont reconstitués en assemblée et ont nommé une commission pour leur proposer ultérieurement telle mesure qu'il appartiendra.

Il nous est impossible de ne pas déplorer profondément une scène aussi affligeante. Les actionnaires ont certainement méconnu dans cette occasion les intentions et le dévouement incontestable de leurs administrateurs.

Ceux-ci auraient agi plus sagement sans doute en ne désespérant pas aussi complétement de l'avenir. Le chemin de Béziers à Graissessac est au fond une entreprise d'utilité publique ; c'est ce que le gouvernement a reconnu en principe lorsqu'il a proposé le projet de loi que le Corps législatif n'a pas accueilli. Il y avait donc lieu de rechercher et d'épuiser toutes les combinaisons capables de laisser subsister, ne fût-ce que pour la forme, les droits des actionnaires. Une liquidation, au contraire, ferait disparaitre complétement ces droits ; et l'on conçoit qu'une mesure aussi radicale, qui ne laisse place à aucune espérance ultérieure et consomme une ruine définitive, ait excité un sentiment d'opposition à peu près général.

Mais les actionnaires avaient la faculté de manifester cette opposition par les voies régulières que tracent leurs propres statuts; ils n'avaient qu'à repousser les propositions faites par le Conseil d'administration, il est donc regrettable qu'ils se soient laissés entraîner à des violences aussi contraires à leur dignité qu'aux égards dus à la personne de leur honorable président.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant des incidents ultérieurs de ce triste épisode.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Ligne de la Haute-Loire.

La question de la construction rapide des chemins de fer destinés à relier entre eux les lignes principales est en ce moment l'objet des préoccupations des populations intéressées et de l'examen de la presse provinciale.

Nous trouvons dans un journal de Lyon, le *Progrès*, qui donne une part importante aux questions économiques et à la grande industrie des chemins de fer, des renseignements sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Brioude par le Puy, dont nous croyons devoir extraire quelques parties en y joignant nos appréciations personnelles.

Le chemin de fer de Saint-Etienne à Brioude par le Puy, désigné dans les conventions nouvelles parmi les lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif, sous la dénomination de ligne d'*Arvant à Saint-Etienne par le Puy*, est d'une longueur de 160 kilomètres. Il faisait dans l'origine partie du Grand-Central, en vertu des concessions de 1853 et 1855, dont le but était de rendre la vie au centre de la France déshérité de chemins de fer par suite de leur tendance à se porter directement d'abord de Paris vers les extrémités, au détriment des départements placés entre les grands courants établis du nord au midi.

C'était un sixième environ de la superficie de la France qu'il s'agissait de relier aux grandes lignes par 1,200 kilomètres à peu près de nouveaux chemins dont une partie était déjà livrée à l'exploitation et le surplus en cours de construction, lorsqu'intervint le traité de fusion de juin 1857 entre la Compagnie de Paris à Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ces faits sont déjà loin de nous, et des changements si radicaux ont eu lieu depuis dans l'aspect primitif des chemins de fer qu'il ne sera pas inutile de les rappeler en quelques mots :

Par cette fusion la Compagnie Lyon-Méditerranée eut ; 1° le tiers appartenant au Grand-Central dans la ligne du Bourbonnais à Paris ; 2° Les lignes de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, de Clermont à Arvant, d'Arvant à Saint-Etienne par le Puy. A ces lignes furent ajoutées des concessions nouvelles, de Nevers et Moulins à Dijon, de Châtillon à Montbard, de Dôle à la frontière suisse par Pontarlier avec embranchement sur Jougnes, de Brioude vers Alais, en prolongement de la ligne centrale de Paris à Clermont, etc., etc.; enfin par le même traité la Compagnie de Paris à la Méditerranée devint propriétaire des lignes de Saint-Etienne à Andrézieux, Roanne et Lyon réunies au Grand-Central en vertu d'un décret du 17 mai 1853.

De son côté, la Compagnie d'Orléans prit les lignes de Montluçon à Moulins, de Limoges à Agen, de Coutras à Périgueux, de

Montauban à la rivière du Lot avec embranchement sur Marsillac et Rodez, d'Arvant à la rivière du Lot, de Périgueux à Montauban, faisant antérieurement partie des lignes du Grand-Central.

Aux yeux des localités intéressées, il résultait de cette fusion une situation défavorable à certains points de vue; on retombait dans l'inconvénient qu'avait eu pour but d'éviter la concession distincte : celui d'un surcroît de travaux incombant à des compagnies engagées déjà dans des entreprises considérables et nécessitant l'emploi de toutes leurs ressources. Mais il ne s'agit point ici d'apprécier l'opportunité de la fusion, justifiée certainement par d'autres considérations déterminantes; nous avons tenu surtout à rappeler d'une manière succinte l'historique du réseau central, pour donner toute sa valeur au sujet particulier qui nous occupe.

En effet, dans la combinaison du Grand-Central, une ligne de premier ordre mettait en communication Lyon et Bordeaux, le grand port commercial de l'Océan, avec l'opulente cité manufacturière du Centre ; or, le chemin de Saint-Etienne à Brioude constitue lui-même une importante fraction de cette ligne, fraction afférente, d'après les conditions du partage, à la Compagnie Lyon-Méditerranée ; l'autre partie, allant par le Cantal et l'Aveyron vers Périgueux, appartient à la Compagnie d'Orléans.

Il serait superflu de démontrer l'utilité et l'urgence de la ligne entière. Qui ne voit l'immense avantage devant résulter pour des centres populeux comme Lyon et Saint-Etienne de rapports directs avec la Limagne d'Auvergne, cette vallée privilégiée pour la production des céréales et des fruits de toutes sortes, avec la Haute-Loire ce pays riche, laborieux, sillonné de nombreux cours d'eau, possédant des gisements houillers et métallifères à peine explorés, et offrant au voyageur les sites les plus curieux et les plus grandioses, qui décupleront chaque année une circulation déjà très-nombreuse?

D'un autre côté un embranchement qui doit relier Alais et Brioude en suivant l'Allier met tout ce pays en communication directe avec le Midi.

Pour l'exécution de ce dernier tracé de 80 kilomètres environ la Compagnie s'ouvre de Marseille à Paris une seconde ligne par Clermont, le Bourbonnais, Nevers et Fontainebleau, ligne plus courte de 120 kilomètres au moins, et qui, par la vallée de l'Allier, offre un tracé naturel aux travaux de nivellement depuis la Nièvre jusque dans la Lozère, aux abords du chemin de fer du Midi.

Ainsi dans un avenir prochain la Haute-Loire doit se trouver au point d'intersection des voies de fer directes entre les quatre principales villes de l'Empire : Paris, Marseille, Lyon et Bordeaux.

L'achèvement de la voie entre Saint-Etienne et Brioude ne saurait tarder. Un premier tronçon de Saint-Etienne à Firminy est livré à la circulation. Pour le surplus de la ligne deux bureaux de chefs de section sont déjà établis à Monistrol et à Brioude et préparent la mise en chantier qui suivra dit-on immédiatement l'ouverture du petit embranchement de Privas, aujourd'hui très-avancé.

On voit que l'isolement de certaines provinces tend chaque jour à disparaître, en même temps que les éléments de richesse qu'elles possèdent vont fructifier et se multiplier par la facilité des communications et la mise en valeur des régions jusqu'à ce jour privées des bienfaits des chemins de fer.

J.-G. BORDOT.

CHEMIN DE CAEN A FLERS.

En analysant dans notre numéro du 28 juillet dernier la demande des habitants d'Evrecy, Villers-Bocage et Aunay, afin d'obtenir un changement de tracé et le passage du chemin de fer par la vallée de l'Odon, au lieu du passage par l'Orne, nous disions que nous ferions connaître les faits nouveaux qui se produiraient sans doute à ce sujet.

Nous ne nous trompions pas; notre premier article nous a valu une lettre qui sans entrer dans la réfutation de la première réclamation, nous en expose une nouvelle formée par les habitants de Bretteville-sur-Laize et Fresnay-le-Puceux.

Il ne s'agit plus ici de changer le tracé par l'Orne mais de le modifier au profit des habitants de Bretteville et de Fresnay, de manière qu'au lieu de passer à six kilomètres de leur localité le chemin de fer les traverse. Dans ce but ils proposent que le chemin quittant la vallée de l'Orne à un point que l'administration choisirait elle-même, traverse la vallée de la Laize près de laquelle une station serait établie, pour rejoindre à travers les forêts d'Alençon et de Cinglais, l'ancien tracé de Harcourt.

Au moyen de cette modification de quelques kilomètres seulement, dit la réclamation, aucune industrie ne serait délaissée, puisqu'il n'en fonctionne pas du point de départ choisi vers la commune de May par l'Orne jusqu'à Harcourt, tandis qu'en traversant la vallée de la Laize le chemin de fer trouverait à Bretteville et Fresnay un commerce important et en pleine activité.

La vallée de la Laize qui aboutit à celle de l'Orne, ajoute notre correspondant, possède sur un parcours de 7 à 8 kilomètres, 14 usines à huile très-importantes, employant, année commune, de 15 à 18 millions de kilogrammes de graine de colza, produisant de 10 à 12 millions de kilogrammes d'huile et de 4 à 5 millions de kilogrammes de tourteaux, et très-certainement susceptibles de s'accroître aussitôt que les voies rapides de communication seront mises à leur portée. On compte dans la même vallée 8 minoteries et moulins à farine dont plusieurs très-importants et dont les produits sont transportés journellement à Caen et à Falaise ; 5 moulins à tan, marchant continuellement et expédiant à Harcourt, Caen, Bayeux et jusqu'à Montbourg. La seule commune de Bretteville-sur-Laize a 20 tanneries considérables préparant annuellement de 10 à 12 mille gros cuirs achetés presque tous à la place du Havre, et employant pour cette préparation de 1,500,000 à 2 millions de kilogrammes d'écorce de tan, venant principalement des départements de l'Orne, de la Sarthe et de la Mayenne. Elle possède un marché à grains assez important. En outre le pays compte plusieurs fours à chaux, et des carrières importantes de pierre blanche qui expédient à Harcourt, Clécy, Condé, Flers, Falaise, Caen et jusque en Angleterre. Des carrières de grès pour pavé et macadam sont en pleine activité, leurs produits sont transportés dans toute la contrée jusqu'à Rouen et même Paris. Enfin l'exploitation considérable des forêts d'Alençon, Cinglais et de Gouvir ne manquerait pas d'apporter leur contingent au trafic par la vallée de Laize.

Au reste, ajoute le correspondant, aussitôt après le vote de la loi qui autorisait le chemin de Caen à Flers, la population du canton de Bretteville sur Laize s'est émue et a fait parvenir officiellement ses réclamations à l'autorité supérieure. Pour elle il ne s'agit pas de changer un tracé de chemin de fer ni de porter préjudice à d'autres communes, mais au contraire de modifier ce tracé dans l'étendue de quelques kilomètres et de lui apporter immédiatement un trafic considérable, sans qu'il résulte d'ailleurs de cette modification aucune difficulté pour la construction du chemin.

D'un autre côté, une brochure qui nous est adressée et qui est signée par un membre du conseil général de l'Orne, administrateur de la Ce d'Orléans, M. Marc, réclame pour la ligne de Flers à Argentan, prolongée sur Paris par Laigle, Saint-Cyr et Conches, sur Granville par Vire, raccordée par la transversale avec Alençon, le Mans et Caen, et appuyée de 4 millions 500,000 fr. de subvention départementale et de 2 millions de subvention de l'Etat, l'antériorité d'exécution sur la ligne de Caen à Flers.

Nous ne pouvons suivre M. Marc dans la discussion fort étendue qu'il a engagée à ce sujet, par une lettre adressée à M. Rouleaux-Dugage, rapporteur de la commission pour l'examen du projet de loi ; d'ailleurs, si nous ne nous trompons, le projet de loi n'était pas voté lors que cette lettre a été écrite, et le vote lui enlève un peu de son intérêt, enfin elle compte vingt-quatre pages d'impression ; nous ne pouvons donc que reproduire les arguments principaux sur lesquels s'appuie M. Marc, au point de vue légal et qui ont pour but d'établir :

« Que longtemps avant la loi de 1855, le chemin, aujourd'hui proposé de Caen à Flers (66 kilomètres de long et 15,000,000 de dépense), avait fait valoir l'importance des localités par lui desservies, et une offre de concours proportionnel du Calvados, qui montait à 500,000 fr. ;

» Mais que cette importance avait été défini-

tivement et irrévocablement jugée *inférieure* à l'importance de la ligne de Flers à Argentan (44 kilomètres de long, et 9,000,000 peut-être de dépense) dont il est question ci-dessus.

» Qu'en conséquence, la ligne de Caen à Flers a été sciemment et volontairement ajournée après la ligne directe d'Alençon sur Paris par Saint-Cyr et Conches, après la ligne d'Argentan sur Granville par Flers et Vire, *le tout en vertu d'un accord final entre l'État, les six départements traversés et la Compagnie de l'Ouest*, le département de l'Orne en particulier, payant, par suite de cet accord, depuis deux ans déjà et pour six ans encore, 10 cent. de contributions extraordinaires ou 2,000,000 fr. sous la promesse que cette ligne le traversera sur 120 kilomètres de long, lui épargnera une centaine de kilomètres sur Paris, c'est-à-dire le tiers du détour actuel par le Mans, et une trentaine de kilomètres sur Rouen, c'est-à-dire le tiers du détour actuel entre Surdon et Serquigny par Mézidon ;

» Que si l'antériorité d'exécution était accordée aujourd'hui à la ligne de Caen à Flers sur la ligne de Flers à Argentan et à Paris, ce serait d'abord renverser la condition fondamentale de cet accord.

On voit par ce qui précède et par ce que nous avons déjà publié au sujet du chemin de fer de Caen à Flers, combien il est difficile pour l'administration supérieure, malgré les renseignements dont elle s'entoure et les enquêtes préalables qu'elle fait faire, de se mettre d'accord avec les populations. Et cependant M. Roulleaux-Dugage déclarait dernièrement que la commission n'était pas pour les Compagnies et qu'elle serait plutôt favorable au système de la construction par l'État. Sans prétendre réfuter un système qui ne supporterait pas la discussion, au moins faut-il reconnaître que les Compagnies offrent à l'État cet avantage de le couvrir vis-à-vis des populations.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Nous avons sous les yeux un intéressant travail sur l'ensemble des recettes des chemins de fer de l'Est, divisées par ancien et nouveau réseau, comprenant le premier semestre de 1860, comparé avec la période correspondante de 1859. En voici le résultat approximatif :

Pour l'ancien réseau, ces recettes se sont élevées, pendant le premier semestre de 1860, à . . . . . . Fr. 20,902,863 79

Pour la même période de 1859, elles n'ont été que de 19,438,059 01

Différence en faveur de 1860 . . . . Fr. 1,464,804 78

Pour le nouveau réseau, ces recettes ont été, en 1860, de . . .Fr. 8,491,924 44

En 1859, elles se sont élevées à 8,484,732 02

Différence en faveur de 1860 . . . . 7,192 42

Il ressort de ces chiffres une augmentation de recettes en faveur de 1860 sur les deux réseaux.

F. Grimaud.

LIGNE DIRECTE DE PARIS A VIENNE.

Par suite de l'achèvement de la section de Traunstein à Frankenmarkt il n'y a plus aujourd'hui de solution de continuité dans les voies de fer entre Munich et Vienne et par conséquent entre Vienne et Paris, sauf le raccordement en construction de Strasbourg à Kelh, et le pont sur le Rhin dont les travaux avancent rapidement.

Nous avons annoncé déjà que par suite de l'entente établie entre les diverses administrations de chemins de fer allemands et le chemin de fer de l'Est, un train express partirait chaque jour de Paris et de Vienne, et parcourrait la distance qui sépare les deux capitales en 35 heures, aussitôt après l'inauguration de la ligne entre Munich et Vienne.

Cette inauguration aura lieu après demain dimanche 12 août avec une grande solennité. L'empereur d'Autriche et le roi de Bavière y assisteront, et la présence des deux souverains ajoutera encore à l'éclat d'une fête qui doit avoir des résultats si importants pour les relations des deux pays.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Dans notre dernier numéro, nous avons calculé par erreur le produit kilométrique de la trentième semaine de 1860 sur 184 kilom., tandis qu'il n'y a que 66 kilom. de réellement exploités. C'est donc sur ce chiffre de 66 kilom. que doit être établie la différence des semaines entre elles (1859 et 1860).

La section récemment livrée à l'exploitation, de Manresa à Lérida, comprend 118 kil.; mais le service n'est pas encore complètement organisé pour les voyageurs, et celui des marchandises n'a pas même commencé.

Nous donnerons, à l'avenir, le produit distinct de chacune de ces deux sections.

F. Grimaud.

L'annonce de l'emprunt de la ville de Paris nous arrive trop tard pour l'insérer dans ce numéro.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 4 AOUT 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 4 août
Paris-Méditerranée......	38.807 69	890 »»
Nord..................	35.311 95	961 25
Orléans...............	25.188 30	1371 25
Ouest.................	24.059 95	580 »»
Est...................	21.256 70	625 »»
Bességes..............	19.997 08	440 »»
Midi..................	15.815 09	501 25
Genève................	15.164 56	367 50
Ardennes..............	12.333 49	450 »»
Dauphiné..............	11.504 98	580 »»
Autrichiens	fl. 7.832 28 Au 28 juillet.	507 50
Madrid à Alicante.......	18.917 78	517 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	17.646 13	500 75
Victor-Emmanuel........	13.597 04	400 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

M. le ministre des travaux publics vient de charger M. Bonnemort, inspecteur général des ponts et chaussées, d'étudier quatre lignes de chemins de fer, qui sont appelées à combler des lacunes dans notre réseau national. Ces lignes sont celles :

De Napoléon-Vendée à Bordeaux par Rochefort, Saintes et Coutras ;

De Saintes à Angoulême;

D'Angoulême à Limoges ;

Enfin de Niort à Limoges par Ruffec.

Les enquêtes seront ouvertes immédiatement après l'achèvement des études qui devront être dirigées avec la plus grande célérité.

— Le pont construit par la compagnie du Midi, à Bordeaux, pour relier la ligne d'Orléans avec le réseau du Midi, vient d'être terminé. Dimanche dernier, 5 août, un train parti de la gare du Midi a traversé le pont et s'est arrêté dans la gare du chemin d'Orléans.

L'aspect de ce pont est saisissant. Il franchit la Garonne à 1,000 mètres environ au-dessus du pont en pierre construit sous le premier Empire. Sa largeur est de 500 mètres. Il est formé d'un tablier en tôle à claire-voie, supporté par six piles seulement. Chaque pile consiste en deux colonnes en fonte creuses, remplies de béton, de 3 mètres 60 centimètres de diamètre, et fondées à l'air comprimé. L'une de ces piles descend ainsi jusqu'à 22 mètres au-dessous des eaux du fleuve, et s'élève de 6 mètres au-dessus, ce qui fait une hauteur totale de 28 mètres.

Ce grand ouvrage, au point de vue des difficultés de l'entreprise, de la hardiesse du projet, de la rapidité de l'exécution, est certainement un des beaux monuments de ce genre construit en France. Il a été terminé en deux ans.

— Le congrès des chemins de fer allemands vient d'avoir lieu à Dantzig. La ville avait fait de magnifiques préparatifs pour recevoir dignement les représentants des différentes administrations de chemins de fer. Cette association des chemins de fer allemands comprend actuellement cinquante-huit chemins, dont dix-sept appelés chemins de l'Etat. L'ensemble de ces chemins a une étendue totale de 2,080 milles d'Allemagne. Il y a un an, l'ensemble des chemins dont se composait cette association n'avait qu'une étendue de 1,950 milles; il y deux ans il avait 1,740 milles et il y a six ans 1,420 milles. Au congrès de cette année, quinze chemins de l'Etat et quarante chemins particuliers étaient représentés, les premiers par vingt-cinq délégués, les autres par quatre-vingt-trois, en tout par cent huit délégués. M. Eichmann, conseiller intime, président de la province de Prusse, a félicité au nom de M. le ministre du commerce les délégués présents, et a exprimé le vœu que leurs travaux prennent tout l'essor désirable à Dantzig, cette vieille et fameuse cité industrielle. M. Fournier, directeur du chemin de fer de Berlin en Anhalt, présidait l'assemblée. Une proposition faite par le directeur du chemin de fer de Wurtemberg a donné lieu à une discussion assez vive. La proposition avait pour but de charger la commission nommée pour l'examen du règlement, ou la commission qui a des pouvoirs étendus à Trieste, ou toutes les deux à la fois, de revoir avec le plus grand soin tous les articles du règlement du congrès au point de vue de la rédaction projetée d'un code de commerce allemand. A la fin, cette proposition a été admise à la majorité de toutes les voix contre huit.

On a décidé que le prochain congrès aurait lieu à Cologne.

F. GRIMAUD.

BIBLIOGRAPHIE.

Histoire des agrandissements de Paris, par M. Auguste Descauriet, sous-chef au ministère de l'Intérieur (1).

Ce livre résume à grands traits l'œuvre de transformation matérielle exécutée dans Paris depuis le rétablissement de l'Empire, et est le tableau fidèle des prodiges d'activité qui l'ont accomplie; mais en faisant l'historique des mesures qui ont précédé et motivé l'annexion de la banlieue de Paris, il ne s'en tient pas à une sèche nomenclature et à une froide analyse des pièces de la grande enquête qui a précédé cette annexion; il les explique, il les commente, et il les fait précéder d'un travail qui leur donne un intérêt tout nouveau par le contraste; l'auteur, M. Descauriet, nous montre Paris s'agrandissant depuis l'enceinte de Philippe-Auguste, et ajoutant successivement sous saint Louis, sous Henri IV, sous Louis XIV et sous Napoléon Ier, un fleuron de plus à sa couronne de capitale. Puis, autour de lui et sous son ombre, il nous montre, se développant sans cesse, la banlieue, ce Paris nouveau créé de ses développements incessants : Auteuil, Passy, le bois de Boulogne, Neuilly, Batignolles, Montmartre, la Chapelle, la Villette, Belleville, Charonne, Bercy, Vaugirard, Grenelle. Enfin la gloire et le patriotisme ont aussi leur page dans ce livre, au chapitre XXV, *Paris et la banlieue en 1814*, se terminant par le mot fameux de M. de Coigny : « On n'entre plus ici les armes à la main. »

Vingt-cinq chapitres, une réunion de documents officiels pleins d'intérêt, 388 pages bien choisies, bien résumées et bien écrites, tel est ce livre, qui est à la fois une œuvre d'administrateur, de savant et de littérateur.

J.-G. BORDOT.

(1) 1 vol., chez Sartorius, 9, rue Mazarine.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 9 août 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	162,962,050 90
Numéraire dans les succursales	386,187,051 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	537,332 16
Portefeuille de Paris, dont 78,165,364 fr. »» c. provenant des succursales	227,731,404 41
Portefeuille des succursales, effets sur place	274,837,423 »
Avances sur lingots et monnaies	1,208,700 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	3,238,400 »
Avances sur effets publics français	26,700,100 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	14,878,100 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	47,950,700 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	29,313,850 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	581,400 »
Avances sur obligations dans les succursales	510,600 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	35,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	53,708,840 38
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,388,348 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	337,420 21
Divers	1,759,577 44
	1,391,262,747 64

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	750,920,725 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	8,244,211 49
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	11,075,480 »
Compte courant du Trésor, créditeur	139,236,458 18
Comptes courants de Paris	221,953,637 19
Comptes courants dans les succursales	34,930,370 »
Dividendes à payer	2,015,289 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	2,673,208 99
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	3,327,880 24
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,216,446 20
Divers	3 708,784 81
	1,391,262,747 64

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte CH. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 juillet 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,784,511 20	4,230,652 19
Espèces à la Banque	1,446,140 99	
Portefeuille :		
Paris	33,482,882 25	62,885,700 74
Province	15,369,982 19	
Etranger	14,032,836 30	
Immeubles		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		4,518,130 59
Correspondants :		
De province	9,171,401 09	13,438,481 69
Etrangers	4,266,880 60	
Crédits sur connaissements et nantissements		1,994,108 25
Frais généraux		60,970 77
Effets en souffrance. — Exercice courant		2,266 65
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		17,911 71
		107,596,520 66

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs		4,035,403 90
Réserve		4,158,332 35
Comptes courants d'espèces		34,228,860 42
Acceptations à payer		2,003,333 13
Dividendes à payer		742,731 23
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	8,923,309 30	8,971,677 48
Par faillites du Tribunal de commerce	48,308 18	
Correspondants :		
De province	11,775,763 76	12,073,903 86
Etrangers	298,140 10	
Profits et pertes		300,273 77
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		7,170 61
Divers		1,005,309 90
		107,596,520 66

Risques en cours au 31 juillet 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	62,885,700 74
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	8,723,694 13
	61,609,394 87

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

PINARD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 juillet 1860.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque...	1,949,102 68	2,547,344 10
Espèces en caisse.	598,241 51	
Effets remis à la caisse..............		243,780 09
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	14,765,105 73	34,385,948 40
— de 31 à 60 jours....	12,084,317 34	
— 61 à 105 jours....	5,516,553 03	
Etrangers.........	974,900 70	
Warrants.........	1,055,071 60	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragr. 2 et 3)..............		2,080,000 »»
Frais de premier établissement.....		176,448 80
Avances sur location..............		12,777 »»
Frais généraux..................		24,550 15
Comptes courants................		1,307,702 26
Immeuble social.................		2,178,751 80
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000 / Actions libérées par anticipat. 375	29,999,625	49,999,625 »
Actions à émettre.....	20,000,000	
		92,956,027 69

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émiss.	20,000,000 »	
Solde d'immeuble à payer..........		600,000 »
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre......		1,363,030 »»
Comptes de Dépôts : 2 1/2 0/0. A 3 jours de vue		11,727,822 83
Comptes courants (escomptes et espèces)......................		18,058,214 48
Acceptations et effets divers à payer.		180,092 61
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)............		81,233 45
Profits et pertes..................		197,653 10
Réescompte du dernier semestre.....		108,809 60
Intérêts et dividendes à payer : Solde sur le dernier semestre 1859	10,513 07	410,513 07
Pour le premier semestre 1860....	400,000 »	
Fonds de réserve...................		107,3?3 63
Bénéfices réservés du premier semestre 1860......................		122,130 92
		92,956,027 69
Effets à échoir en portefeuille..... .		34,385,948 40
Effets en circulation avec l'endossement de la Société..............		8,110,065 63
		42,496,014 03

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

18 août.— **Société du télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée.**— Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100. (Voir l'avis publié à nos annonces du 28 juillet.)

23 août.— **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.**— Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 28 juillet.)

25 août. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève, quai du Rhône, maison Laya. (Voir l'avis publié aux annonces du 4 août.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Intérêts aux actions libérées de 300 fr. (Voir aux annonces.)

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
EST (1)........................	Du 20 juillet au 4 août....	1683	1,288,069 20	765 87	1618	1,111,951 77	687 22	11.44	».»»
ORLÉANS (1)....................	29 — 4 — ...	1475	1,301,467 02	882 35	1475	1,177,184 00	798 09	9.56	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)....	29 — 4 — ...	1406	1,900,133 40	1,351 45	1406	2 080,304 82	1,479 65	»	8.66
OUEST (1)......................	29 — 4 — ...	1213	1,078,094 03	888 20	1188	1,010,208 98	850 35	4.50	»
NORD (1).......................	29 — 4 — ..	964	1,108,723 65	1,150 12	966	1,017.624 13	1,053 68	8.94	»
MIDI (1).......................	29 — 4 — ...	793	473,252 79	549 83	793	420,091 61	477 61	15.12	»
LYON A GENÈVE (1)..............	29 — 4 — ...	231	150,958 40	653 46	231	186,921 90	809 19	»	19.23
ARDENNES (1)...................	29 — 4 — ...	164	76,622 20	467 20	157	60,041 30	382 42	22.16	»
DAUPHINÉ.......................	29 — 4 — ...	134	60,074 01	448 31	134	54,990 92	410 38	9.25	»
BESSÉGES A ALAIS (1)...........	29 — 4 — ...	33	21,788 60	660 26	33	20,535 60	622 28	6.10	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (2) { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.......	22 — 28 juillet ...	1326	823,072 25	620 71	1316	1,492,203 90	1,133 89	»	45.26
AUTRICHIENS....................	29 — 4 août ...	1323	fl. 363,537 »»	274 79	1323	fl. 360,168 »»	272 24	0.98	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante.....	22 — 28 juillet ...	482	316,177 10	655 97	482	215.029 60	446 10	47.44	»
Madrid à Guadalajara..	22 — 28 — ...	57	20,234 24	355 34	57	18,416 01	329 93	10.23	»
Alcazar à Manzanares..	22 — 28 — ...	50	6.390 88	127 80	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES...	29 — 4 août ...	275	78,506 72	285 47	275	74,699 93	271 63	5.09	»
CENTRAL SUISSE.................	29 — 4 — ...	247	145,630 56	589 67	236	130,229 47	551 82	6.85	»
VICTOR-EMMANUEL (2)............	23 — 29 juillet ...	214	113,286 91	529 38	214	242,279 13	1,132 14	»».»»	53.24
CORDOUE A SÉVILLE..............	15 — 21 — ...	131	41,187 95	314 40	131	33.298 30	254 18	23.69	»
OUEST SUISSE...................	27 — 2 août ...	97	47,686 57	491 61	80	34,198 83	427 48	15.»»	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG...........	22 — 28 juillet ...	52	13,286 63	255 51	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859.

F. GRIMAUD.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Depuis le 11 août. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Émission de 40,000 obligations à 245 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt par an, et remboursables à 500 fr. par voie de tirage au sort. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

APPELS DE FONDS

20 Juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces de ce jour.)

F. G.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 31 juillet 1860.

COMPTE RENDU

DES OPÉRATIONS DU COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS PENDANT L'EXERCICE 1859-60.

Nominations.

Messieurs,

Nous avons l'habitude de vous faire connaître, au début de cette séance, les noms des membres des Conseils d'administration et de censure dont le mandat est expiré et que vous avez à remplacer ou à réélire.

Ce sont MM. D nière, Callon et Launay-Hautin, administrateurs, et M. Forget, censeur.

M. Launay-Hautin se trouve dans une position particulière. Il a été nommé provisoirement par votre Conseil d'administration, qui a cru devoir user de la faculté que lui donnent nos statuts, en l'appelant à la place laissée vide par M. Langlois, dont la mort a privé le Comptoir, au commencement de cet exercice, d'un de ses collaborateurs les plus anciens, les plus dévoués et les plus utiles. M. Launay-Hautin était désigné à notre choix par son expérience des affaires et par ses services comme membre du Conseil d'escompte, dont il faisait partie depuis 1848. Nous espérons qu'il réunira aussi vos suffrages.

Opérations du Comptoir.

Le chiffre de nos affaires s'est élevé cette année à 732,498,820 fr. 47 c. Il est supérieur de 28,731,396 fr. 55 c. au chiffre de l'année dernière.

Cette augmentation est due tout entière à nos escomptes, qui figuraient dans le compte rendu de l'exercice précédent pour une somme de 562,961,538 fr. 95 c., et qui figurent dans celui-ci pour une somme de : 612,704,058 fr. 18 c. Le total de nos autres opérations est de : 67,471 681 fr. 07 c. pour nos encaissements; 39,666,734 fr. 10 c. pour nos avances sur fonds publics, et 12,046,347 fr. 10 c. pour nos crédits sur connaissements et nantissements divers.

Caisse.

Le mouvement des espèces à la caisse a été de,	1,465,659,598 89
C'est le chiffre le plus fort que nous ayons eu à enregistrer jusqu'ici.	
Il est entré,	733,917,599 27
Il est sorti,	731,741,999 72
Le solde en caisse était au 30 juin 1859, de 1,730,476 fr. 90 c., et au 30 juin 1860, de,	3,906,076 55
La moyenne des paiements par mois a été de,	60,978,499 96
Elle avait été l'année dernière de,	55,050,550 31

Portefeuille.

Au 30 juin 1859, notre portefeuille se soldait par	47,820 effets s'élevant à,	59,718,271 83
Du 30 juin 1859 au 30 juin 1860, nous avons reçu en outre,	1,099,064 effets s'élevant à,	680,175,738 67
Ensemble,	1,146,324 effets s'élevant à	739,894,010 50
Nous avons encaissé dans le même temps,	1,098,483 effets s'élevant à,	676,130,625 84
De sorte qu'au 30 juin dernier notre portefeuille contenait encore,	47,901 effets s'élevant à,	63,763,374 66
Comme les valeurs sorties du Comptoir avec son endossement et non échues, montaient à la même date à,		12,334,064 79
Nos risques à la fin de l'exercice actuel étaient de,		76,097,439 45

Comptes d'espèces.

Le chiffre atteint cette année par les sommes qui nous ont été déposées en compte courant témoigne de la confiance que les capitaux disponibles accordent de plus en plus au Comptoir.

Ce chiffre s'élève à,	200,869,041 40
sur lesquels nous avons remboursé,	165,878,153 75
Le solde de nos comptes d'espèces s'élevait encore, au 30 juin dernier, à,	34,990,887 65
Au 30 juin 1859 il était de,	28.679,266 48
L'année dernière, le total des sommes déposées au Comptoir n'était que de,	172,668,084 05

Contentieux.

Les effets restés en souffrance ne représentaient à la fin de cet exercice qu'une somme de 57,419 13 que nous avons passée entièrement par profits et pertes, suivant notre habitude.

Mais il est nécessaire, pour se rendre un compte juste de notre contentieux, de tenir compte tous les ans des rentrées faites sur le contentieux des précédents exercices.

Du 30 juin 1859 au 30 juin 1860 ces rentrées ont monté à 53,607 28

C'est donc, en réalité, seulement pour un solde de 3,811 85 que notre contentieux figure au débit du compte de profits et pertes de cette année-ci.

Frais généraux.

Le chiffre des frais généraux n'a pas changé. Il était l'année dernière de, 696,385 57

Il est cette année de, 695,102 66

Ainsi divisés :	
Honoraires et appointements,	481,167 16
Droits de présence,	22,205 »
Ports de lettres et papier timbré,	63,083 15
Loyer,	27,500 »
Frais divers : timbre des actions, impressions, fournitures des bureaux, contributions et patente, service du poste, etc., etc.,	101,147 35
Somme égale,	695,102 66

Compte de profits et pertes.

PREMIER SEMESTRE.

Conformément à nos statuts, nos écritures ont été arrêtées une première fois le 31 décembre 1859, et un premier dividende de 18 fr. vous a déjà été distribué.

A la fin de ce premier semestre nos bénéfices s'élevaient à 922,414 fr. 26 c.

Dont la répartition a été faite ainsi qu'il suit :	
Intérêt du capital à 2 0/0 pour six mois,	400,000 »
Réserve relative à l'affaire du Sous-Comptoir des denrées coloniales,	65,000 »
Réserve statutaire,	106,853 56
Dividende,	320,000 »
Gratifications aux employés,	20,000 »
Caisse de prévoyance,	10,000 »
Reliquat,	560 70
Somme égale,	922,414 26

DEUXIÈME SEMESTRE.

Au 30 juin dernier, notre compte de profits et pertes présentait, tous frais déduits, un solde de 924,973 40

A répartir de la manière suivante :	
Intérêt du capital,	400,000 »
Réserve spéciale,	50,000 »
Réserve statutaire,	111,243 35
Dividende,	320,000 »
Gratifications,	20,000 »
Caisse de prévoyance,	10,000 »
Reliquat,	13,730 05
Somme égale,	924,973 40

RÉCAPITULATION.

La réunion des deux semestres porte votre bénéfice, pour l'année entière, à 1,846,826 96

Que nous proposons de distribuer ainsi :	
Aux actionnaires, à titre d'intérêt et à titre de dividende,	1,440,000 »
A la réserve statutaire,	218,096 91
A la réserve spéciale (1),	115,000 »
Aux employés, pour gratifications,	40 000 »
A la caisse de prévoyance,	20,000 »
Solde non réparti,	13,730 05
Somme égale,	1,846,826 96

Dividendes.

Il résulte de ce compte rendu qu'ayant déjà touché 18 fr. par action, en février dernier, sur les bénéfices du premier semestre, vous avez encore à toucher 18 fr. sur les bénéfices du second. Le dividende total, intérêts compris, se trouve ainsi porté, pour l'exercice de 1859-1860, à 36 fr., c'est-à-dire à 7 1/5 0/0 par action de 500 fr.

L'année dernière, vous n'avez reçu que 33 fr.

Vous n'oublierez pas que nous appliquons, en outre, une somme de 218,096 fr. 91 c. à notre réserve statutaire, dont le chiffre s'élève aujourd'hui à 4,158,332 fr. 34 c.

Si vous approuvez les comptes que nous venons de vous présenter au nom du Conseil d'administration, les 18 fr. produits par le second semestre de cet exercice seront payés à la caisse du Comptoir à partir de demain 1er août.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

Il nous reste, Messieurs, à vous faire part de deux faits importants.

Par une loi, en date du 7 mai 1860, le Sous-Comptoir des entrepreneurs a été autorisé à s'annexer au Crédit foncier.

Ce changement, que rien ne justifiait à notre avis, a été demandé par le Sous-Comptoir des entrepre-

---

(1) Cette réserve particulière monte aujourd'hui à 900,000 fr. L'issue des procès engagés déterminera la somme à laquelle cette réserve doit être limitée. Notre pourvoi en cassation ayant été admis par la chambre des requêtes, nous sommes toujours pleins de confiance dans le résultat de cette affaire.

neurs. Votre Conseil s'y est opposé. Il s'est adressé d'abord à M. le ministre des finances, puis au Corps législatif, pour protester contre ce que nous croyions être une atteinte à la législation qui régit les Comptoirs et les Sous-Comptoirs, et une violation du contrat qui unissait les deux établissements. Nous avons eu le regret de ne pas réussir à empêcher une séparation qui n'aura, du reste, aucune conséquence grave pour les intérêts du Comptoir.

Un décret du 25 mai dernier soumet à votre ratification plusieurs modifications que nous avons sollicitées de M. le ministre des finances et auxquelles le gouvernement a bien voulu consentir.

Ce décret, dont il vous sera donné lecture tout à l'heure, permet au Comptoir :

1° D'établir des agences en France, dans les colonies françaises et à l'étranger, avec l'autorisation de M. le ministre des finances ;

2° D'accepter tous mandats, traites et lettres de change dont la couverture aura été faite..... au moyen de transferts de connaissements et de contrats à la grosse ;

3° De recevoir à l'escompte, jusqu'à l'échéance de cent quatre-vingts jours de vue, les effets de commerce appuyés de connaissements.

Nous n'avons certainement pas besoin, Messieurs, d'insister devant vous sur les avantages qui doivent résulter pour le commerce français ainsi que pour le Comptoir de ces importantes modifications. Nous vous demandons de les ratifier, afin de pouvoir mettre en pratique les facultés nouvelles qui nous sont conférées.

En terminant, nous devons remercier MM. les directeurs des Sous-Comptoirs et MM. les membres du Conseil d'escompte du concours qu'ils nous accordent avec tant d'intelligence et de dévouement.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 4 novembre 1859.

Suite (1).

Présidence de M. Faure.

George, son fils Robert Stephenson, et Brunel, sont morts riches. En Angleterre, on sait gré de leur richesse aux hommes qui ont su conquérir l'estime publique par leur caractère et s'enrichir par leur habileté. On voit dans ce résultat la conséquence d'une société bien organisée pour encourager le talent, et lui donner toute sa liberté en le dégageant des préoccupations immédiates. En France, il n'en est pas ainsi. Il est encore resté d'un autre âge cette disposition d'esprit, qu'au travail doit suffire le salaire qui met au jour le jour à l'abri du besoin. La distance semble grande au premier coup d'œil, en fait il n'y en a qu'une très-légère. Les deux Stephenson, les deux Brunel, comme tous les hommes de cette trempe, ont travaillé jusqu'à leur dernière heure; depuis plus de trente ans, nous les suivions pas à pas et nous voyions s'agrandir autour d'eux les obligations de l'étude, les préoccupations, les anxiétés, les contentions d'esprit qu'entraîne une immense sphère d'activité et les responsabilités qui en sont la conséquence. C'était leur besoin, leur bonheur, leur vie intellectuelle; et, si on leur avait demandé à la fin de leur carrière de renoncer à cette existence, ou de sacrifier la part de leur fortune dont leurs habitudes matérielles ne leur faisaient pas sentir le besoin, nul doute qu'ils eussent préféré continuer leur œuvre.

En les prenant pour modèles, n'espérons jamais, dans ce pays, arriver comme eux à la fortune ; l'existence la plus active ne conduira au bien-être dans notre profession qu'à force d'années d'un travail persévérant et de quelques chances heureuses; mais elle trouvera, dans la considération publique, une compensation de plus en plus encourageante, car plus le monde se connaîtra, mieux il appréciera les services que peut rendre une profession qui produit des hommes tels que Robert Stephenson.

Nous apprenons en ce moment que la Commission instituée pour autoriser ou refuser l'admission, dans l'église de Westminster, des dépouilles mortelles des hommes qui ont rendu de grands services au pays, a agréé la demande qui lui a été faite par la Société des ingénieurs civils d'y déposer celle de Robert Stephenson. Cet honneur est une grande satisfaction pour l'opinion publique.

C'est un hommage solennel à un génie incontesté, à une mémoire sans taches, à une existence vouée au bien, à tous les étages de la vie et au milieu d'une immense activité.

Après cette lecture, M. le président remercie de nouveau M. E. Flachat pour avoir fait que la Société ait pris sa part dans les hommages rendus aux deux hommes éminents qui ont honoré notre profession à un si haut degré.

Dans l'analyse de l'ouvrage de M. Love, présentée par M. Tronquoy à la séance du 16 septembre dernier, se trouve cité un chiffre extrait des expériences de M. Tenbrinck sur la résistance des aciers de MM. Gouvy ; or, ce chiffre se trouve être précisément le minimum entre ceux qui s'appliquent aux divers échantillons des aciers fabriqués par MM. Gouvy.

Dans cette situation, M. Gouvy, membre de la Société des ingénieurs civils, a demandé à M. le président de donner communication du tableau complet de M. Tenbrinck, dont les chiffres ci-dessous sont extraits.

	Charge d'allongement. kil.	Charge de rupture kil.
Tiges de piston — Gouvy — acier fondu doux	3,220 à 6,080	7,160
Plateau — Gouvy — mince en acier fondu,	3,220 à 4,800	6,060
Plateau — Gouvy — épais-acier fondu doux	3,220 à 4,460	4,860
Tiges de piston — Gouvy — épais-acier fondu doux,	3,220 à 7,000	7,200

Les observations du tableau Tenbrinck disent en outre que les aciers Gouvy sont très-remarquables; on a pu replier sur eux-mêmes à froid, et plusieurs fois, les échantillons expérimentés.

Enfin, M. Faure ajoute qu'il a sous les yeux un tableau graphique, dont les courbures expérimentales indiquent que les essieux Gouvy se sont comportés d'une manière remarquable dans les essais.

Il est donné lecture d'un mémoire de M. Desbrière sur la fabrication des rails en Angleterre.

M. le président adresse des remercîments à M. Desbrière pour cette communication, qui complète d'une façon très-intéressante celle que cet ingénieur a déjà faite sur la fabrication des rails en France et dans les usines du Phœnix.

Sur l'invitation de M. le président, M Goschler rend compte à la Société de l'essai d'un appareil de croisement de voie appliqué en Belgique, M. Goschler rappelle que les premiers croisements se composaient d'une pièce de fonte portant le cœur et les contre-rails, mais que, l'usure rapide de la fonte ayant fait renoncer à cette disposition, on avait généralement employé le système avec rail à double champignon, dont les inconvénients, au point de vue de l'entretien, sont bien connus.

L'appareil essayé en Belgique remédie à ces inconvénients, et, de plus, il permet d'atténuer les effets de la solution de continuité en faisant porter les roues sur leur boudin. Il se compose d'une table en fonte à ergots, sur laquelle reposent les trois pièces du croisement ; ces pièces sont en fer fort, de section carrée, sauf le bombement voulu de la partie supérieure sur laquelle roulent les véhicules, et leur base profilée en queue d'aronde est maintenue extérieurement par les ergots de la table, et, intérieurement, au moyen de platines ajustées entre le cœur et les contre-rails, et fixées sur la table par des boulons à tête fraisée ; c'est sur ces platines que portent les boudins des roues. M. Goschler fait remarquer que la simplicité de cette disposition rend très-rapide le remplacement des pièces du croisement, puisqu'il suffit, dans ce cas, de déboulonner les platines. L'expérience a démontré que la durée de cet appareil est bien plus considérable que celle des croisements ordinaires, qui coûtent à peu près le même prix. Dans une des principales stations de Belgique, où les croisements ordinaires devaient être remplacés tous les deux ou trois mois, le nouveau croisement résiste depuis deux ans.

M. Goschler entretient ensuite la Société de l'idée qu'il a eue d'une application de l'injecteur de M. Giffard. Il a été frappé, comme tous les ingénieurs, des avantages de l'injecteur, et il s'est demandé si cet ingénieux appareil ne pourrait pas être convenablement utilisé dans certains cas comme machine élévatoire, notamment pour l'alimentation des réservoirs d'eau des chemins de fer pour le service d'alimentation des tenders. Dans cette application, toute la vapeur qui ne produirait pas d'effet mécanique serait utilisée à réchauffer l'eau d'alimentation, et il n'y aurait ainsi qu'une faible perte de chaleur. Une petite chaudière avec un injecteur remplacerait donc l'ensemble compliqué des machines à vapeur et des pompes qu'il faut aujourd'hui installer dans les stations pour élever l'eau nécessaire au service des grues hydrauliques. M. Goschler, frappé de la simplification qui pourrait être ainsi réalisée dans les engins de cette alimentation spéciale, désire que cette question soit discutée au sein de la Société.

M. Faure fait remarquer qu'il y aurait lieu d'examiner si, dans l'intervalle des alimentations successives, les parois du tender ne laisseraient pas perdre une portion plus ou moins considérable de la chaleur de l'eau d'alimentation ; il n'y a aucun doute d'ailleurs sur la possibilité de l'élévation de l'eau par les tubes à cônes divergents, et l'on trouve même dans les travaux de Manoury-Dectot des recherches intéressantes sur cet objet, et des moyens de calculer les diamètres successifs des tubes et leur profil longitudinal pour une hauteur donnée de l'eau à élever.

M. Roy pense qu'il faut examiner aussi quelle sera la température de l'eau d'alimen

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 4 août 1860.

tation; si cette température s'élevait au-dessus de 40°, les injecteurs ne fonctionneraient plus.

M. Boivin indique que M. Giffard a déjà eu l'idée d'employer l'injecteur pour élever de l'eau, puisqu'il en a fait placer un, comme pompe de cale, sur le yacht *l'Aigle*.

M. Faure remarque qu'il s'agit ici d'une application toute spéciale dans laquelle on doit élever une masse d'eau, coûte que coûte. De l'avis de M. Giffard lui-même et d'un travail de M. Combes, publié dans le *Bulletin de la Société d'encouragement*, il résulte que l'injecteur, appliqué comme machine élévatoire dans les cas ordinaires, donnerait à peine en effet utile quelques centièmes du travail dépensé.

M. Roy appelle l'attention sur une différence considérable de rendement entre deux injecteurs de même force établis l'un au chemin de fer de Lyon et l'autre au chemin de fer d'Orleans. Le premier élève l'eau à 3 mètres dans la chaudière et ne produit que 40 litres par minute; le second, qui reçoit l'eau avec charge, en injecte 80 litres avec la même dépense de vapeur.

M. Brull indique que deux injecteurs établis sur des locomotives à marchandises du chemin de fer du Nord ont donné de bons résultats, à la condition de ne pas trop réchauffer l'eau du tender; si l'alimentation était faite avec de l'eau déjà chaude on ne pourrait plus réchauffer et on serait ainsi exposé à perdre une certaine quantité de vapeur.

M. Goschler répond que les mécaniciens doivent conduire leur feu de façon à éviter de réchauffer; cette opinion est partagée par M. Roy, qui fait supprimer le réchauffeur dans deux machines qu'il fait construire, et les remplace par un simple souffleur.

M. Tardieu est d'avis que l'eau élevée par un injecteur, à faible hauteur des réservoirs du chemin de fer, n'aurait pas une température élevée.

M. Brull calcule, en prenant comme base la théorie de M. Combes, qu'un kilogramme de vapeur injectant de 10 à 15 kilogrammes d'eau, il faudrait, à raison de 9 k. de vapeur par kil. de charbon, environ 10 kil. de combustible par mètre cube d'eau.

En terminant la discussion, M. Faure, se joignant à M. Goschler, exprime le désir que les ingénieurs qui ont l'occasion d'appliquer l'injecteur veuillent bien communiquer à la Société le résultat de leurs observations pratiques sur cet appareil.

L'intérêt qui s'y attache est assez grand pour que l'on comprenne l'utilité de ces documents pratiques appliqués à un appareil dont la théorie exacte est certainement difficile et délicate.

M. le président rend un compte très-sommaire d'un appareil propulseur imaginé par M. Hervier, et qui vient d'être appliqué à une grande péniche pouvant porter un chargement de 200 tonneaux.

Une très-petite machine à vapeur horizontale de six chevaux, installée à l'arrière sur le pont, et desservie par un générateur tubulaire à retour de flamme de M. Chevalier, de Lyon, donne le mouvement à un arbre moteur. Les manivelles de ce dernier, combinées avec deux autres manivelles, font tourner deux triangles articulés qui se meuvent dans deux plans verticaux, l'un à tribord, l'autre à babord. Le grand côté, ou la base de chacun des deux triangles articulés, porte à chacune de ses extrémités une palette ou aube, convenablement courbée pour atténuer les chocs d'entrée et de sortie du liquide dans lequel se meut la palette. En somme, on peut se faire une idée assez exacte de ce propulseur en le comparant à deux éléments de roues à palettes mobiles. Cet agencement, non moins original qu'ingénieux, a été conçu par M. Hervier pour répondre à une donnée toute spéciale qu'il importe de signaler.

Faire marcher à petite vitesse, 3 kilomètres à l'heure, des péniches de grande longueur, du port de 200 tonnes, avec un moteur mécanique dont l'installation puisse être faite sur les péniches ordinaires, à un prix des plus réduits (12,000 à 15,000 francs), en n'apportant au bateau qu'une facile modification dans ses façons d'arrière.

La question ainsi et très-rationnellement posée intéresse vivement le commerce des houilles en particulier. Aussi, M. Faure a demandé à M. Hervier, et celui-ci a bien voulu promettre une note détaillée sur son nouveau propulseur. Les expériences faites, et notamment celle à laquelle assistait M. le président, ont fait voir qu'avec la toute petite machine de six chevaux, on arrive à des vitesses de 5 kilomètres à l'heure, la péniche étant chargée de 120 tonnes.

MM. Demeule, Despres, Cournerie, Fallenstein, Lafon et Lemonnier, ont été reçus membres de la Société.

HESQUIN DE RHÉVILLE.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater de ce jour les versements faits dans une autre caisse que celle de l'administration centrale, rue de Richelieu, 79, ne seront pas reconnus par la Compagnie.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chéques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à 3 jours de vue	2 1/2 0/0
— à 90 jours....	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Mis G. D'AUDIFFRET.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE.

M. Léop.-S. Konigswarter a l'honneur de rappeler aux porteurs de titres provisoires qu'il est indispensable de les échanger, avant le 31 août, contre les obligations définitives, celles-ci donnant seules droit de participer aux chances des tirages, dont le premier aura lieu le 1er septembre prochain, conformément au tableau ci-après :

				Fr.
Le 1er numéro sortant, par........				25,000
Les 3 nos suiv. à 10,000 fr. chacun, soit				30,000
Le 5e numéro, par...............				4,000
Les 10 nos suiv. à 1,000 fr. chacun, soit				10,000
Les 12	—	à 500	—	6,000
Les 15	—	à 400	—	6,000
Les 15	—	à 200	—	3,000
				84,000

Les 57 obligations dont les numéros sortiront les premiers, seront remboursées, capital compris, comme ci-dessus.

En outre, 285 obligations seront remboursées au pair (100 francs).

FORGES.

Saint-Dizier, 4 août :

Fontes.

On nous a donné connaissance de trois affaires en fonte affinage traitées dans le courant du mois, l'une à 118 fr., les autres à 120 fr.

La fonte pour deuxième est en bonne demande, surtout dans les bonnes marques connues. Son prix se maintient à fr. 142 50 le no 1, marque Closmortier ; 130 fr., autres marques. La faveur qui se continue sur la place de Glascow entretient cette amélioration.

Fers laminés.

Le prix des fers laminés de fonte au bois est de fr. 240 à 235, en gares de la Haute-Marne : 235 pour le rayon de la vente au delà de Paris, 240 en deçà de Paris.

Feuillards, avec l'écart ordinaire.

Fers spéciaux, à prix débattus, de fr. 240 à 250 la première catégorie.

Fers martelés.

Sans changement, à fr. 270 les barres marchandes et le maréchal.

Machine.

Les ronds de tréfilerie sont cotés par continuation, fr. 240 le no 21, 250 le no 20, en gare de Saint-Dizier.

Fil de fer puddlé.

Fil à clous, fr. 240 à 245 le no 20, avec un écart qui varie selon les usines ; quelques-unes font 16, 17 et 18 fr. d'écart par trou, suivant la composition de la demande ; une d'elles fait 20 fr. d'écart pour le premier trou, 18 pour le deuxième, et 16 ensuite ; d'autres font exceptionnellement 15 fr. d'écart jusqu'au no 13.

Le fil de fer quincaillier clair ou recuit, par botte de 25 kilog., 260 fr. le no 20, avec 20 fr. d'écart ; dito en bottes de 5 kilog., 1 fr. 40 le no 20, et 10 c. par numéro.

Pointes.

32 à 33 fr. le no 20, selon le rayon de vente ; ce prix est franco pour Paris et Strasbourg, et gares intermédiaires.

MÉTAUX.

CUIVRE	anglais en plaque,	261	»
	du Chili, rend. 96 0/0,	252	50
MINERAI	Corocoro,	255	»
ETAIN	Banca,	357	50
	anglais,	353	»
PLOMB	brut de France,	61	50
	d'Espagne,	62	»
ZINC	brut de Silésie,	55	»

Toujours même position sur tous les métaux, qui sont au grand calme.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1083 kilomètres.
1859. — 1018 —

12e année. — 31e semaine.

Du 29 juillet au 4 août 1860.

197.509 Voyageurs	485 207 16
Bagages, Marchandises, etc.	803.762 04
Total	1.288.969 20
Recettes antérieures	34.348.223 32
Total	35.637.192 52
31e semaine de 1860	1.288.969 20
Semaine correspondante de 1859	1.111.951 77
Différence	177.017 43
Recettes depuis le 1er janvier 1860	35.637.192 52
— — 1859	33.313.332 55
Différence	2.323.859 97

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 175 kil. — En 1859, 1 415 kil. — En 1860, 1 475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil.

Du 29 juillet au 4 août 1860.

112.520 Voyageurs	521.248 95
Bagages, Marchandises, etc.	780.218 07
Total	1.301.467 02
Semaine correspondante de 1859	1.177.184 06
Semaine correspondante de 1858	1.199 249 50
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	124.282 96
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	102.217 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860	37.1[illegible]9 038 43
— — 1859	36.604.034 84
Différence en faveur de 1859	444.103 61

CONCESSIONS NOUVELLES — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Juillet 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

5.496 Voyageurs	28.207 98
Bagages, Marchandises, etc.	24.847 76
Total	53.055 74
Mois correspondant de 1859	54 327 [illegible]
Différence	1.271 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	397.526 64
— — 1859	331 305 [illegible]
Différence	66.221 [illegible]

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville
1860. — Longueur exploitée : 111 kilomètres

17.072 Voyageurs	30.160 86
Marchandises, etc.	143.918 73
Total	174.079 59
Mois correspondant de 1859	125.476 44
Différence	48.603 15
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	1.130.793 14
— — 1859	810.947 45
Différence	319.845 69

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

129.873 Voyageurs	76.107 64
Bagages, Marchandises, etc.	1.655 05
Total	77.762 69
Mois correspondant de 1859	70.052 08
Différence	7.710 61
Recettes depuis le 1er janvier 1860	347.376 35
— — 1859	334.761 28
Différence	12.615 07

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 94 kilomètres.

6.032 Voyageurs	26.984 45
Bagages, Marchandises, etc.	66.506 15
Total	93.580 60
Recettes depuis le 1er janvier 1859	547.245 [illegible]

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859. — 1404 —
1858. — 1301 —

Du 29 juillet au 4 août 1860.

106.362 Voyageurs	774.196 89
Bagages et Marchandises	1.125 936 51
Total	1.900.133 40
Semaine correspondante de 1859	2.080.394 82
— — de 1858	1.582.009 92
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	180.261 42
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	318.123 48
Recettes depuis le 1er janvier 1860	54.549.650 61
— — 1859	58.502.893 98
Différence	3.953.243 37

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 470 kilomètres
1859. — 401 —

Du 29 juillet au 4 août 1860.

45.694 Voyageurs	124.497 55
Bagages et Marchandises	232.156 20
Total	356.653 75
Semaine correspondante de 1859	311.264 10
Différence	45.389 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	9.920.197 55
— — 1859	8.590.024 70
Différence	1.330.172 85

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1198 —

Du 29 juillet au 4 août 1860.

319.657 Voyageurs	576.808 65
Marchandises, etc. — Grande vitesse	69.915 60
— — Petite vitesse	431.309 80
Total	1.078.094 05
Semaine correspondante en 1859	1.010.208 98
Différence	67.885 07
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	29.000.015 35
— — 1859	27.150.799 90
Différence	1.849.215 45

NORD.

1860. Longueur exploitée : 984 kilomètres.
1859. — 984 —

Du 29 juillet au 4 août 1860.

160.380 Voyageurs	443.182 25
Bagages, Marchandises, etc.	665.541 40
Total	1.108.723 65
Semaine correspondante de 1859	1.017.684 13
Différence	91.039 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860	33.953.352 42
— — 1859	31.853.865 58
Différence	2.100.486 84

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)

Longueur exploitée : 11 kilom.

Du 29 juillet au 4 août 1860.

2.651 Voyageurs	2.885 50
Bagages, marchandises, etc.	77 90
Total de la semaine	2.963 50
Recettes depuis le 4 juin 1860	24.201 08

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 7[illegible]1 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 29 juillet au 4 août 1860

49.096 Voyageurs	182.983 80
Bagages, Marchandises, etc.	290.268 90
Total	473.252 70
Semaine correspondante de 1859	420.091 61
Différence	53.161 18

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	13.920.395 [illegible]
— — 1859	12.725.645 08
Différence	1.194 750 31

NOUVEAU RÉSEAU. — Juillet 1860
Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.
Longueur exploitée : 90 kilomètres.

15.910 Voyageurs	70.121 72
Bagages, Marchandises, etc.	28.194 60
Total	98.316 32
Recettes depuis le 1er janvier 1860	340.798 49

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 29 juillet au 4 août 1860

19.970 Voyageurs	76.979 84
Bagages et Marchandises	73.978 62
Total	150.958 46
Semaine correspondante de 1859	186 931 90
Produit kilométrique annuel, en 1860	34.075 35
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en moins	19.24 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	43.82 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.557.176 47
— — 1859	3.559.495 93

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 151 —

Du 29 juillet au 4 août 1860.

17.456 voyageurs	26.169 51
Bagages, Marchandises, etc.	50.452 75
Total	76.622 26
Semaine correspondante de 1859	60.041 39
Différence	16.580 87
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.028 166 09
— — 1859	1.799.159 35
Différence	229.006 74

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 29 juillet au 4 août 1860

13.382 Voyageurs	31.384 15
Bagages, Marchandises, etc.	28.689 86
Total	60.074 01
Semaine correspondante de 1859	54 990 92
Différence	5.083 09
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.554.731 65
— — 1859	1.489.288 [illegible]
Différence	65.443 10

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 29 juillet au 4 août 1860.

Voyageurs	2.466 60
Bagages, Marchandises, etc.	19 322 » »
Total	21.788 60
Semaine correspondante de 1859	20.535 60
Différence	1.253 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1860	659.930 70
— — 1859	726.262 20
Différence	66.331 50

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 22 au 28 juillet 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — 1859, 1102 kil.

107.202 Voyageurs	255.234 40
Bagages et Marchandises	407.249 80
Transports militaires	26.870 10
Total	719.354 30
Semaine correspondante de 1859	1.375.538 90
Différence	656.184 60

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — 1859, 214 kil.

40.014 Voyageurs	68.890 50
Bagages et Marchandises	28.984 45
Transports militaires	5.843 » »
Total	103.717 95
Semaine correspondante de 1859	116.665 » »
Différence	12.947 05

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	823.072 25
En 1859	1.492.203 90
Différence	669.131 65

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	24.306.861 38
En 1859	35.078.927 74
Différence	10.372.066 36

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres. 1859. — 1313 —

Du 29 juillet au 4 août 1860

41.679 Voyageurs ....En florins	122.068 » »
822.288 » » quintaux Marchandises	241.469 » »
Total	363.537 » »
Semaine correspondante de 1859	365,168 » »
Différence	3.369 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.327.725 » »
— — 1859	9.910.973 » »
Différence	407.752 » »

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 23 au 29 juillet 1860.

32.342 Voyageurs		50.473 55
Bagages, Marchandises, etc.		31.861 76
Recettes diverses		885 28
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis		25.855 87
Transports militaires		4.222 45
Total		113.288 91
Recettes correspondantes de 1859	90.978 06	242.279 13
Transports militaires	151.301 07	
Différence		128 990 22
Recettes depuis le 1er janvier 1860		3.554.813 31
— — 1859		3.925.580 91
Différence		370.767 60

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 22 au 28 juillet 1860.

Ligne d'Alicante.

1860 — Longueur exploitée : 482 kilomètres. 1859. — — 482 —

14.010 Voyageurs	110.288 40
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.674 51
— (petite vitesse)	194.214 19
Total de la semaine	316.177 10

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée, 57 kilomètres. 1859 — — 57 —

8.560 voyageurs	11.874 87	20.254 34
Bagages, March. (gr. vit.)	5.092 68	
Marchandises (petite vit.)	3.286 79	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.

1860. — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

1.201 Voyageurs	3.091 60	6.390 88
Bagages, March. (gr. vit.)	1.113 43	
Marchandises (petite vit.)	2.185 85	
Total des trois lignes réunies		342.822 32
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		8.804.890 48
Total		9.147.712 80

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres. 1859. — — 275 —

Du 29 juillet au 4 août 1860.

37.916 Voyageurs	53.569 70
Marchandises et Bagages	24.937 02
Total	78.506 72
Période correspondante de 1859	74.099 93
Différence	3.806 79
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.759.955 97
— — 1859	1.613.255 97
Différence	146.700 » »

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée 217 kilomètres. 1859. — 236 —

Du 29 juillet au 4 août 1860

41.376 Voyageurs	101.388 95
Bagages, Marchandises	44.241 61
Total	145.630 56
Semaine correspondante de 1859	130.229 47
Différence	15.401 09
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.222.114 58
— — 1859	2.795.240 82
Différence	426.873 76

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée 97 kilomètres

Du 27 juillet au 2 août 1860.

17.246 Voyageurs	31.681 65
Bagages, Marchandises, etc.	16.004 92
Total	47.686 57
Semaine correspondante de 1859	34.198 83
Différence	13 487 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.101.685 23
— — 1859	853.538 63
Différence	248.146 60

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée 51 kilomètres

Du 22 au 28 juillet 1860.

2.748 Voyageurs	3.023 » »
Bagages, articles de messagerie	289 26
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	9.974 37
Total de la semaine	13.286 63
Recettes antérieures	208.608 24
Total général	221.894 87

ANVERS A GAND.

Juillet 1860.	66.244 51	7 1ers mois 1860	440.399 92
Juillet 1859.	62.170 50	id. 1859	405.144 28
Différence	4.074 01		35.255 34

BARCELONE A SARAGOSSE.

Section. de *Barcelone à Manresa.*

Kilomètres entièrement exploités, 66.

29e semaine. Du 15 au 21 juillet 1860. inclusivement.

Recettes	19.436 »
Semaine correspondante de 1859	17.755 »
Augmentation	1.681 »
Soit augmentation kilométrique	9.5 0/0
Ligne de Manresa à Lérida	17.275 40
Recettes totales de la semaine sur les deux lignes	36.731 51

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 15 au 21 juillet 1860

29e semaine	29.372 15
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	41.187 95
Semaine correspondante de 1859	33.298 30
Différence	7.889 65
Total des recettes depuis le 1er janvier	1 191.641 05

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

20e semaine, du 15 au 21 juillet.

5.192 Voyageurs	21.790 39
Recettes antérieures depuis le 1er mars	487.008 59
Total	508.798 98

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	0/0
Juin	82.161 15	74.093 18	8.067 97	10.88
6 1ers mois	693.972 48	603.913 54	90.058 94	14.91

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860.	0/0.
Juin	931,976 65	844,038 99	87,937 65	10.41
6 1ers mois.	8,567,734 61	7,883,107 32	684,537 29	8.68

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés au 30 juin 1860	62.186
— — 1859	57.789
Augmentation au 30 juin 1860	4.397 becs
Recettes du gaz. — Juin 1860	125.644 94
Recettes du gaz. — Juin 1859	121.750 46
Augmentation en juin 1860	3.894 48
Recettes de l'exercice 1859-1860	2.540.367 73
— 1858-1859	2.267.622 47
Augmentation pour l'exercice 1859-60	272.745 26

OMNIBUS DE PARIS

Du 29 juillet au 4 août 1860

		Par journée d'Omnibus de Paris.	Par journée d'Omnibus de Banlieue
Recettes	281.056 50	84 13	51 12
Semaine correspondante de 1859	312.604 85	91 91	65 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	8.453.858 » »	84 46	47 61
Période correspondante de 1859	8.749.510 60	86 99	54 98
Différence	295.652 40	2 53	7 37

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BARCELONE A SARAGOSSE

Avis aux Actionnaires.

Lors de l'admission à la cote de la Bourse de Paris des actions du chemin de fer de Barcelone à Saragosse, la Compagnie, pour se conformer aux conditions de cette admission, invita les porteurs d'actions qui voudraient négocier leurs titres en France, à les faire présenter préalablement au siége de la Société, à Barcelone, pour que la traduction française et l'estampille de la Compagnie y fussent apposées. Malgré cet avis, une certaine quantité de titres ne portant ni traduction ni estampille ont été introduits sur le marché français, et leur négociation a donné lieu à quelques difficultés. Pour porter remède à cet état de choses et éviter aux actionnaires le déplacement de leurs titres, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné pouvoir à ses banquiers de Paris de procéder à la régularisation de toutes les actions se trouvant dans le cas ci-dessus indiqué. En vertu de cette autorisation, MM. les actionnaires porteurs de titres non traduits et non estampillés, sont invités à se présenter tous les jours, de dix heures à trois heures, chez MM. A. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18, pour y déposer leurs actions, qui leur seront rendues après mise en règle. Toute négociation à la Bourse de Paris d'actions non pourvues de cette formalité est interdite.

Paris, le 10 août 1860.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Société, un appel de fonds de 100 fr. par action.

Ce versement a lieu jusqu'au 20 août courant.

Passé ce délai, il sera perçu, conformément aux statuts, des intérêts de retard, à raison de 6 0/0, depuis le 20 juillet jusqu'au jour du paiement, et cela sans préjudice de tous autres droits résultant des statuts.

Les versements sont reçus tous les jours, fêtes et dimanches exceptés:

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin;

3° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel et Ce;

4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirch;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

BIBLIOTHEQUE DES

CHEMINS DE FER

FORMAT IN-18 JÉSUS

LIBRAIRIE L. HACHETTE ET Ce

EXTRAIT DU CATALOGUE

ROMANS ET NOUVELLES

(Suite)

	fr.
MARTIN (HENRI)	
Tancrède de Rohan	1
MERCEY (F. DE)	
Burck l'étouffeur, — les Frères de Stirling	1
MICHIELS (A.)	
Les Chasseurs de chamois	2
MULLER (EUGÈNE)	
La Mionette, — la Ronde du loup.	1
PALLU (LÉOPOLD)	
Les Gens de mer	2
RENAUT (ÉMILE)	
Rose André, — un Van Dick, — le Filleul du notaire	2
REYBAUD (Mme CHARLES)	
Faustine	1
Hélène	1
La dernière Bohémienne..........	1
Le Cabaret de Gaubert...........	1
Le Cadet de Colobrières	2
Le Moine de Chaalis	2
L'Oncle César	1
Mademoiselle de Malepeire.......	1
Misé Brun	1
Sydonie	1
RIVIÈRE (HENRI)	
Pierrot, — Caïn	1
ROBERT (ADRIEN)	
Contes excentriques.............	2
Nouveaux contes excentriques.....	2
SAINTINE (X.-B.)	
Antoine, l'ami de Robespierre.....	1
Chrisna	2
Le Mutilé	1
Les Métamorphoses de la Femme..	2
Les Trois Reines	2
Un Rossignol pris au trébuchet, — le Château de Génappe,— le Roi des Canaries	2
Une Maîtresse de Louis XIII	2
SAND (GEORGES)	
La Mare au diable	1
La petite Fadette	1
Narcisse	2
SERRET (ERNEST)	
Elisa Méraut	1
Francis et Léon	2
Perdue et retrouvée	2
ULBACH (LOUIS)	
Les Roués sans le savoir.........	2
WAILLY (L. DE)	
Angelica Kauffmann, 2 vol........	4
Les deux Filles de M. Dubreuil, 2 v.	4
Stella et Vanessa	1
WEILL (ALEXANDRE)	
Histoire de village	2

Chacun de ces volumes sera envoyé franco à toute personne qui transmettra le prix ci-dessus en un mandat sur la poste et par lettre affranchie.

S'adresser :

A PARIS, rue Pierre-Sarrazin, 14;

A LONDRES, King William street, Strand;

A LEIPZIG, Post strase, 15.

Chez les libraires de la France et de l'étranger, et dans les principales gares de chemins de fer.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux GUIENNE, commandant Enout, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 août pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 28 juillet 1860.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte et Alexandrie, Jaffa et Beyrouth. — Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 19 août.

SYRIE ET ANATOLIE. — Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 12 août.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Malgré des tendances favorables qui se traduisent toujours par les mêmes symptômes, abondance de l'argent, spéculation au comptant et fermeté relative de la rente, l'aspect général du marché n'a guère varié cette semaine, et la hausse ne peut faire de progrès sérieux. La situation n'a réellement pas changé, et rien n'indique qu'elle doive se modifier prochainement.

Il est vrai que le nombre déjà bien restreint des capitalistes et des spéculateurs s'est encore réduit cette semaine, et la tenue des cours était très-lourde. Il n'y a aucune décision parmi les quelques personnes qui fréquentent encore la Bourse, et comme les entraînements qui résultaient souvent des impressions spontanées d'un public nombreux ne peuvent plus exister, il ne s'engage que des transactions sans importance. Aussi, pendant toute cette semaine, rien n'était plus monotone que la physionomie de la Bourse; le parquet restait presque toujours inoccupé, et ce n'était que par exception qu'on entendait faire des demandes et des offres, la plupart du temps sans importance.

La signature de la convention intervenue entre les cinq grandes puissances pour l'expédition de Syrie et le départ des troupes, tout en répondant au vœu unanime du public, n'a cependant pas exercé d'influence.

Bien que tout permette d'espérer un prompt et heureux résultat de cette expédition, la spéculation reste dans l'expectative jusqu'à ce que ce résultat soit obtenu; c'est toujours l'incertitude, et, comme l'a dit l'Empereur, la question d'Orient peut s'engager d'un jour à l'autre. Tel est le raisonnement que font les baissiers et les peureux.

L'argent est timide de sa nature, et il reste volontiers dans ses cachettes lorsqu'on parle de batailles et de coups de canon, et il faudrait des spéculateurs plus hardis que ceux que nous voyons aujourd'hui pour escompter dès à présent les succès de l'avenir.

C'est donc la stagnation la plus complète qui règne sur le marché, mais sans probabilité de baisse.

La question est de savoir si la stagnation des cours et le calme des affaires persisteront pendant le mois actuel qui est celui des voyages et de la villégiature.

En résumé, tout s'est borné cette semaine à un mouvement moyen de 10 c. à 15 c. dans un sens ou dans l'autre, sur la rente. Le marché des chemins de fer n'a pas été plus animé, et c'est encore le marché des valeurs industrielles qui seul a donné lieu à quelques affaires, sur la Caisse générale des chemins de fer, dont la hausse s'est maintenue, et sur le sous-comptoir des Entrepreneurs qui se tient toujours entre 15 et 20 fr. de prime.

Samedi. — Affaires nulles, cours complétement stationnaires; pas de changement sur les consolidés, pas de variations sur la rente, point sur le Mobilier ni sur les chemins. En fait de valeurs financières et industrielles on ne s'occupe guère que de la Caisse générale des chemins de fer dont les actions parties de 252 50 sont tout près de 300. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs est très-bien tenu à 117 50. Le 3 0/0 n'a eu vraiment qu'un cours, 68 25, tantôt offert et tantôt demandé. L'Orléans est à 1,371 25, le Nord, à 960; l'Est, à 622 50; le Lyon, à 887 50; le Midi, à 502 50; l'Ouest, à 580; le Genève, à 367 50; les Autrichiens, à 505; les Lombards, à 496 25; le Saragosse, à 522 50; le Séville à Xérès, à 490; le Barcelone, à 440; le Pampelune, à 480. Les obligations françaises et étrangères sont bien tenues.

Lundi. — Pas plus d'entrain que l'avant veille. Les deux dépêches de Londres accusent 1/8 de baisse sur les consolidés. Le 3 0/0 a débuté à 68 15, a fait 68 20 et reste à 68 15. Le Mobilier est plus faible de 683 75 à 685. Les chemins sont sans variations notables sur les cours de samedi, l'Orléans, à 1,370; le Nord, à 957 50; l'Est, à 627 50; le Lyon, à 890; le Midi, à 501 25; l'Ouest, à 580; les Lombards, à 495; le Saragosse, à 525; les Romains, à 345; le Barcelone, à 440; le Pampelune, à 480. La hausse des actions de la Caisse générale des chemin de fer s'est développée; les négociations se font de 307 50 à 310. Les Ports de Marseille sont fermes à 425; la Compagnie immobilière Rivoli, à 121 25; le Sous-Comptoir des Entrepreneurs, de 117 50 à 116 25. La dette intérieure d'Espagne a nivelé son cours avec celui de la dette extérieure; toutes les deux se tenaient aujourd'hui à 47 5/8. La dette différée est restée ferme à 39 7/8. Les obligations continuent à être recherchées. Les Romaines, à 248 75; les Pampelune, à 252 50; les Séville à Cadix, à 255, et les Autrichiennes, à 261 25.

Mardi. — La Bourse est déserte, on fait peu d'affaires, on s'occupe de l'emprunt piémontais et de l'émission des obligations de la ville de Paris, et on les compare avec les obligations de chemins de fer; toutefois le marché a conservé jusqu'à la clôture une grande fermeté. Le 3 0/0 reste à 68 25; le Mobilier, à 687 50; l'Orléans, à 1,367 50; le Nord, à 957 50; le Lyon, à 888 75; les Autrichiens, à 503 75. Au comptant, le cours moyen du 4 1/2 ressort à 97 82 1/2; celui du 3 0/0 à 68 15. Les consolidés n'ont éprouvé aucun changement. Le 3 0/0, après avoir fait 68 10 et 68 25, se tient depuis longtemps aux environs de 68 20. Le Mobilier et les chemins gardent leurs cours d'hier. Les chemins espagnols ont une tendance très-prononcée à la hausse. Le Saragosse a donné le branle en s'élevant à 537 50. Le Barcelone est demandé à 447 50; le Pampelune, à 485. La hausse rapide des actions de la Caisse générale des chemins de fer a donné lieu à quelques réalisations de bénéfice qui ont pesé sur les cours de cette valeur, qui est néanmoins très-ferme à 306 25. On a affiché à l'escompte 750 actions du Béziers, 425 du Mobilier, 175 du Nord de l'Espagne et 1,500 de rente à 1/2.

Mercredi. — Les dispositions sont un peu meilleures que les jours précédents; on semble moins inquiet sur les conséquences de l'expédition de Syrie. Les premiers moments de la Bourse ont vu quelques affaires sérieuses s'engager autour du parquet. On a pris de la rente à 68 27, 68 30 et 68 35. Les valeurs diverses ont eu peu de cours à noter. Le Crédit mobilier a fait 688, 690, 692, 693, 695 et 692. Les chemins sont toujours dans les prix presque invariables des jours précédents. Les titres du Béziers, dont les actionnaires s'étaient réunis la veille en assemblée générale, ont été soutenus par un escompte de 475 actions. Cependant on ne les prenait que dans les cours de 77 50. Le marché des titres industriels était relativement, assez animé. Les Sous-Comptoir des Entrepreneurs, malgré des ventes à découvert, sont demandés à 116 50. Les Docks viennent de reprendre le prix de 210 fr.; la Caisse Mirès est à 305 et 307; les Ports de Marseille, à 420; les Petites-Voitures, à 68; le Comptoir Bonnard, à 47 50; les Omnibus sans coupons, à 900, et les Gaz, à 902 50. Vers la fin de la Bourse une avalanche de nouvelles fait descendre le 3 0/0 à 68 10; on ferme à 68 15.

Jeudi. — Un temps affreux pesait sur le commencement de la Bourse; mais un rayon de soleil et quelques achats au comptant ont fait reprendre le 3 0/0, qui avait ouvert en baisse, à 68 15; il ferme à 68 25. Le Crédit foncier, dont l'agrandissement se fait remarquer tous les jours, s'est fait à 885. Le Crédit industriel et commercial a fait au comptant 577 50. Le Crédit mobilier s'est tenu à 690 et 695. Les chemins de fer ont été cotés: Orléans, 1,367 50 et 1,368 75; l'Est, 637 50, 40, 38, 75 et 640; le Midi s'est fait à 585 et 583 75; Lyon-Méditerranée, à 888 75. Les Autrichiens étaient demandés à 501 25; les Lombards, à 491 25. Les Saragosse sont toujours à 538 et 540; les Séville-Xérès, à 490; les Barcelone, 452 50. Les obligations de chemins de fer étaient demandées, et on parlait beaucoup de l'émission des obligations des chemins de fer romains, qui se fait au cours de 245, produisant un intérêt de 15 fr. avec remboursement à 500 fr. par voie de tirage au sort.

Vendredi. — Le bilan de la Banque, diversement interprété d'abord, a cependant fini par être considéré comme favorable; mais des bruits politiques pesaient sur la Bourse, qui s'est ouverte dans d'assez mauvaises conditions. Cependant le premier cours du 3 0/0 était au-dessus du cours de clôture de la veille, du moins pour le comptant. La rente ferme à 68 15 avec 10 c. de baisse. Le 4 1/2 0/0 est à 98 25. La Banque de France est cotée à 2,825; l'emprunt de la Seine, à 223 75. Le Crédit foncier est ferme à 880. Les Obligations font 482 50; les promesses, 1,015. Le Crédit industriel varie entre 577 50 et 580; le Crédit mobilier, entre 692 50 et 686 25. Le Comptoir d'escompte a perdu 10 fr. à 640. Les chemins ont peu varié. Les cours varient pour l'Orléans entre 1,367 50 et 1,370; pour le Nord ancien, entre 957 50 et 958 75. Le Nord nouveau fait 875; actions sorties, 920. L'Est finit à 636 25; le Lyon, à 885; le Midi, à 502 50; l'Ouest, à 586 25; le Genève, à 367 50. Les Autrichiens sont en baisse de 501 25 à 495; les Lombards, de 492 50 à 482 50. Le Saragosse est ferme à 540; le Barcelone, à 450; les Romains, à 347 50. — Les Obligations étrangères sont bien tenues. On cote la Caisse générale des chemins de fer à 302 50.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Marché	Dénomination.	Dernier cours comptant.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Versé.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts et dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	100.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Banque de l'Algérie	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Civ.	Comptoir Lyonnais	[illegible]	7.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Comptoir [illegible] Bonnard et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	11 25	7.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Général	»	600	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Sécurité	28 0/0 b.	800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Union des ports	»	1.500	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Lloyd français	»	1.200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Océan	»	200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	1- 0/0 b.	400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	31 0/0 b.	910	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	910	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1.200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Comptoir	pair.	610	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	213 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	120 »
A	[illegible]	170 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	150 »
A	[illegible]	72 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	200 »
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	216 »
A	[illegible]	06 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	120 »
A	Urbaine	32 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Providence	75 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES VIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	7.000	»	avril	[illegible]
A	[illegible]	60 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les 2 ans	150 »
A	[illegible]	3 0/0 p.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les ans	30 »
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS TERRE.						
A	Omnibus de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	juin	36 »
C	Omnibus de Lyon	62 50	60.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Londres	31 25	250.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	100.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	[illegible]	66.120	1.255	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	— actions de jouissance	37 50	25.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	— act. [illegible]	[illegible]	27.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	8.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible], actions de capital	[illegible]	10.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	600	5.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	735 »	11.550	1.000	»	[illegible]	[illegible]
C	Sambre inférieure	1500 »	2.900	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	5.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	65.000	533 33	»	[illegible]	[illegible]
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	420 »	30.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Pont, [illegible] et port de [illegible]	150 »	7.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Pont de Rouen	600 »	580	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
C	Ponts réunis	[illegible]	8.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31/2 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31/4 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	330 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	21/2 0/0
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ	415 »	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	700 »	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie génér. de maritime	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie de navigation [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Armements Bazley et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Bassin-Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	315 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mai	20 »
Civ.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril	[illegible]
Civ.	[illegible]-Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	10 »
[illegible]	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	32 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Charolles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Loyre et [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Épinac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	125 »
A	Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	12
A	Mont-Rambert et la Béraudière	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	3 »
A	Saint-Étienne	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	10 »
A	Rive-de-Gier	318 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	723 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	80 »
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	375	[illegible]	[illegible]	4 »
»	[illegible] et [illegible]	155 »	»	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	[illegible]	250	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	101 »	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	108 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	17 50

Marché	Dénomination.	Dernier cours comptant.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Versé.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts et dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Bel-Oum-Théboul	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Son[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	80 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	75 »
A	Stolberg et Westphalie, pri[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Corphalie, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	[illegible], zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	16 19
	HAUTS FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	60 »
C	Allevard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Bazas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	20 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
[illegible]	Hayange	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Maubeuge [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	20 »
C	Fourchambault	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	12 »
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	21 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Méditerranée (forges et chant.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Firminy	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Pont-Lévêque (Vienne)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Providence (Belgique)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Phœnix-métallurg. [illegible]	[illegible]	60.000	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	[illegible]	15.000	[illegible]	»	[illegible]	57 50
C	Chouteau et Cᵉ	[illegible]	4.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Gandolin et Cᵉ	[illegible]	2.300	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Christofle et Cᵉ	700 »	3.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	[illegible]	21.500	[illegible]	»	[illegible]	18 20
A	Compagnie immobilière (8[illegible])	[illegible]	240.000	[illegible]	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	[illegible] 75	240.000	[illegible]	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	173 »	110.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Union des Gaz	36 75	30.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Marseille (et usines de Portes)	150 »	25.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Versailles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Boulogne, Sèvres, etc.	650 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Calais	500 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Cherbourg	601 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	1076 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	4310 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et Lyon	1731 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	1750 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	550 »	»	»	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	1400 »	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
	FILATURES.						
A	[illegible] (Amiens)	537 50	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Cohin	480 »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Société Lelasseur	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Pont-Remy	225 »	[illegible]	[illegible]	»	25 avril	[illegible]
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	4 25
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11 [illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Montluçon	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
A	Oignies (Belgique)	[illegible]	[illegible]	500	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	[illegible]	300	»	[illegible]	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ, Vidanges	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Constructeur [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Chollet et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] (E. [illegible] et Cᵉ)	[illegible]	[illegible]	250	»	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre.	Taux de rembourse-ment.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	[illegible]	11	avril octobre	25 »
50	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	480 »	30.000	[illegible]	15	janvier juillet	30 »
[illegible]	Messageries imp. [illegible]	535 »	12.000	[illegible]	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1000 »	»	1.200	»	[illegible]	50 »
»	— nouvelles	1022 50	18.000	1.250	75	[illegible]	54 »
»	Grand'Combe. — [illegible]	1020 »	6.000	1.250	[illegible]	[illegible]	50 »
»	— nouvelles	1000 »	10.000	1.250	[illegible]	[illegible]	50 »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	[illegible]	[illegible]	janvier [illegible]	15 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	12.000	[illegible]	[illegible]	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	445 »	13.000	500	[illegible]	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) [illegible]	[illegible]	8.000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	292 25	10.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	217 50	20.000	[illegible]	[illegible]	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, [illegible]	435 »	2.110	[illegible]	[illegible]	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	272 50	7.000	300	[illegible]	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail [illegible]	450 »	8.400	[illegible]	11	janvier juillet	[illegible]
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible]	»	[illegible]	»	15 janv. juillet	[illegible]
[illegible]	Gaz de Paris	480 »	25.500	500	[illegible]	janvier juillet	25 »
221	Union des gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
»	Gaz de Lyon	[illegible]	3.000	[illegible]	[illegible]	15 mai nov.	[illegible]

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 4 AU 10 AOUT

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
[illegible]	[illegible]	99	400.000	500	•	91 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible] 25	[illegible] 25	1350	1360	1360	1365 50	[illegible] 75	1367 50	1366 25	1366 25	1367 50	1367 50
919	1505	99	400.000	400	•	65 59 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	960	961 25	957 50	960 25	957 50	957 50	957 50	957 50	958	957 50	960	957 50
•	•	•	83.300	400	250	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	..	..	877 50	..	875	875	870	875	872 50	875	875	875
•	•	•	41 [illegible]	•	•	•	•	Nord-Est (au 1er tirage)	917 50	..	920	..	915	..	917 50	..	[illegible]	..	920	..
1618	1930	99	590.000	500	•	39 70 pour 1859	mai 1860	Est	623	625	627 50	625	630	631	630	627 50	630	626 75	631 50	630 25
1163	[illegible]	•	600.000	500	•	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
793	1023	99	250.000	500	•	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	510	511 25	501 25	501 25	503 50	503	505	503 75	503 25	506 25	503 25	502 50
1198	[illegible]	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	560	560	570	570	570	571 25	[illegible]	561 25	[illegible] 75	565	565	560 25
229	234	99	90.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	367 50	..	365	..	..	367 50	367 50	367 50	365	..	365	367 50
52	52	99	30.000	500	•	..	octobre 1857	Graissessac à Béziers	82 50	77 50	85	90	85	90	88 50	85	85	83 75	87 50	..
134	195	99	75.000	500	..	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	..	..	590	..	590	..	..	..	..	..	590	..
134	436	99	42.000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	..	..	..	..	..	..	440	..	..	..	440	..
•	•	•	54.000	500	250	..	juillet 1860	Ardennes nouveau	..	..	..	..	..	..	440	..	430	..	..	..
1323	1310	92	400.000	500	•	30 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens	510 25	507 50	506	502 50	505	503 75	505	502 50	506	502 75	505 75	495
214	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	395	..	393 50	..	397 50	..	395	396 75	395	395	395 25	395
•	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (130 fr. payés)	..	..	..	..	..	..	490	..	490	477 25	480	..
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	..	..	451 75	..	455	..	..	..	..	453 50	455	..
40	175	99	80.000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	220	..	222 50	•	220	•	223 50	•	222 50	•	..	•
201	241	99	72.000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse	..	•	..	•	..	•	480	•	..	•	415	•
..	187	99	55.[illegible]	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	478 75	..	..	..	478 75	..	475	..	475	..	475	..
472	865	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	536 25	535	530	536	540	540	538 75	537 50	540	541 25	541 25	540
184	204	99	90.000	5[illegible]	..	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	478 75	..	478 75	..	480 75	..	452 50	..	451 25	..	450	..
•	619	99	170.000	500	..	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	341 75	..	343	..	..	..	350	..	347 50	..	347 50	..
•	•	99	36.000	500	..	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
•	135	99	47.[illegible]	500	..	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	490	..	486	..	487 50	..	492 50	490	491 50	..	490	..
1396	3113	90	750.000	500	250	..	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-Lomb.	[illegible]	486 25	485	485	486 25	485	492	483 75	482 50	483 75	483 50	482 50
•	723	99	200.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	453 75	..	457 50	456	460	457 50	460	458 75	455	460	455	458 75
•	•	99	5[illegible]	500	250	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	..	..	..	..	370	..	..	..	370	..	..	..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	4	6	7	8	9	10
1845	5.000	1905	750	•	1.250	décembre	50	janvier, juillet	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1847-1849	12.000	1901	•	•	1.250	juin	50	D°	St-Germain (nouvelles)	[illegible]	..	..	..	..	..
1841	2.775	1894	1100	•	1.250	mars	50	avril, octobre	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	..	..
1842	[illegible]	1891	1125	•	1.250	décembre	50	janvier, juillet	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1848	13.333	1938	750	•	1.250	décembre	50	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	9[illegible]0	9[illegible]0	9[illegible]0	9[illegible]0	9[illegible]0	..
1843	6.000	1903	•	•	1.250	juin	50	D°	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
•	8.000	1927	•	•	1.250	mai	50	D°	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1853	1.000	•	•	•	1.250	février	50	D°	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•
1852-1854	34.530	1903	divers	•	1.250	juin	50	D°	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	975
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février	50	mars, septembre	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	950	..	..	..	..
1852	80.000	1926	1050	•	1.250	septembre	50	avril, octobre	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1036 25	1030	..	..	1030	..
1847-1854	[illegible]	1928	divers	•	1.250	novembre	50	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	..	..	..	..	..	..
1854	24.000	1903	500	•	625	mai	25	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	481 50	..	..	482 50	..	..
1854	102.614	1952	•	•	625	décembre	25	D°	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	..	..	..	..	..	..
1852	120.000	1956	•	•	625	mars	25	avril, octobre	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	510	512 50	..	512 50	..	..
1852	[illegible]	1952	divers	•	6[illegible]0	mai	2[illegible]	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	490	491 50	490	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	5.000	1955	•	•	500	juillet	20	mai, novembre	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	22.000	1955	500	•	500	juin	15	février	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	..	..	..	..	..
1843	6.000	1918	•	•	1.250	juin	40	janvier, juillet	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	..	..	..	..	..	..
1855	255.000	1956	•	•	500	décembre	15	D°	Grand-Central (nouvelles)	297 50	297 50	297 50	..	297 50	296 25
1852	61.043	1952	•	•	500	décembre	15	D°	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	..	..	..	..	..	..
1856	[illegible]	1954	divers	•	500	juin	15	D°	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50	..
1852-1860	[illegible]	1951	divers	•	500	décembre	15	D°	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	295 75	300	300	297 50	300
1854-1860	[illegible]	1941	divers	•	500	mai	15	D°	Nord	305	303 75	303 75	300	303	303 75
185-	97.719	1954	285	•	500	décembre	15	D°	Lyon à Genève (anciennes) gar.	..	297 50	..	..	..	297 50
1857-1860	137.634	1954	•	•	500	décembre	15	D°	D° (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	..	[illegible]	[illegible]
•	150.000	1965	•	•	500	mars	15	avril, octobre	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1960	divers	•	500	avril	15	janvier, juillet	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	297 50
•	211.000	1963	285	•	500	décembre	15	D°	Bourbonnais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1967	divers	•	500	juin	15	D°	Midi gar.	297 50	297 50	297 50	297 50	297 50	[illegible]
•	22.640	1966	280	•	500	décembre	15	avril, octobre	Bességes à Alais	..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	..
1857	[illegible]	1959	divers	•	500	mai	15	juin, décembre	Est (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	297 50
•	[illegible]	1956	•	•	500	•	15	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1957	•	•	500	juin	15	D°	Dauphiné gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	1958	•	•	500	décembre	15	D°	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1960	divers	•	500	•	15	mars, septembre	Chemins autrichiens gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	[illegible]	1919	divers	•	500	•	15	janvier, juillet	Chemins lombardo-vénitiens gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	251 50	251 25	251 25
1858	[illegible]	1951	250	•	500	•	15	janvier, juillet	Chemins de fer Romains gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	•	1964	•	•	500	•	15	avril, octobre	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	100.000	[illegible]	•	•	500	avril	15	janvier, juillet	Madrid à Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	24.576	1957	300	•	500	•	15	D°	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	•	1905	•	•	500	•	15	D°	Séville à Jerez	[illegible]	[illegible]	[illegible]	..	[illegible]	..
•	200.000	1955	divers	•	500	•	15	avril, octobre	Nord de l'Espagne	[illegible]	253 75	[illegible]	253 75	253 75	[illegible]
•	[illegible]	1957	140	•	500	septembre	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers	101 75	101 75	102 50	101 75	103 75	101 75
1860	62.500	1947	240	•	500	•	15	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 4 Comptant	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Comptant	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Comptant	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Comptant	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Comptant	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Comptant	Vendredi 10 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 30	68 25	68 15	68 15	68 25	68 25	68 15	68 15	68 20	68 25	[illegible]	68 15
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	97 75	..	97 25	97 60	97 90	97 75	98	97 95	97 10	96 95	[illegible]	..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	[illegible]	•	..	..	[illegible]	•	[illegible] 75	..	[illegible]	•	[illegible]	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	[illegible]	..	[illegible]	..	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	..	[illegible]	..	[illegible]	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	457 50	..	[illegible]	..	[illegible]	..	[illegible]	..	[illegible]	..	[illegible] 50	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450	..	451 25	..	..	•	450	•	451 25	•	..	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	[illegible] 75	•	[illegible] 75	•	..	•	[illegible] 75	•	[illegible] 75	•	[illegible]	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1860	92 50	•	93 50	•	92 50	•	92 50	•	92 50	•	91 10	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1012 50	•	..	•	1012 50	•	..	•	1012 50	•	1015	•
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	572 50	..	573 50	575	..	..	575	580	[illegible]	..	[illegible]	..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé juillet 1860	[illegible]	687 50	687 50	685	687 50	687 50	[illegible] 50	687 50	687 50	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	[illegible]	•	[illegible]	•	..	•	[illegible]	•	..	•	[illegible]	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	[illegible]	•	491 25	•	492 50	•	492 50	•	490	•	497 50	•
Département de la Seine, Obligations 1857 jouiss. juillet 1860	..	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible] 75	..	[illegible]	•	[illegible] 75	•
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	..	•	..	•	..	•	•	•	..	•	..	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 1/8	•	93 3/8	•	93 3/8	•	93 3/8	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	..	•	..	•	..	•	..	•	97 ..	•	..	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]	..	84	..	[illegible]	..	[illegible]	..	[illegible]	•	[illegible]	..
— 3 0/0, jouissance juillet 18..	..	•	..	•	..	•	[illegible]	•	..	•	[illegible] 75	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	[illegible]	•	80 1/2	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	..	..	[illegible] 50	..	..	..	[illegible]	..	..	..	..	..
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	..	•	[illegible]	•	[illegible]	•	79 1/2	•	79 3/4	•	79 3/4	•
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés jouissance juillet 1860	..	..	[illegible]	..	..	466 25	[illegible] 25	..	[illegible]	..	[illegible]	..
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	..	..	[illegible] 7/8	..	[illegible] 1/2	..	[illegible] 7/8	[illegible]	[illegible] 3/4	..	[illegible]	[illegible] 7/8
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	..	•	..	•	[illegible]	•	[illegible]	•	..	•	[illegible] 1/4	•
D° D° 1851, jouissance juillet 1860	47 5/8	..	47 5/8	..	47 7/8	..	..	..	[illegible]	..	[illegible]	..
D° intérieur, jouissance juillet 1860	..	47 5/8	47 1/4	47 5/8	47 1/2	47 5/8	47 3/4	47 7/8	..	47 3/4	[illegible]	47 3/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	..	•	..	•	94	•	94	..	..	•	..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1041 — 19e ANNÉE — N° 33 — SAMEDI 18 AOUT 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris	10 fr.	par an
Départements	12	—
Étranger	10	—

PRIX DES INSERTIONS

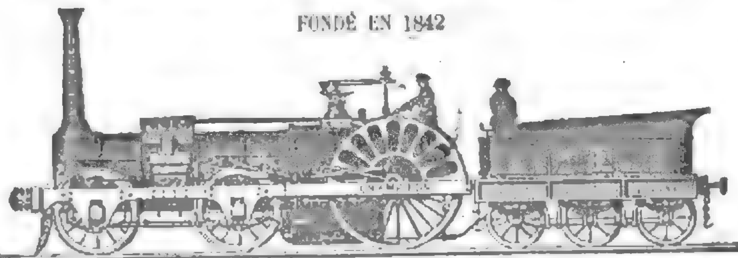
Corps du Journal (la ligne)		2 fr. »
Aux Annonces	—	1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AUJOURD'HUI SAMEDI

clôture de l'émission

DE

40,000 OBLIGATIONS

DES

CHEMINS DE FER ROMAINS

S. S. le Pape Pie IX, par son rescrit souverain en date du 7 mars 1860, a donné à la Société générale des chemins de fer Romains l'autorisation de compléter son réseau par sa fusion, sous forme de cession, avec la Société Pio-Latina, concessionnaire des lignes de Rome à Frascati et de Rome à Ceprano (frontière napolitaine).

En outre, S. S. le Pape a daigné accorder pour la ligne de Rome à Frascati un supplément de garantie de revenus de 300,000 fr.

Qui, ajoutée à la garantie déjà accordée au chemin de Rome à Ceprano de 1,620,000

Forme une garantie de revenus afférente à ces lignes de 1,920,000 fr.

Cette garantie s'ajoute aux revenus déjà assurés par le gouvernement pontifical à la Société générale des chemins de fer Romains.

Enfin le Saint-Père, par ce même rescrit, a autorisé l'émission d'un nouveau capital de 32,000,000 de fr. en obligations.

L'assemblée générale des chemins de fer Romains, se conformant au rescrit du Saint-Père, a approuvé, dans sa séance du 25 juillet dernier : 1° l'annexion des lignes nouvelles ; 2° la création d'un capital obligations de 32 millions de francs.

En conséquence et à valoir sur ce capital :

La Caisse générale des chemins de fer émet :

40,000 obligations de la Société générale des chemins de fer Romains.

Ces obligations rapportent 15 fr. d'intérêt payables les 1ᵉʳ janvier et 1ᵉʳ juillet :

A Rome, à la Banque romaine;
A Paris, chez MM. Mirès et Cᵉ;
A Marseille, chez dᵒ;
A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse, } au Syndicat des Agents de change.

Ces obligations, remboursables par tirage au sort à 500 fr. chacune, sont émises à 245 fr., et payables comme suit :

45 fr. en souscrivant ;
100 fr. dans les dix jours qui suivront la répartition;
100 fr. du 20 au 30 octobre prochain.

La souscription est ouverte à partir du SAMEDI 11 AOUT :

A ROME, à la Banque romaine ;
A PARIS, chez MM. J. MIRÈS et Cᵉ, rue de Richelieu, 99.

Dans les villes où il y a des succursales de la BANQUE DE FRANCE, on peut verser au crédit de MM. J. MIRÈS et Cᵉ.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Sur tous les points de l'Europe l'attitude des populations et des gouvernements présente des symptômes d'inquiétude ; en France seulement règnent le calme et la foi dans l'avenir; le peuple comme le gouvernement attend avec une confiance impassible le dénoûment des événements qui se préparent en Italie, en Syrie, à Constantinople, en Bosnie, dans le Montenegro, etc., etc.

Quel qu'en soit d'ailleurs le résultat, la France est dans les meilleures conditions pour intervenir et pour faire prévaloir sa prépondérance ; c'est là une situation nouvelle, et dont elle est redevable à la politique à la fois ferme et conciliante de l'Empereur. Aussi, sommes-nous étonnés que lorsque toutes les solutions européennes dépendent de la volonté du gouvernement français, le contre-coup d'un pareil état de choses ne réagisse pas sur les fonds publics, et qu'ils se maintiennent à des cours aussi peu élevés. Cependant cette semaine, la rente a résisté à la baisse des fonds anglais, et nous ne trouvons entre les cours de la semaine dernière et de celle qui finit qu'une différence insignifiante de quelques centimes. Au reste, les titres continuent à être rares, et les agents de change, pour se les procurer au comptant, sont obligés d'acheter à terme et d'escompter le lendemain. C'est là la preuve la plus évidente que le bas cours de la rente tient bien plus à l'état d'affaiblissement de notre marché qu'aux événements politiques.

On avait fait espérer un instant que le droit d'entrée à la Bourse allait être supprimé, mais cette espérance a disparu à la suite des dernières négociations qui ont complétement échoué. C'est là un fait regrettable ; car l'abandon dans lequel se trouve la Bourse détourne les capitaux de toutes les affaires pour lesquelles la spéculation a besoin de trouver de nombreuses contre-parties. Cette absence de l'élément financier pur a permis à l'élément politique de prendre sur le marché une position à laquelle il n'a pas droit ; au lieu d'apprécier les ressources pécuniaires et financières proprement dites, qui devraient être les seules bases d'un examen sérieux de la part des capitalistes, au lieu de comparer la position de notre place avec celle des autres places du continent, on voit à la Bourse une petite coterie rapporter toutes choses aux nouvelles et aux événements politiques, et semer autour d'elle des craintes qu'elle exagère à dessein. Il faut véritablement que le marché ait, au fond, une force de résistance bien grande pour présenter tant de fermeté aux influences qui s'exercent sans cesse contre lui. Car malgré la pesanteur des cours et le peu d'affaires qu'on traite à la Bourse, la baisse n'a fait que bien peu de progrès. Nous persistons donc à croire qu'avec les bonnes dispositions du comptant, la spéculation aurait facilement déterminé un mouvement sérieux de hausse, si elle eût pu exercer une action importante sur le public.

Assurément la spéculation ne demanderait pas mieux que d'acheter les titres flottants de telle ou telle entreprise et de les livrer ensuite au comptant, mais la première condition pour se lancer dans de telles opérations, c'est le libre accès du marché; de là la stagnation des cours de certaines valeurs, particulièrement des valeurs industrielles qui recevraient certainement une impulsion très-décidée si le public était là pour se les disputer.

Mais il n'en est pas ainsi, et le mirage du marché libre, encore une fois entrevu, a encore une fois disparu.

L'intérêt des bons du Trésor vient d'être abaissé à 1 1/2 p. 0/0 pour les bons de trois à cinq mois de date. En avril dernier on avait déjà diminué de 1/2 le taux d'intérêt affecté aux bons du Trésor. Nous voici revenus au taux de 1 1/2 pour 0/0 auquel on n'était encore descendu qu'une fois, en septembre 1852. C'est encore là un symptôme; c'est aussi de cette époque que date ce magnifique mouvement financier qui avait élevé la France si haut : conversion de la rente, création d'établissements de crédit, extension des voies ferrées, mode de souscription publique des emprunts, etc., etc.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 05, ferme à 68 10.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 98 fr., ferme à 97 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	41.22 0/0
Ouest suisse	25.90 0/0
Cordoue à Séville	23.03 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	15.77 0/0
Ardennes	14.60 0/0
Bességes à Alais	13.57 0/0
Central Suisse	8.99 0/0
Union Suisse	7.27 0/0
Autrichiens	6.09 0/0
Est	3 18 0/0
Orléans	2.58 0/0
Nord	2 52 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	».34 0/0
Barcelone-Saragosse	».81 0/0
Midi	2.»» 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	2.32 0/0
Dauphiné	8.09 0/0
Lyon-Genève	28.80 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	45.03 0/0
Victor-Emmanuel	55.85 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	10 août	17 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 20	68 10	» »»	» 10
Rente 4 1/2 0/0	98 25	97 75	» »»	»» 50
Banque de France	2825 »	2830 »»	5 »»	»» »»
Consolidés	93 2/8	93 »/»	»» »»	2/8
Crédit foncier	880 »»	880 »»	» »»	» »»
Crédit ind. et com	580 »»	572 50	» »»	7 50
Crédit mobilier	686 25	683 75	» »»	2 50
Comptoir d'Esc^te	640 »»	650 »»	10 »»	» »»
Orléans	1367 50	1365 »»	» »»	2 50
Nord	957 50	953 75	» »»	3 75
Nord nouveau	875 »»	870 »»	» »»	5 »»
Est	636 25	632 50	» »»	3 75
Paris-Méditerran°	685 »»	685 »»	» »»	» »»
Midi	502 50	498 75	» »»	3 75
Ouest	586 25	582 50	» »»	3 75
Genève	367 50	365 »»	» »»	2 50
Dauphiné	580 »»	580 »»	» »»	» »»
Graissessac-Béziers	87 50	85 »»	» »»	2 50
Ardennes ancien	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	450 »»	450 »»	» »»	»» »»
Ch. Autrichiens	495 »»	485 »»	» »»	10 »»
Victor-Emmanuel	395 »»	395 »»	» »»	» »»
Russes	480 »»	480 »»	» »»	» »»
Romains	347 50	340 »»	» »»	7 50
S.-Autr.-Lombard	482 50	475 »»	» »»	7 50
Sarag. Pampelune	475 »»	471 25	» »»	3 75
Saragos.-Alicante	540 »»	535 »»	» »»	5 »»
Sarag.-Barcelone	450 »»	447 50	» »»	2 50
Nord-Espagne	458 75	451 25	» »»	7 50
Guill.-Luxembour	370 »»	370 »»	» »»	» »»

Nous avons annoncé dans notre dernier numéro que l'avis de la souscription aux obligations municipales nous parvenait trop tard pour pouvoir être inséré. Dès mardi, en effet, nous nous étions renseignés à l'hôtel de ville au sujet de cette insertion dont l'importance avait fixé d'avance notre attention ; et nous avions dû conclure de la réponse qui nous fut faite que la ville ne ferait pas annoncer son emprunt dans les journaux purement financiers. En conséquence, nous disposâmes de la place qui avait été d'abord réservée pour cette publication ; et lorsque l'ordre d'insérer nous fut adressé, vendredi au soir, au nom de M. le préfet de la Seine, il n'était plus temps ; le journal était en pages.

On comprendra les motifs de haute convenance qui rendent cette explication nécessaire.

F. Grimaud.

LES CHEMINS DE FER ESPAGNOLS.

Les questions industrielles commencent à prendre une place importante dans la presse espagnole. En dehors des travaux sérieux sur ces matières que publie un journal hebdomadaire spécial, la *Gazette des Chemins de fer*, auquel nous avons eu souvent l'occasion de faire d'utiles emprunts, nous voyons aujourd'hui les journaux politiques eux-mêmes donner dans leurs colonnes une place importante au mouvement industriel, qui a pris depuis quelques années un développement vraiment merveilleux dans la Péninsule.

C'est ainsi que le journal *la Epoca* vient de publier dernièrement sur la situation de l'industrie qui intéresse à un si haut point la prospérité de ce pays, celle des chemins de fer, un article qui résume de la manière la plus nette le passé, le présent et l'avenir de cette industrie en Espagne.

Il y a à peine quatre ou cinq ans, dit *la Epoca*, lorsqu'on commençait à mettre en œuvre les premières lignes de fer, lorsqu'on n'avait encore livré à la circulation que quelques sections de peu d'importance, le pays, tout en reconnaissant l'utilité de ces grands travaux, témoignait cependant une grande défiance relativement à leur achèvement et à leurs résultats.

Aujourd'hui les choses sont bien changées. La grande ligne de Madrid à la Méditerranée, qui aboutit aux deux ports de Valence et d'Alicante, est complétement achevée et exploitée; sur la ligne de Madrid à Barcelone par Saragosse, la section de Madrid à Guadalajara est également en exploitation ; les travaux sont terminés sur la section de Guadalajara à Jadraque; de ce dernier point à Saragosse et de Saragosse à Lérida la construction marche très-rapidement ; enfin la section de Lérida à Barcelone est aussi livrée à la circulation.

Dans la partie nord du pays on va sous peu de jours ouvrir à l'exploitation 300 kilomètres qui raccourciront considérablement le trajet de Madrid à Bayonne, et qui mettront la capitale en communication, presque directe, avec l'Océan par les 131 kilomètres du chemin de fer d'Alar à Santander, dont 91 kilomètres sont déjà en exploitation, chiffre qui va s'élever bientôt à 108 par l'ouverture de 17 kilomètres de plus.

Au midi, de Cordoue à Cadix une ligne de fer non interrompue transporte déjà les voyageurs et les marchandises, et il ne manque plus pour relier la partie méridionale de l'Espagne à Madrid, que la section de Manzanarès à Cordoue qui va être mise en adjudication. Enfin du côté du Portugal, les travaux entre Ciudad-Real et Badajoz se continuent sans interruption.

Telle est la situation de nos grandes voies ferrées. Il en résulte que l'Espagne est assurée de voir dans un délai très-court son territoire sillonné dans tous les sens par un réseau de chemins de fer qui porteront partout la richesse et la prospérité.

L'Espagne a en effet aujourd'hui en exploitation 1,300 kilomètres, et sous peu elle en comptera 700 de plus, soit 2,000 au total.

Mais, disent les pessimistes, qu'importe cet état d'avancement des travaux, si les résultats ne sont pas satisfaisants et si les porteurs de titres ne peuvent compter encore sur des dividendes. Examinons cette objection avec discernement et impartialité. Les rapports lus aux assemblées générales des principales compagnies de chemins de fer établissent que, pendant l'exercice 1859, les produits réalisés ont été de beaucoup supérieurs à ceux des années précédentes. Comment se présente aujourd'hui l'année 1860, et que nous promet-elle? La *Gazette des chemins de fer*, dont la compétence en ces matières est bien connue, publie dans un de ses derniers numéros un état très-intéressant des recettes de tous les chemins de fer de l'Espagne ainsi que de chaque ligne en particulier, et voilà la conclusion qu'on peut tirer de ces renseignements.

Le total des recettes du deuxième trimestre présente un accroissement d'environ 12 millions sur le trimestre correspondant de l'année précédente, et de plus de 8 millions sur le premier trimestre de cette même année. La différence en faveur du premier semestre 1860 sur le semestre correspondant de 1859 n'est pas moins importante : elle s'élève à plus de 18 millions.

En doublant les produits du premier semestre et en y ajoutant 20 0/0 pour représenter l'augmentation que le deuxième semestre présente toujours sur le premier, on trouve que le produit brut des chemins de fer espagnols dépassera cette année 120 millions de réaux, et que le produit kilométrique s'élèvera à environ 100,000 réaux, soit 26,650 fr.

Ainsi, voici un point important établi : le produit kilométrique moyen des chemins de fer espagnols, calculé jusqu'à ce jour, est de 26,650 fr., et il n'est pas douteux que ce produit, loin de diminuer, ne soit appelé au contraire, par la seule force des choses, à s'accroître dans une énorme proportion ; c'est, du moins, l'opinion de tous les gens éclairés que cette augmentation sera considérable.

Maintenant, pour savoir si les capitalistes doivent ou non trouver des avantages sérieux en s'intéressant dans les chemins de fer, il ne nous reste plus qu'à connaître le prix de revient par kilomètre. Ce prix s'élève en moyenne à 800,000 réaux, et quand la nature du terrain exige des travaux extraordinaires, les subventions du gouvernement permettent aux Compagnies de ramener à ce prix moyen la dépense de chaque kilomètre. Or, comme les 100,000 réaux doivent être réduits de moitié environ pour les frais d'exploitation, la question se trouve réduite à savoir si 50,000 réaux d'intérêt annuel pour un capital de 800,000 (13,325 fr. environ pour 213,200 fr.) constituent un intérêt qu'on puisse considérer comme insuffisant.

Ce produit représente 6 1/4 0/0, c'est-à-dire 1 1/4 0/0 de plus que les fonds de l'Etat à 5 0/0, et si on fait entrer en ligne de compte les avantages qui doivent résulter pour les porteurs d'actions de l'émission d'obligations donnant droit seulement à un intérêt fixe et non à une part dans les bénéfices, on arrivera bien vite à reconnaître que ce n'est pas 6 1/4, mais bien 7 à 8 0/0 que les actions de chemins de fer espagnols sont forcément appelées à rapporter.

Supposons cependant pour un instant que cet intérêt ne soit en définitive que de 6 0/0, il sera encore facile de prouver qu'une action de chemin de fer achetée au pair vaut mieux qu'un titre de la dette consolidée ou différée. En effet, l'intérêt de ce dernier titre est fixe, invariable ; il ne peut s'augmenter dans aucun cas, et par conséquent, le capital que représente chaque titre, s'il peut s'élever par l'effet de circonstances générales, ne saurait jamais s'élever au delà du prix déterminé par le type unique de l'intérêt courant. Les dividendes des chemins de fer, au contraire, doivent s'accroître sans cesse par l'ouverture de nouveaux affluents et par le développement de la circulation: de telle sorte que le détenteur verra en même temps s'augmenter et le capital et le revenu de son titre.

En outre, les chemins de fer étant soumis par leur nature à tous les effets de la circulation, leurs actions offrent naturellement de plus grandes variations dans leur valeur, car ils sont, comme la rente, plus ou moins affectés par les grands événements politiques ou financiers, et ils présentent ainsi de plus grandes chances de gain, soit pour la spéculation, soit pour les réalisations au comptant.

La Bourse de Paris comprend à merveille l'avenir des chemins de fer espagnols; aussi leurs titres sont-ils appréciés et très-recherchés sur ce grand marché qui ne demande que de bonnes affaires, sans s'inquiéter de leur provenance et de leur nationalité.

Nous avons donné à peu près textuellement la traduction de l'article de *la Epoca*. Il nous a paru intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs, dans toute son exactitude, l'opinion d'un des organes les plus accrédités de la presse espagnole, sur des valeurs qui tiennent aujourd'hui une place si importante sur le marché français; nous n'ajouterons qu'une seule réflexion aux observations et aux déductions de notre confrère. Si la moyenne des recettes de la totalité du réseau espagnol à ce jour, c'est-à-dire encore incomplet, et pour une grande partie à peine livré à une circulation régulière, donne un produit certain de 26.650 fr. par kilomètre, soit de 6 1/4 0/0, chiffre qui doit s'augmenter encore, au profit des actions, du boni résultant de l'intérêt fixe payé aux obligations, quelles espérances n'a-t-on pas le droit de fonder pour les lignes particulièrement favorisées dans ce réseau, et qui comme le Saragosse, le Barcelone et le Pampelune, prendront soit comme têtes de lignes, soit à cause de leur situation particulièrement favorable au trafic, la plus grande part dans les recettes du réseau ? On voit

que les appréciations que nous avons eu, nous-mêmes, l'occasion de faire ici, loin d'être exagérées, sont bien au-dessous de la vérité.

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

A la suite de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Béziers, dont nous avons rendu compte dans notre dernier numéro, trois membres du Conseil d'administration ont cru devoir donner immédiatement leur démission. En présence de ce fait, qui rend impossible toute délibération de la part du Conseil d'administration, et sur la demande de son président, M. Bénat, M. le président du tribunal civil de la Seine a nommé un administrateur judiciaire chargé de représenter les intérêts des ayant droit.

On pense que cet administrateur convoquera prochainement une assemblée générale extraordinaire, pour proposer telles mesures que les circonstances réclameront.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Mardi 14, a eu lieu l'ouverture de la section de Moret à Montargis, ligne du Bourbonnais.

Cette section, d'une longueur de 59 kilomètres, compte sept stations entre Fontainebleau et Montargis, savoir : Thomery, Montigny, Bourron, Nemours, Souppes et Ferrières.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

— Les travaux du Chemin de fer dans la traverse de Redon (Ille-et-Vilaine) marchent avec plus de rapidité que jamais. Depuis plusieurs jours la communication est établie entre le parc Anger et la rive gauche de la Vilaine, où l'on transporte déjà les terres de la Promenade, à quelques mètres des puits que l'on creuse de ce côté, et qui, eux aussi, ne laissent rien à désirer.

Seuls les remblais de Codilo ont éprouvé quelque retard. Le fond de vase que l'on rencontre dans ce marais ne permet pas d'avancer plus rapidement, mais là ce n'est plus qu'une question de temps et de terre.

— Depuis quelques jours, une grande quantité de poutrelles, de traverses en bois et de pièces en fonte de toute dimension, et toutes numérotées avec le plus grand soin, sont empilées à Rouen, sur le quai du Havre. Ces divers matériaux, qui sont destinés à la construction des débarcadères et des magasins de chemins de fer espagnols, vont être prochainement embarqués à bord de plusieurs navires amarrés au quai.

— En Belgique, les travaux du chemin de fer de Namur à Dinant, commencés à Dives et à Yvoir, seront continués sur toute la ligne du moment où les affaires en expropriation auront été décidées par les tribunaux.

— Le Conseil provincial du Brabant a émis le vœu de voir exécuter, dans le plus bref délai possible, le Chemin de fer de Louvain à Hérenthals par Aerschot, ainsi que celui de Bruxelles à Louvain.

Ces deux lignes viennent tout récemment d'être accordées à un puissant banquier de Bruxelles.

— En Hollande, la seconde chambre des états généraux a adopté, par 49 voix contre 23, le projet de loi sur les chemins de fer. Tous les amendements, au nombre de 21, qui tendaient à changer les tracés arrêtés par le gouvernement, ont été rejetés à de fortes majorités, à l'exception d'un seul, qui modifie légèrement la ligne d'Amsterdam à Bois-le-Duc.

— En Espagne, on doit ouvrir sous peu de jours à la circulation des voyageurs la section de Valladolid à Alar del Rey du chemin de fer Nord de l'Espagne, et les travaux dans la direction de Medina del Campo sont si avancés qu'on fixe l'inauguration au mois de septembre prochain.

— Il vient d'être décidé que l'on établirait, à Madrid, un chemin de ceinture pour réunir les deux stations des importantes lignes du Nord de l'Espagne et du Madrid-Alicante.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 11 AOUT 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 11 août
Paris-Méditerranée	40.183 08	887 50
Nord	36.378 02	955 »»
Orléans	20.132 60	1365 »»
Ouest	25.045 50	583 »»
Est	22.052 81	632 50
Bessèges	20.708 84	440 »»
Midi	16.374 52	502 50
Genève	15.833 29	365 »»
Ardennes	12.773 71	440 »»
Dauphiné	12.062 81	580 »»
Autrichiens	fl. 8.110 67	485 »»
	Au 4 août.	
Madrid à Alicante	19.544 44	525 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	18.269 [illegible]	496 25
Victor-Emmanuel	14.238 41	396 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

23 août. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Réunion d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 28 juillet.)

25 septembre. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — 2e Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève. (Voir l'avis publié à notre numéro de ce jour, page 699.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(DIVIDENDES.)

1er août. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Paiement de 18 fr. par action formant le solde du dividende de l'exercice 1859-1860, rue Bergère, 14.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Depuis le 11 août. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Émission de 40,000 obligations à 245 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt par an, et remboursables à 500 fr. par voie de tirage au sort. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

APPELS DE FONDS

20 juillet au 20 août. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 100 fr. par action. (Voir les détails à nos annonces du 11 août.)

F. G.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Huitième assemblée générale des actionnaires du 6 août 1860.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

La précision des délais prescrits par les statuts ne nous a pas permis, à notre grand regret, de vous voir plus tôt réunis en assemblée générale. Malgré notre vive impatience de nous rapprocher de vous, nous avons dû subir des lenteurs imposées par une règle dont nous ne pouvions nous affranchir.

Déjà, dès la fin du mois de mai dernier, nous vous avions, pour la troisième fois, convoqués en assemblée générale extraordinaire, en vue d'éventualités qui devaient se trouver réalisées pour le moment de votre réunion. L'assemblée, indiquée pour le 2 juillet, n'a pu avoir lieu, à raison de l'insuffisance des dépots d'actions, et surtout à raison d'une irrégularité dans les publications légales, qu'il a fallu rectifier. De là un ajournement forcé qui nous a retardés et conduits jusqu'à la date qui nous réunit enfin en ce moment. Du reste, le temps écoulé depuis notre première convocation n'a rien changé au fond de la situation que nous devons vous faire connaître. Les faits sont restés ce qu'ils étaient à la date du 2 juillet.

Lorsque, le 24 mai, nous vous adressions notre première convocation, nous avions encore la ferme espérance de vous présenter des résultats tout autres que ceux que nous sommes obligés de vous soumettre aujourd'hui. L'événement a trompé nos espérances ; trois échecs successifs sont venus frapper d'impuissance l'énergie de nos efforts.

C'est avec un profond sentiment de tristesse qu'après vingt mois de travaux souvent bien pénibles, de démarches incessantes, de sollicitations continuelles, d'explications longues et multipliées, nous nous voyons réduits à vous entretenir, par forme de conclusion nécessaire, de la liquidation de votre Compagnie.

Les préventions contraires ont été plus fortes que notre courage, ou plutôt, notre courage, qui n'a jamais faibli, a dû céder devant la volonté toute puissante et hautement manifestée d'un des grands corps de l'Etat. Il ne saurait nous coûter de reconnaître que nous avons échoué ; une lutte qui a duré près de vingt mois atteste déjà, par elle-même, et l'active persévérance de vos représentants, et l'intérêt légitime qu'ils avaient su inspirer au gouvernement. Si la cause est perdue, du moins la défense peut soutenir qu'elle n'a failli sur aucun point.

Plus la situation de votre entreprise est devenue grave, plus elle nous fait un devoir de vous exposer, dans tous les faits nécessaires, l'usage que nous avons fait de votre mandat. Ce mandat avait deux objets : l'un touchant au passé, l'autre au présent et à l'avenir de votre Société. Le premier était déjà déterminé par les dispositions de l'arrêté ministériel du 15 mai 1858, sur le séquestre ; le second, par l'état dans lequel votre entreprise était tombée, résultait des pouvoirs généraux et spéciaux que vous nous aviez donnés dans vos assemblées générales du 14 décembre 1858 et du 14 janvier 1860. Cette distinction indique la division du rapport que nous vous présentons aujourd'hui.

I.

La liquidation prescrite par l'arrêté ministériel du 15 mai 1858, était une opération transitoire, nécessaire pour dégager la situation du passif accumulé par les précédents administrateurs, et devant conduire votre Compagnie à une sorte de réhabilitation, qui lui permît de reprendre l'exercice de ses droits à l'exploitation de la ligne de Graissessac à Béziers.

Pour arriver à ce résultat, il fallait, tout à la fois, régler et solder les dépenses du passé, conserver une situation toujours prête à reprendre l'exercice de vos droits momentanément suspendus, maintenir aussi intact que possible le crédit de votre Compagnie, et enfin travailler activement à obtenir du gouvernement et des grands corps de l'État le secours qui devait rendre la vie à votre entreprise.

Les développements que nous vous avons présentés dans nos rapports de 1858 et de 1860 nous autorisent à abréger des détails qui ne seraient que des répétitions du passé. Nous ne nous arrêterons que sur les faits essentiels de la situation actuelle : ainsi d'abord le compte des recettes et des dépenses ; ensuite les actes qui, par leur nature ou leur importance, méritent de vous être signalés.

Dans notre rapport du 14 décembre 1858, nous avons présenté une balance générale d'écritures, arrêtée à la date du 30 novembre précédent. Cette balance établie sous la direction et avec le concours de M. l'inspecteur des finances alors en exercice, comme délégué de M. le ministre des travaux publics, comprenait tous les comptes de la précédente administration.

Dans notre rapport du 14 janvier 1860, et en nous isolant des actes et de la gestion comptable de nos prédécesseurs, nous vous avons présenté un compte de recettes et de dépenses effectuées du 1er décembre 1858 au 30 novembre 1859. Nous n'étions encore alors que dans une période transitoire, qui, devant se transformer bientôt en une situation normale et définitive, nous aurait conduits à reprendre les errements réguliers d'un plein exercice administratif.

Contre nos prévisions, au lieu de l'avenir que nous avons travaillé à réaliser, nous devons aujourd'hui régler et prononcer la clôture du passé. Aussi, reprenant les comptes que nous vous avons présentés au mois de janvier dernier, nous vous soumettons un tableau qui comprend les recettes et les dépenses effectuées du 1er décembre 1858 au 30 juin 1860, période que nous avions ainsi arrêtée pour vous être soumise dans la réunion qui devait avoir lieu le 2 juillet dernier. Nous la complétons par un tableau annexe, qui comprend le service financier du mois de juillet. Vous aurez ainsi, dans tout leur ensemble, les résultats de la gestion du nouveau Conseil d'administration.

Chacun de vous a reçu, à l'entrée de cette séance, un exemplaire imprimé des comptes dont nous allons vous entretenir ; par ce moyen, chacun de vous pourra suivre nos explications. Ces explications, d'ailleurs,

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE SUR 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins.
EST (1)	Du 5 au 11 août	1683	1,339,765 24	796 05	1622	1,283,470 50	791 27	3.18	».»»
ORLÉANS (1)	5 — 11 —	1475	1,363,345 89	924 30	1475	1,328,187 86	900 47	2.58	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	5 — 11 —	1406	1,934,503 71	1,375 30	1406	1,980,524 31	1,408 62	»	2.32
OUEST (1)	5 — 11 —	1213	1,159,093 10	955 55	1188	1,139,121 72	958 85	»	0.34
NORD (1)	5 — 11 —	964	1,124,093 65	1,166 07	964	1,096,322 07	1,137 26	2.52	»
MIDI (1)	5 — 11 —	793	474,751 20	550 43	793	492,119 87	570 70	»	2.»»
LYON A GENÈVE (1) (2)	5 — 11 —	231	150,094 65	638 73	231	223,455 56	967 34	»	28.80
ARDENNES (1)	5 — 11 —	164	72,197 47	440 22	157	60,305 39	384 11	14 60	»
DAUPHINÉ (2)	5 — 11 —	134	62,693 16	467 83	134	77,454 41	578 01	»	8.09
BESSÉGES A ALAIS (1)	5 — 11 —	33	23,468 35	711 16	33	20,659 35	626 05	13.57	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (2) { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	29 juillet 4 —	1326	827,029 02	623 70	1316	1,493,278 72	1,134 71	»	45.03
AUTRICHIENS.	5 au 11 —	1323	fl. 368,181 »»	278 29	1323	fl. 347,081 »»	262 31	6.09	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	29 juillet 4 —	482	302,053 32	626 66	482	214,470 23	444 95	41.22	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	29 — 4 —	57	18,994 58	333 23	57	16,451 97	288 63	15.77	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Alcazar à Manzanares	29 — 4 —	50	8,945 13	178 90	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	5 au 11 —	275	76,106 57	276 75	275	70,945 80	257 98	7.27	»
CENTRAL SUISSE	5 — 11 —	247	158,305 20	640 91	236	138,772 66	588 02	8.99	»
VICTOR-EMMANUEL (2)	30 juillet 5 —	214	137,254 49	641 37	214	310,917 76	1,452 88	».»»	55.85
CORDOUE A SÉVILLE	22 — 28 juillet	131	42,059 75	321 06	131	34,183 80	260 94	23.03	»
OUEST SUISSE	3 au 9 août	97	50,645 54	522 12	80	33,187 35	414 84	25.90	»
BARCELONE A SARAGOSSE { Barcelone à Manresa	29 juillet 4 —	66	23,067 80	360 »»	66	23,627 39	360 »»	»	0.81
BARCELONE A SARAGOSSE { Manresa à Lérida (3)	29 — 4 —	118	20,844 60	176 64	»	»	»	»	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	29 — 4 août	52	11,859 10	228 06	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859. — (3) Service des voyageurs seulement.

F. Grimaud.

seront simples et sommaires, parce que notre gestion financière, dans le cercle où nous étions circonscrits, se réduit à un petit nombre d'opérations par elles-mêmes simples et uniformes.

Nos principales ressources ont été produites, comme nous vous l'avons dit dans nos précédents rapports, par la négociation à la Bourse de Paris des obligations du troisième emprunt voté en 1857, et régularisé, avec affectation spéciale, par la résolution que vous avez adoptée dans votre assemblée générale du 26 mars 1858.

Au 1er décembre 1858, sur ce troisième emprunt, composé de 45,000 titres, il restait à négocier 22,530 titres. Nous en avons vendu, du 1er décembre 1858 au 11 juin 1860, un nombre de 22,291. Il reste, dans la caisse sociale, un chiffre de 245 titres d'obligation.

Toutes ces ventes ont été faites sous le contrôle et avec l'assentiment du délégué de l'administration supérieure : du 1er décembre 1858 au 30 avril 1859, avec le concours de M. Izoard, inspecteur des finances ; du 1er juin 1859 au 11 juin 1860, sous le contrôle et avec l'assentiment de M. Touret, inspecteur général des chemins de fer, délégué par M. le ministre des travaux publics, en remplacement de M. Izoard, et encore en exercice aujourd'hui.

Nous avons reçu, du 1er décembre 1858 au 30 juin 1860, la somme totale de fr. 2,521,218 46

Les causes de recettes s'expliquent par leur seul énoncé. Ainsi, au 30 novembre 1858, la caisse contenait, en espèces, la somme de fr. 7,320 25

Nous avons retiré, sur les fonds versés à la Banque de France, une somme de fr. 314,128 46

La négociation des obligations a produit une somme totale de fr. 2,122,065 95

Nous avons réuni, dans ce chiffre, des versements en retard sur des obligations du premier et du deuxième emprunt, qui représentent seulement une somme de fr. 11,340 »

Dans nos deux précédents rapports, nous vous avons fait connaître que le placement des obligations du deuxième emprunt avait donné lieu à de nombreuses opérations dites *report*. — Plusieurs de ces opérations ont pu être réglées durant le cours de notre exercice, et ces règlements ont fait entrer dans la caisse sociale une somme de fr. 59,036 20

Il a été reçu, pour versements en retard sur 50 actions, une somme de fr. 5,000 »

Nous avons dû faire vendre à la Bourse de Paris, par le ministère de M. Tibaud, agent de change, 52 actions qui n'avaient point effectué les cinquième et sixième versements dus à la Compagnie depuis le 1er octobre 1856 et le 22 janvier 1857. Cette négociation a fait entrer dans la caisse une somme de fr. 8,677 80

Des intérêts de retard dus sur des versements d'actions et d'obligations des deux premiers emprunts, et un placement temporaire de fonds disponibles, ont produit une somme de fr. 3,005 20

La participation de la Compagnie dans le fonds social du Sous-Comptoir des chemins de fer a produit une somme totale de fr. 1,624 50

Enfin nous avons reçu du Cercle des chemins de fer, à la fondation duquel la Compagnie a concouru, au même titre que les autres Compagnies, la remise d'une somme de fr. 860 »

L'ensemble de ces recettes a produit le chiffre total ci-dessus posé de fr. 2,521,218 46

Les dépenses se sont élevées au chiffre total de fr. 2,512,290 78

Dans notre premier rapport, nous vous avons fait connaître que le passif constaté au 12 mai 1858, date de la déclaration du séquestre, s'élevait à une somme totale de 4,373,000 fr., dont nous vous avons, à cette époque, présenté les éléments. Ce passif, aujourd'hui notablement réduit sinon entièrement éteint, a donné lieu à des paiements qui se sont élevés au chiffre de fr. 851,543 51

Ces paiements comprennent soit des soldes définitifs, soit des règlements de compte avec les entrepreneurs de travaux, des règlements d'indemnités de terrains, de travaux en régie, et enfin divers comptes spéciaux touchant au service de la construction de la voie.

Les intérêts payés sur coupons d'obligations ont donné lieu à une sortie de caisse, qui s'est élevée à la somme de fr. 1,104,112 75

Ce chiffre comprend le paiement des semestres échus le 1er mai et le 1er novembre 1859 et celui du 1er mai 1860 jusqu'à la date du 19 juin. A cette date, et par des motifs qui vous seront bientôt expliqués, le paiement a été suspendu, la somme qui restait alors à payer s'élève à fr. 65,313 75

Dans notre rapport du 14 janvier 1860, nous vous avons fait connaître les conséquences fâcheuses produites par le retard que le projet de garantie avait subi devant le Corps législatif durant la session de 1859. — Nous vous disions alors : « Notre compte de » recettes et de dépenses a été affecté par une sorte » de fait de force majeure, qui a tout à la fois com- » primé le cours de nos obligations en laissant peser » sur nos ressources déjà très-restreintes une charge » que nous avions compté ne pas avoir à supporter. — » Dans nos prévisions pour l'année 1859, nous avions » présumé, avec juste raison, que le projet de loi au- » rait pu être voté pendant la dernière session du » Corps législation. Par l'événement contraire, nous » avons dû, pour maintenir intact le crédit de notre » entreprise, supporter la charge du semestre de no- » vembre dernier. »

Le même mécompte est venu nous tromper pour le semestre de mai 1860. Nous espérions que le projet de garantie serait voté avant cette échéance. Lorsque nous vîmes les lenteurs de l'instruction parlementaire nous menacer de laisser peser sur nos faibles ressources la charge de ce nouveau semestre, le conseil délibéra sur le parti à prendre. Fallait-il payer les coupons d'obligations arrivant à échéance ? Fallait-il, au contraire, suspendre ce paiement ? Une suspension de paiement au milieu de l'instruction et des débats parlementaires, aurait soulevé une explosion de surprise et de mécontentement qui aurait ruiné notre négociation. Nous résolûmes de payer les coupons échus le 1er mai 1860, mais nous crûmes devoir, en même temps, faire part de notre situation à M. le directeur général des chemins de fer.

L'amortissement des obligations du premier et du second emprunt a donné lieu à une sortie de caisse de 78,750 »

Nous avons payé, pour intérêts dus aux actions et non réclamés au moment où le paiement en était ouvert une somme de 1,097 50

Nous avons eu à régler des frais judiciaires, à raison des nombreux procès que la Compagnie avait dû subir dans les circonstances qui ont amené la déclaration du séquestre, et encore à raison des instances que nous avons dû continuer ou engager à nouveau. Nous avons payé de ce chef une somme de 15,288 81

Le règlement des allocations dues à l'ancien Conseil d'administration s'est élevé à la somme de 21,019 43

Les frais généraux des différents services de Paris et de Béziers se sont élevés à la somme de 296,565 17

Entre autres éléments dont se compose ce chiffre, nous devons signaler l'abonnement au timbre des actions et des obligations, qui représente une somme de 39,834 fr. 20 c. Le surplus comprend non-seulement des frais de personnel, mais encore des frais matériel, accessoires inséparables d'un service organisé.

Nous avons payé diverses dettes s'élevant au chiffre de 12,272 30

Enfin, le dernier article de cette situation représente l'impôt payé sur les titres, et qui, pour la période dont nous rendons compte, s'est élevé à la somme de 41,641 31

Il nous restait en caisse, au 30 juin dernier, une somme de 8,927 68

Nous devons compléter cet exposé en vous faisant connaître les opérations de caisse qui ont eu lieu du 1er au 31 juillet dernier.

Ces opérations s'élèvent au chiffre de	18,927 68
Il y avait en caisse, au 30 juin,	8,927 08
Nous avons retiré de la Banque de France une somme de	10,000 »
Total des recettes,	18,927 50

Nous avons payé :

1° Pour frais des services administratifs, loyers, dépenses courantes diverses,	9,755 50
2° Pour règlement de frais judiciaires,	2,500 »
3° Enfin sur l'impôt des titres,	6,191 95
Total des dépenses	18,447 45
Il restait en caisse au 31 juillet,	480 23
Total égal aux recettes	18,927 68

La balance générale des écritures complète cette situation de caisse, en faisant connaître que notre compte à la Banque de France présentait, au 31 juillet 1860, un solde disponible de 114,681 fr. 41 c.

Vous connaissez maintenant, Messieurs, le chiffre des sommes que nous avons reçues ; l'emploi des sommes que nous avons dépensées, du 1er décembre 1858 au 31 juillet 1860. — De même que tous nos autres actes administratifs, ceux de cette partie de notre gestion ont été, comme déjà nous vous l'avons dit, soumis au contrôle et à l'approbation des deux commissaires du gouvernement successivement délégués jusqu'à ce jour près de notre Compagnie. — Une proposition vous sera soumise par laquelle le Conseil vous demande d'approuver ces comptes.

Nous devons maintenant vous faire connaître le chiffre des sommes restant à payer, et qui constitue le passif de la Compagnie. — Nous avons, dans ce but, fait établir, et vous avez entre les mains, un tableau résumant, à la date du 30 juin 1860, la situation générale de l'actif et du passif de la Société, tels que les donne la balance des comptes ouverts aux grands-livres de la construction et de la comptabilité générale. Ce tableau est complété par un état qui donne la situation définitive de la Compagnie au 31 juillet 1860.

D'après ce dernier document, le chiffre total de la balance s'élève à la somme de . . . 35,798,099 fr.

L'actif de la Compagnie est représenté par toutes les natures de dépenses faites pour la construction de la voie et pour les divers services généraux de l'entreprise. Nous ne saurions entrer aujourd'hui dans le détail des chiffres portés dans ce tableau. Ces chiffres résument les actes de l'administration que nous avons remplacée ; ils se lient à une nombreuse série d'opérations auxquelles nous avons été étrangers, et qui viennent se résumer dans une dépense de près de 35,800,000 fr., pour 52 kilomètres de voie simple, ce qui fait ressortir à plus de 688,000 fr. le prix du kilomètre.

Nous devons cependant signaler à votre attention plusieurs sommes spéciales qui représentent un actif à recouvrer et qui, à ce titre, forment les ressources restant à la disposition de la Compagnie. — Deux chiffres les résument dans le tableau arrêté au 31 juillet, qui vous a été distribué.

Le premier s'élève à la somme de 38,220 fr. — Ce n'est point un actif immédiatement disponible, mais qu'il sera facile de réaliser ultérieurement, si vous adoptez la troisième résolution qui vous sera bientôt soumise par le Conseil. — Ce chiffre est composé de la somme de 34,200 fr. versée par la Compagnie, comme apport, dans la Société du Sous-Comptoir des chemins de fer ; de celle de 1,440 fr. versée, au même titre, dans la Société du Cercle des chemins de fer, et enfin de celle de 2,580 fr., reliquat d'un compte avec une maison de banque de Londres, dont le recouvrement ne peut présenter aucune difficulté.

Le second s'élève, au 31 juillet, à la somme de 115,285 fr. 16 c. Cette somme comprend, comme l'indique le tableau, les espèces existant dans les caisses de la Compagnie, à Paris et à Béziers, et encore déposées à la Banque de France.

Un troisième chiffre, porté pour ordre, compléterait l'ensemble de ces ressources. Il représente une somme de 1,750 fr. à recouvrer pour des versements en retard sur des obligations du premier et du second emprunt, et une valeur de 34,300 fr. représentée par les 245 titres d'obligations du troisième emprunt, calculés aux prix de 140 fr., et qui restent aujourd'hui dans la caisse de la Compagnie.

Ainsi l'actif, plus ou moins facilement réalisable, s'élève à une somme totale de 189,555 fr. 16 c., sur laquelle 115,285 fr. 16 c. existent, en espèces, dans la caisse sociale arrêtée au 31 juillet 1860.

D'après la même balance, le passif de la Compagnie s'élève au chiffre de . . . 2,468,097 fr. 40 c.

Il faut déduire de ce chiffre, une somme de 1,968,720 fr. 84 c., qui représente des créances litigieuses ou qui pourraient être annulées : ainsi, dans ce chiffre, se trouve comprise une somme de 720,000 fr. portée dans les écritures, pour intérêts dus au capital des 36,000 actions, et encore une somme de 582 354 fr. 61 c., solde créditeur d'un compte d'intérêts sur reports et placements divers, qui peut être compensé avec un compte de frais de négociation et moins-value des obligations. Il reste, comme passif certain à la charge de la Compagnie, une somme de . . . . 499,378 fr. 56 c.

Cette somme comprend des créances liquides et exigibles; des créances soumises à des règlements nécessaires; enfin des créances litigieuses, soumises, en ce moment encore, à l'arbitrage et à la décision des tribunaux. Les créances liquides et exigibles sont réclamées par des entrepreneurs de travaux armés, contre la Compagnie, de titres devenus définitifs et exécutoires; d'autres entrepreneurs ont introduit devant les tribunaux des demandes en règlement de comptes qui sont encore en instance; enfin ce chiffre de 499,378 fr. 56 c. peut être modifié par le résultat des procès que nous n'avons pas hésité à soutenir énergiquement, d'une part contre M. Isidore Boucaruc, ancien directeur de la Compagnie; et de l'autre, contre MM. Eugène Boucaruc et Soubaigné, entrepreneurs des travaux de Béziers à Bédarrieux.

Nous devons maintenant vous dire un mot des affaires contentieuses de la Compagnie.

Au moment où vous nous avez confié la direction de vos intérêts, la Compagnie avait eu, jusqu'alors, de nombreux procès à soutenir, notamment à Bézier, et à Montpellier, et plusieurs étaient encore en cours d'instance. Partout elle était frappée de discrédit, et elle avait constamment succombé devant toutes les juridictions.

Dès le début, il nous parut important de ne rien négliger pour éloigner de la Compagnie les préventions fâcheuses qui, jusqu'alors, avaient pesé sur elle; et pour établir, entre le passé et l'avenir, une profonde ligne de démarcation, nous avons pris à cœur de donner aux affaires contentieuses un soin tout spécial; nous nous sommes attachés à exécuter rigoureusement les engagements pris; à faire droit, sans difficultés, aux réclamations légitimes, mais aussi à résister avec fermeté aux exigences de la cupidité et de la mauvaise foi, qui, jusqu'alors, avaient trop facilement obtenu des avantages très-préjudiciables à vos intérêts. Nous sommes parvenus ainsi à détruire des préventions fâcheuses, à contenir des tentatives de mauvais aloi, et à obtenir, devant les tribunaux, une attention favorable. Nous croyons pouvoir attribuer à cette conduite de n'avoir eu qu'un très-petit nombre de procès à soutenir, et, dans la plupart, nous avons eu gain de cause. Dans la situation où nous sommes aujourd'hui, nous croyons superflu d'entrer dans le détail des diverses instances que nous avons suivies; cependant, il en est deux sur lesquelles nous ne saurions garder le silence, à raison des pouvoirs spéciaux que vous nous avez donnés dans votre assemblée du 14 janvier 1860. — Nous voulons parler des procès suivis contre MM. Isidore et Eugène Boucaruc et Soubaigné. Si ces procès ne sont point encore terminés, ils sont du moins entrés dans une voie d'instruction qui donne lieu d'espérer que les droits et les intérêts de la Compagnie seront appréciés avec une juste et ferme impartialité.

M. Isidore Boucaruc réclame le paiement d'une somme de 315,000 fr. comme solde, à son crédit, d'un prétendu compte courant. Il demandait en outre une provision de 100,000 fr. — La Compagnie a opposé une demande reconventionnelle dont le chiffre s'élève à plus de 400,000 fr.

La cause a été plaidée au tribunal de commerce de Paris; après un long délibéré, que nous avons suivi avec le plus grand soin, le tribunal a rendu, le 11 juin dernier, un jugement préparatoire, remarquable par la fermeté des motifs, et qui refuse d'accorder la provision demandée, surseoit à statuer sur la demande principale de M. Boucaruc, admet plusieurs des redressements opposés par la Compagnie, et, pour le surplus de ces redressements, renvoie les parties devant Me de la Hodde, arbitre rapporteur, chargé d'en préparer l'instruction.

M. Soubaigné, se prétendant liquidateur de la Société Boucaruc et Soubaigné, a formé contre la Compagnie une demande en paiement de diverses sommes s'élevant à environ 2 millions, sur lesquels il demandait une provision de 1 million. — La Compagnie a opposé une action reconventionnelle par laquelle : 1° elle attaque de nullité, comme entachés d'irrégularités dolosives, les traités en vertu desquels l'entreprise Boucaruc et Soubaigné a été chargée d'exécuter les travaux; 2° elle demande qu'une expertise de ces travaux soit ordonnée; 3° elle demande enfin des dommages-intérêts, à raison des préjudices que l'entreprise Boucaruc et Soubaigné a occasionnés à la Compagnie.

L'entreprise Boucaruc et Soubaigné avait la prétention de faire condamner la Compagnie, *de plano*, sans aucune expertise ni vérification préalables, à payer d'abord la provision demandée, ensuite les sommes principales qu'elle réclame. Mais, sans s'arrêter à cette prétention, le tribunal civil de la Seine a, par un jugement préparatoire, rendu le 26 juin dernier, repoussé la demande de provision, et « avant faire droit, et sous la réserve des droits des parties, a commis MM. Mary, inspecteur général des ponts et chaussées, Lefort et Frécot, ingénieurs en chef des ponts et chaussées, experts, à l'effet de : 1° visiter tous les travaux exécutés par l'entreprise Soubaigné-Boucaruc; apprécier la valeur des travaux, abstraction faite des traités contestés, en prenant pour base les prix courants, et équitablement rémunérateurs à l'époque où ils ont été exécutés; 2° d'apprécier la valeur et l'importance des mêmes travaux, en prenant pour base ces mêmes traités; procéder, en tout cas, à la vérification et au métré desdits travaux, signaler les malfaçons et en faire la déduction... etc. »

Nous considérons ces deux jugements comme un premier succès obtenu par la Compagnie. L'une des principales causes de la situation qui vous est faite aujourd'hui prend son origine dans les actes de l'administration dirigée par M. Isidore Boucaruc et dans la manière dont a été combinée et conduite l'entreprise de travaux organisée sous la raison sociale Boucaruc et Soubaigné. Nous pouvons dire aujourd'hui que vos intérêts sont placés sous la protection de la justice, et que vous pouvez entrevoir des résultats favorables des décisions définitives qui seront ultérieurement rendues.

Vers la fin de janvier dernier, nous avons cru devoir remplir l'une des deux places restées vacantes dans le Conseil d'administration. Nous y avons appelé M. de Lamberterie, propriétaire dans le Lot, département voisin des contrées desservies par la ligne de Graissessac. Par sa position personnelle et par ses nombreuses relations dans ces contrées, M. de Lamberterie était appelé à rendre d'utiles services à la Compagnie, si, comme nous l'avions espéré, il nous avait été donné de voir l'existence de notre entreprise consolidée, et de développer son exploitation sur tous les points qu'elle aurait pu atteindre. — Nous vous demandons aujourd'hui, pour l'observation de la règle prescrite par l'article 37 des statuts, de confirmer définitivement la nomination que nous avons faite à titre provisoire, en vertu de l'article 21. — En vous demandant cette ratification, nous ne devons pas vous laisser ignorer que nous avons reçu récemment la démission de M. de Lamberterie et encore celle de M. de Guizard.

II.

Nous abordons maintenant la partie la plus importante et la plus pénible de notre tâche, celle qui a trait à la situation actuelle de la Compagnie et à la résolution qui en est la douloureuse, mais inévitable conséquence.

Dans nos précédents rapports, nous nous sommes attachés à vous faire connaître et l'état critique de votre entreprise et l'absolue nécessité du secours qu'il importait d'obtenir de la haute bienveillance du gouvernement. Ce secours, déjà provisoirement consenti, en mars 1859, par Son Exc. M. le ministre des travaux publics, ne pouvait vous être définitivement acquis que par le vote approbatif des grands pouvoirs de l'État.

Nous vous avons exposé les difficultés que nous avions rencontrées durant l'instruction administrative poursuivie devant les conseils du gouvernement, et enfin le temps d'arrêt qui avait tenu le projet de loi de garantie en suspens devant le Corps législatif. Bien que ce temps d'arrêt fût un premier échec, il ne découragea ni notre persévérance ni nos efforts. S'il retardait le moment où l'entreprise pourrait être relevée de son état d'impuissance, il pouvait avoir cet effet salutaire de laisser le temps de mieux étudier la situation, de faire disparaître les préventions qu'avaient pu susciter les actes de la précédente administration, et de mieux apprécier enfin les nécessités du présent et de l'avenir.

C'est dans cette espérance, qu'au mois de février 1860, nous adressâmes à S. Exc. M. le ministre des travaux publics une nouvelle demande par laquelle nous sollicitions :

1° Que le chiffre de l'annuité de garantie, fixé à 1,050,000 fr., fût, par voie de rectification, porté à la somme de 1,150,000 fr., c'est-à-dire augmenté de 100,000 fr.;

2° Que la garantie, primitivement accordée pour une durée de cinquante ans, réduite ensuite à douze années, fût portée à une durée de vingt-cinq ans;

3° Qu'un prélèvement privilégié de 3 0/0 fût accordé aux actionnaires avant restitution à l'État des sommes qu'il aurait avancées à titre de garant.

Une note développée fut produite pour justifier ces nouvelles demandes au point de vue de l'intérêt légitime que méritaient les actionnaires et les porteurs des titres d'obligations, et au point de vue du crédit de votre entreprise et de la solidarité qui confond, dans une certaine mesure, toutes les valeurs des Compagnies de chemins de fer. Mais, quelque justes et fondées que fussent nos raisons, une seule de nos trois demandes fut accueillie : le chiffre de l'annuité de garantie fut porté de 1,050,000 à 1,400,000 fr.; le surplus fut écarté.

C'est dans cette situation que la convention ministérielle consentie en 1859, et le projet de loi qui en proposait l'adoption, furent repris par le Corps législatif dès l'ouverture de la session de 1860.

Ce projet qui, dès la fin de la session précédente, avait, il faut bien le dire, suscité de vives préventions et une opposition prononcée, serait-il plus favorablement accueilli dans cette nouvelle session? — Nous avions quelque raison de l'espérer : la situation de la Compagnie n'était plus la même qu'en 1859; les causes qui avaient rendu le séquestre nécessaire avaient été corrigées; les procès ne retentissaient plus devant les tribunaux de Béziers ou de Paris; le crédit de la Compagnie s'était notablement relevé, et une administration entièrement nouvelle donnait des garanties de régularité et de prudence à tous les intérêts.

Cependant, dès l'ouverture de l'instruction devant le Corps législatif, nous eûmes à lutter contre des difficultés nouvelles, suscitées par tous les souvenirs du passé. D'une part, les préventions se révélèrent plus vives encore et plus animées qu'en 1859, et, d'autre part, on contestait l'opportunité ou l'efficacité du secours que nous sollicitions.

La commission du Corps législatif chargée d'examiner le projet de loi, nous admit à comparaître devant elle les 9 et 12 mars. Dans ces deux séances, nous nous attachâmes à bien faire connaître la situation véritable de la Compagnie, ses charges et ses ressources. Qu'il nous soit permis de penser que nous parvînmes à porter la lumière sur des faits peu connus ou mal appréciés. L'instruction de la commission fut longue et approfondie. Son honorable président, M. Doumet, plein d'une impartiale sollicitude pour tous les intérêts engagés dans le débat, crut devoir se rendre à Béziers pour juger par lui-même, directement et sur place, toutes les questions soulevées. Il visita le chemin de fer dans tous ses détails; il visita de même plusieurs galeries des mines, et son opinion ainsi éclairée devint toute favorable à notre Compagnie. Aussi, la commission, par l'organe de son honorable rapporteur, M. le comte Le Hon, se prononça-t-elle pour l'adoption du projet de loi de garantie.

La discussion de la loi eut lieu dans la séance du 24 avril dernier. Nous ne saurions analyser ici les diverses phases de cette discussion tout à coup interrompue par un ajournement demandé au nom du gouvernement. Pourquoi cet ajournement inopiné? Nous n'avons point à en discuter la raison; quelle qu'elle fût, cet ajournement était un indice manifeste que les mesures proposées étaient loin de réunir

toutes les adhésions du Corps législatif. Une opposition ouvertement caractérisée s'élevait contre le projet de garantie, et cet ajournement, dans les conditions où il se produisait, était évidemment un nouvel échec qui menaçait toutes nos espérances.

Pour conjurer, dans notre intérêt, les dangers de la lutte, le gouvernement modifia le projet primitif. Il maintint, pendant une période de douze années, une annuité de garantie de 1,140,000 fr.; mais il réduisit à un chiffre capital de 4 millions la marge des sacrifices que l'Etat pourrait s'imposer pour venir au secours de notre Compagnie.

Cette nouvelle combinaison diminuait dans une proportion considérable les ressources de notre avenir. Cependant fallait-il la refuser?

La refuser, c'eût été mal répondre à la haute bienveillance et à l'incessante sollicitude dont S. Exc. M. le ministre des travaux publics nous avait entourés; c'eût été encore montrer peu de courage et de confiance dans notre entreprise; c'eût été enfin nous exposer à une grave responsabilité devant une mesure extrême qui pouvait entraîner des conséquences désastreuses.

Toutefois nous proposâmes à M. le ministre des travaux publics de changer le mode de secours, d'abandonner la garantie d'intérêt et d'accorder à la Compagnie un prêt direct de 7 millions, par annuités échelonnées suivant le développement de ses besoins. Par cette nouvelle combinaison, les ressources de la Compagnie se seraient trouvées assurées de manière à la dispenser de recourir à la nécessité d'un quatrième emprunt. Mais notre proposition ne put être accueillie, et nous dûmes accepter le projet modifié et amoindri qui fut de nouveau soumis au Corps législatif, dans sa séance du 11 mai dernier.

Une nouvelle commission fut nommée; il nous fallut, le 28 mai, recommencer notre tâche devant elle. Entre autres questions qui nous furent posées, il nous fut demandé comment, après avoir adressé, le 1er février 1860, à M. le ministre des travaux publics, une nouvelle demande, sollicitant que la durée de garantie d'intérêt fut, au lieu de douze ans, portée à vingt-cinq ans, nous pouvions, sans nous contredire, accepter une réduction dans le chiffre capital de la garantie, qui ne nous assurait qu'une existence d'environ quatre années.

Nous répondîmes que nous avions introduit notre nouvelle demande sans renoncer au bénéfice de la convention proposée en 1859, et parce que nous cherchions à obtenir des conditions plus larges pour les actionnaires et les porteurs d'obligations de notre entreprise; que, d'ailleurs, si la garantie nous avait été accordée, suivant le premier projet de loi, pour une période de douze années, quelque courte que fût cette période, elle nous avait paru strictement suffisante pour assurer tout à la fois le service de toutes les charges et le complet développement de l'exploitation de la ligne de fer. Avec une durée de garantie de douze années, nous étions certains de négocier notre quatrième emprunt à des conditions relativement favorables; de trouver, dans les produits du chemin, des ressources suffisantes, qui, en se développant progressivement, auraient permis de n'engager la garantie de l'Etat que dans des proportions décroissantes et dans des limites faciles à prévoir et à régler. Mais, avec un capital de garantie qui ne nous soutiendrait que pendant quatre années environ, nous étions beaucoup moins certains du succès de notre œuvre; que néanmoins, sans nous laisser décourager par l'exiguïté du secours, nous la poursuivrions jusqu'au bout avec persévérance et énergie.

Vous savez, Messieurs, que cette nouvelle commission se prononça, à l'unanimité, pour le rejet du projet de loi. Chacun de vous a pu lire, dans le *Moniteur* du 20 juin dernier, le rapport présenté au nom de cette commission. Vous savez qu'à la suite de ce rapport, un décret impérial, rendu le 9 juin, a retiré des travaux du Corps législatif ce projet si péniblement sollicité et élaboré depuis près de vingt mois, et qui, pour nous servir d'une expression vulgaire, était considérée comme votre seule planche de salut dans le naufrage où vous ont précipités les faits qui ont entraîné le séquestre de 1858.

Vous connaissez maintenant et les diverses phases de notre négociation et son résultat. — Nous ne vous retracerons point toutes les agitations, toutes les perplexités qu'elle nous a fait subir déjà dès la session de 1859 et surtout durant les quatre premiers mois de la session de 1860. Nous avons la conscience de n'avoir pas passé un seul jour sans veiller sur vos intérêts avec une vive et incessante sollicitude.

Dès l'instant que s'évanouissait ainsi, d'une manière si imprévue, notre dernière espérance, nous avions à prendre les mesures dictées par une situation qui ne permettait plus d'illusion. Nous suspendîmes immédiatement la négociation des obligations qui, jusqu'alors, nous avait donné les ressources nécessaires pour maintenir notre crédit et conserver une organisation active, indispensable au succès de nos démarches. Le Conseil devait, avant tout, ne pas augmenter la charge d'engagements auxquels cette situation ne permettait plus de faire face.

Après cette première résolution, d'autres questions se présentèrent :

Quelle devait être, quelle pouvait être aujourd'hui la conséquence du retrait du projet de loi? — Quelle combinaison pouvait corriger la nouvelle situation qui vous est faite? — Telles sont les questions dont s'est immédiatement préoccupé le Conseil d'administration.

Le retrait du projet de loi enlève à notre Compagnie toute espérance d'obtenir en ce moment aucun secours financier de l'Etat. Elle est livrée à elle-même, et, il faut bien le dire, sans ressources suffisantes.

Le séquestre a créé, depuis 1858, une situation exceptionnelle qui pèse continuellement sur votre entreprise. Cette situation est prévue et réglée par l'art. 32 du cahier des charges.

La ligne de fer est, depuis 1830, administrée par le département des travaux publics; les produits de l'exploitation sont versés dans les caisses du Trésor, en atténuation des sommes avancées pour achever les travaux de la voie et la mettre en état d'être exploitée. Il n'est plus aujourd'hui possible de demander à l'Etat la levée du séquestre et la restitution de la ligne à la Compagnie. Sans parler de l'obligation de lui rendre les sommes qu'il a avancées, la Compagnie n'a plus un crédit assez solide; les ressources lui manquent désormais pour se constituer un fonds de roulement, afin d'assurer les divers services de l'exploitation; elle n'a pas les moyens de pourvoir aux réparations et aux augmentations du matériel que le développement du trafic pourrait rendre nécessaire dans l'avenir. Donc, elle doit renoncer à la pensée de rentrer en ce moment dans la jouissance des produits de sa concession.

Nous vous l'avons dit dans la première partie de ce rapport, il reste, sur le passif créé par la précédente administration, à solder une somme de près de 500,000 fr., et les ressources disponibles de la Compagnie, représentées par son restant en caisse, ne s'élèvent qu'à la somme de . . . . . . 115,285 fr.

A côté de ce passif il faut placer encore le service des intérêts et de l'amortissement des trois emprunts, qui grève la Compagnie d'une charge de 945,000 fr. par an.

C'est en présence d'une telle situation que le Conseil a dû délibérer sur la portée et les conséquences du retrait du projet de loi de garantie.

Comprenant la grave responsabilité morale qui pesait sur lui, il n'a pas voulu décider, pour ainsi dire seul, les graves questions engagées dans cette situation. Il a convoqué son conseil judiciaire, composé de MM. Nicolet, avocat; Petit-Bergonz, avoué, et Deleuze, agréé. Un exposé aussi exact, aussi complet que possible, leur a été soumis; il a présenté à décider les questions suivantes :

Le passif de la Compagnie étant de beaucoup supérieur à son actif disponible et réalisable, que doit-elle faire à l'égard des créanciers fondés en titres exécutoires, qui peuvent, au premier jour, venir réclamer le paiement de leurs créances? — Que doit-elle faire à l'égard des porteurs de titres d'obligations dont les coupons sont échus? — Que doit-elle faire, enfin, pour sortir de cette position extrême?

Nos conseils judiciaires ont répondu que, dès que le passif excédait notablement nos ressources, nous ne pouvions pas, nous ne devions pas payer par préférence tel créancier plutôt que tel autre; que tous les créanciers, quelle que fût leur origine, avaient des droits égaux sur l'actif social; et que, dans l'impossibilité matérielle de les payer tous sans distinction, c'était un devoir, pour le Conseil d'administration, de suspendre tous les paiements sans distinction, excepté, bien entendu, les dépenses nécessaires de gestion; que si une suspension de paiement entraînait, ou plutôt précipitait une demande en déclaration de faillite, le Conseil aurait du moins rempli son premier devoir, en ne satisfaisant pas les créanciers les plus impatients au détriment de ceux qui, moins pressés, ont les mêmes droits. Enfin, cet état même des choses a amené nos conseils à reconnaître et à démontrer que la mise en liquidation de la Compagnie en était la conséquence inévitable.

Le Conseil d'administration a cru ne pouvoir se dispenser d'adopter cette opinion et de s'y soumettre. Il a dû décider que, en dehors des dépenses courantes d'administration, tous paiements, soit sur les créances de l'ancien passif de la Compagnie, soit sur les coupons alors échus des obligations, seraient suspendus jusqu'à la prochaine réunion de l'assemblée générale.

Nous avons espéré que cette mesure extrême, imposée par des circonstances plus fortes que notre volonté, serait comprise par tous les intéressés. Depuis lors, en effet, deux porteurs d'obligations ont introduit devant le tribunal de commerce de la Seine des demandes en déclaration de faillite : le premier, pour une somme de 22 fr. 50 c., représentée par six coupons; le second, pour une somme de 22 fr. 50 c., représentée par vingt-deux coupons. Le premier n'a pas soutenu son action, sa demande vient d'être rayée du rôle; le second a assigné la Compagnie pour le mardi 7 août courant.

Tels sont les résultats qu'il est de notre devoir de vous faire connaître. — Si pénibles qu'ils puissent être, vous admettrez, en effet, comme nos conseils judiciaires, que les résolutions que nous vous signalons sont dictées par la loi suprême de la nécessité, et que nulle autre issue ne peut être raisonnablement tentée.

Si votre crédit avait été moins engagé, ou, pour mieux dire, moins compromis; s'il n'avait point, depuis longtemps, absorbé une somme à peu près égale à celle que représente votre capital social; si la somme de vos emprunts, réunie à celle de votre capital, ne dépassait pas, dans des proportions relativement considérables, la véritable valeur de la voie de fer, appréciée dans les travaux qui la constituent et dans les dépendances qui la complètent, peut-être aurions-nous pu songer à tenter la voie d'un quatrième emprunt. — Mais dans la situation d'impuissance qui pèse sur l'entreprise, avec le passif qui la grève, avec la charge de trois emprunts qu'elle est obligée de servir, nous ne pouvions espérer qu'un quatrième emprunt pût trouver quelque chance de succès?

A défaut d'un emprunt, aurait-il été possible de demander aux actionnaires de faire un suprême effort, en fournissant, par une contribution volontaire, la somme de 7,000,000 en capital, que nous demandions au gouvernement en remplacement de la garantie d'intérêt? — Mais les actionnaires qui, depuis bientôt trois ans, ne touchent plus aucun intérêt sur leurs capitaux versés, ont été et sont encore aujourd'hui trop cruellement éprouvés, pour que nous puissions songer à leur demander de nouveaux sacrifices, dans une situation qui ne présente que des éventualités difficiles aujourd'hui à préciser clairement.

A défaut d'un nouvel emprunt ou d'un nouveau subside fourni par les actionnaires, une fusion n'aurait-elle pas été possible?

Une fusion est une sorte de contrat commutatif, dans lequel se pèsent et se mesurent des valeurs réciproquement mises en commun, des droits et des intérêts devant être unis et confondus. Les droits concédés à notre entreprise sont aujourd'hui suspendus; ils ne sont pas assez intacts pour peser d'un poids considérable dans la balance d'un échange équitablement réglé. Les valeurs sociales sont grevées de charges considérables, et avant de songer à une fusion, si une fusion peut être utilement essayée, la situation doit être dégagée des entraves qui pèsent en ce moment sur la Compagnie.

C'est ainsi qu'en cherchant divers remèdes suggérés par une incessante sollicitude pour vos intérêts, nous n'avons rencontré, de tous côtés, que des incertitudes

et des difficultés. Il faut avoir le courage de le reconnaître : le mal est dans la situation même de la Compagnie ; l'entreprise sociale est atteinte au cœur, et nul tempérament ne saurait désormais cicatriser les blessures qu'elle a reçues avant le 12 mai 1858. Nous avions espéré en trouver un dans le secours sollicité du gouvernement; ce secours nous a été refusé, il faut savoir se résigner à subir les conséquences de ce refus.

L'article 1er des statuts sociaux porte : « La Société » a pour objet l'exécution et l'exploitation du chemin » de fer de Graissessac à Béziers, conformément au » décret du 27 mars 1852 et au cahier des charges y » annexé. »

D'une part, l'exécution des travaux n'a pu être terminée qu'avec les fonds et l'intervention des ingénieurs de l'Etat ; et, d'autre part, la Société ne peut administrer l'exploitation de sa ligne dans les conditions du cahier des charges ; il s'ensuit que la Société n'a pu et ne peut encore remplir l'objet pour lequel elle a été constituée ; il s'ensuit encore que le Conseil d'administration, ne pouvant plus exercer aucune des attributions déterminées par l'article 25 des statuts, n'a plus aucune raison d'être. Que pourrait faire d'utile aujourd'hui un Conseil d'administration ?

Les situations extrêmes ne peuvent se résoudre que par des remèdes extrêmes, et le seul remède possible aujourd'hui, indiqué par la raison, énergiquement proposé par les conseils judiciaires de la Compagnie, est une transformation sociale qui, en dégageant tous les embarras du passé, peut seule faciliter une transition utile vers un meilleur avenir. Cette transformation ne peut s'opérer que par la liquidation de votre Société.

Après toutes les phases pénibles que le Conseil a eu à traverser, il lui faut remplir encore la douloureuse mission de vous proposer cette liquidation.

L'article 49 des statuts porte : « Lors de la disso- » lution de la Société, l'assemblée générale, sur la » proposition du Conseil d'administration, détermi- » nera le mode de liquidation à suivre. » — C'est donc la liquidation et le mode de liquidation que nous venons maintenant soumettre à votre délibération.

Le conseil ne vous propose cette mesure que parce qu'elle est imposée par une force majeure qui commande impérieusement à tous de faire des sacrifices nécessaires. Si elle oblige à prononcer la dissolution du lien social, elle n'entraîne point la perte absolue de tous les intérêts, l'annulation entière de tous les droits. Elle en devient au contraire la sauvegarde et la garantie, dans la mesure des forces utiles que la liquidation pourra réunir, pour faire valoir ces mêmes intérêts et ces mêmes droits dans les combinaisons qu'il deviendrait possible de réaliser ultérieurement. — C'est le moyen forcé d'une transformation nécessaire, qui permettra peut-être d'échapper au danger d'un sinistre commercial.

La liquidation aura pour mission et pour objet : — 1° de poursuivre le recouvrement des créances actives déjà constatées, ou qui pourront être constatées au crédit de la Compagnie ; — 2° de régler, par des atermoiements, les dettes qui constituent son passif reconnu ou éventuel ; — 3° de faire près du gouvernement les démarches nécessaires pour en solliciter les secours indiqués par la situation.

Quelques-unes des créances actives de la Société sont déjà établies par les écritures ; elles ne présentent point un chiffre élevé. D'autres, plus importantes, doivent résulter des réclamations que la Compagnie est fondée à exercer, à raison des faits qui ont rendu le séquestre nécessaire en 1858. Nous ne saurions en déterminer le chiffre avec précision, mais nous savons qu'il y a là des causes légitimes de réclamations importantes. Nous vous en avons indiqué quelques-unes ; d'autres pourront encore être élevées. Plusieurs sont déjà déférées aux tribunaux compétents, et les premiers avantages obtenus, dont nous vous avons rendu compte plus haut, attestent que la justice apprécie vos plaintes avec une vigilante sollicitude.

En dehors des condamnations prononcées contre la Compagnie et devenues exécutoires, et encore en dehors des semestres à échoir sur les obligations des trois emprunts, les dettes qui restent à régler se prêtent facilement à des arrangements, et la liquidation pourra obtenir des compositions et des tempéraments favorables.

L'opération la plus importante sera de travailler à réaliser la transformation à laquelle il faut maintenant arriver. Cette transformation ne peut s'opérer qu'avec l'aide et le concours du gouvernement, et ici, nous devons le dire, nous sommes pleins de confiance dans la haute bienveillance et dans l'esprit de justice de Son Exc. M. le ministre des travaux publics. Sa sollicitude pour tous les intérêts engagés dans votre Société ne s'est jamais ralentie, et nous sommes persuadés que le jour où une combinaison pourra lui être soumise dans des conditions qui garantissent l'avenir, elle sera favorablement accueillie par lui. Votre droit à la concession existe toujours dans son principe ; il est évidemment protégé par le gouvernement qui, en exploitant la ligne de fer, veut faire l'expérience de toutes les forces productives de cette exploitation, avant de prendre un parti définitif.

Il faut profiter des délais que pourra donner la durée de cette expérience ; la liquidation le pourra d'autant plus utilement, qu'elle sera dégagée des préoccupations et des embarras qui entravent le Conseil depuis le retrait du projet de loi de garantie. Nous sommes aujourd'hui dans une situation fausse et sans issue ; nous ne pouvons administrer, dans la condition des statuts, une Société dont l'objet n'est plus devenu, pour elle, qu'une sorte de fiction. Avec la liquidation, la situation change ; elle se dégage des difficultés présentes, elle devient claire et tranchée. L'état de liquidation fait comprendre à tous qu'il y a un temps d'arrêt nécessaire pour préparer une réorganisation sociale ; chacun sait dans quelle position il se trouve, et quels peuvent être ses droits ou ses espérances.

Le mode de liquidation est déterminé par la nature des pouvoirs que vous êtes appelés à confier aux liquidateurs, et ces pouvoirs sont réglés par vos résolutions. Avant de vous soumettre le texte de ces résolutions, nous devons vous en signaler l'économie.

Nous vous proposons d'instituer deux liquidateurs, et de placer à côté d'eux un Conseil de liquidation composé de trois membres.

L'importance des questions engagées et des questions qui peuvent encore s'élever, a paru au Conseil rendre nécessaire le nombre de deux liquidateurs. La Compagnie a des intérêts également considérables à soutenir ou à défendre à Béziers et à Paris. L'expertise ordonnée par le tribunal de première instance de la Seine, dans l'affaire de MM. Boucaruc et Soubaigné, suffira, à elle seule, pour occuper activement l'un des deux liquidateurs à Béziers. D'autres affaires encore, touchant à l'établissement de la voie, restent à régler, qui réclameront également des soins assidus.

Nous vous proposons de donner à ces deux liquidateurs un mandat collectif, comprenant toutes les attributions qui deviennent la conséquence nécessaire de la mission qui leur est confiée. Ainsi, ils auront le pouvoir de faire, seuls en tant que liquidateurs, l'un agissant collectivement avec l'autre, tous les actes d'administration et de gestion, tels que : toucher toutes sommes, faire tous paiements, donner et recevoir toutes quittances, poursuivre toutes instances judiciaires, etc., etc.

Mais les actes qui auront pour objet l'aliénation ou la disposition plus ou moins absolue de la concession ou de l'actif qui s'y rattache, ne pourront être provisoirement consentis qu'après que les liquidateurs auront pris l'opinion du Conseil de liquidation, et ces actes ne pourront devenir définitifs qu'après avoir été soumis à la ratification de l'assemblée générale des actionnaires.

La résolution par laquelle nous vous proposons de consacrer cette mesure est ainsi conçue :

« L'assemblée générale, sur la proposition du Con- » seil d'administration, développée dans le rapport, » arrête :

» Art. 1er.

» La Société anonyme dénommée Compagnie du » chemin de fer de Graissessac à Béziers est et de- » meure dissoute à partir de ce jour, 6 août 1860.

» Art. 2.

» L'assemblée générale décide, conformément à » l'art. 40 des statuts, qu'il sera procédé à la liquida- » tion de la manière suivante :

» 1° Deux liquidateurs sont institués ; ils agiront » ensemble et collectivement ; ils ont tous pouvoirs de » toucher toutes sommes, faire tous paiements, don- » ner et recevoir toutes quittances, fournir toutes » mainlevées, représenter la Société dissoute dans » toutes instances judiciaires, devant tous tribunaux, » soit en demandant, soit en défendant, procéder à » toutes ventes, aliénations, transactions, compromis, » et généralement à toutes conventions intéressant la » Société, toutefois sous la réserve ci-après établie.

» 2° Un Conseil de liquidation est institué auprès » des liquidateurs, avec la mission de représenter » plus spécialement près de ceux-ci l'intérêt des ac- » tionnaires.

» 3° Le Conseil de liquidation pourra être consulté » par les liquidateurs sur toutes les affaires qui inté- » resseront la liquidation.

4° Dans le cas où les liquidateurs auraient à con- » clure un traité ayant, sous quelque forme que ce » puisse être, pour but l'aliénation ou la disposition » plus ou moins absolue de la concession et de l'actif » qui s'y rattache, ils ne pourront le faire qu'après » avoir consulté le Conseil de liquidation. Dans ce » même cas, un tel traité ne pourra être conclu par » les liquidateurs, que sous la réserve de la ratifica- » tion de l'assemblée générale des actionnaires qui, » réunie et délibérant conformément aux statuts, » accordera ou refusera cette ratification, après avoir » entendu le rapport du Conseil de liquidation.

» 5° MM. Lepelletier et Vincent, avocats, sont » nommés liquidateurs.

» 6° MM. Benat, Chaper et Parès sont nommés » membres du Conseil de liquidation. Leurs fonc- » tions sont essentiellement gratuites. Dans le cas » où par suite de décès, démission ou toute autre » cause, un des membres du Conseil de liquidation » viendrait à cesser ses fonctions, il sera pourvu à » son remplacement par les membres restants, sauf » ratification par la plus prochaine assemblée gé- » nérale.

» 7° Pendant la durée de la liquidation, l'assem- » blée générale, réunie et délibérant conformément » aux statuts sociaux, conserve ses droits et ses pou- » voirs, pour prendre toutes mesures qui pourraient » être utiles à la liquidation ; remplacer, s'il y avait » lieu, l'un ou l'autre, ou les deux liquidateurs ou » les membres du Conseil de liquidation ; recevoir les » comptes des liquidateurs, les approuver, et donner » tous quitus et décharges.

» L'assemblée générale sera convoquée et réunie, » soit par les liquidateurs, soit par le Conseil de liqui- » dation. »

Telle est la résolution soumise à votre appréciation.

MM. Lepelletier et Vincent, auxquels nous vous proposons de conférer le mandat de liquidateurs, ont été indiqués au Conseil et recommandés à sa confiance par des personnes les plus honorables. Il est juste d'ajouter qu'ils se recommandent aussi directement par eux-mêmes et par les antécédents de leur carrière. M. Lepelletier a été chargé déjà d'opérer des liquidations importantes, et, depuis longtemps, il a eu le maniement de plusieurs des grandes affaires de notre époque. M. Vincent, après plusieurs années passées au barreau de Paris, a reçu du tribunal de commerce de la Seine le titre officiel de liquidateur accrédité près de cette juridiction. Nous n'aurions su trouver des choix plus dignes de votre confiance. Nous sommes persuadés qu'en donnant votre mandat à MM. Lepelletier et Vincent, les affaires de la liquidation seront dirigées avec le plus grand soin pour vos communs intérêts.

Nous vous proposons de composer le Conseil de liquidation de trois membres pris dans le Conseil d'administration actuel. De cette façon, les liquidateurs seront entourés des hommes qui, depuis vingt mois, sont aujourd'hui le plus au courant de vos affaires et le plus en état de les éclairer sur vos intérêts ; ainsi la tradition des faits ne sera pas interrompue.

Nous ne pouvons, Messieurs, terminer ce rapport sans vous exprimer le regret sincère que nous éprouverons à nous séparer de vous. Vous nous aviez donné tous les pouvoirs que nous avions demandés ; nous avons la conscience de n'avoir manqué à aucun des devoirs que nous avait imposés votre confiance. Si nous avons échoué dans la mission que nous avions

entreprise, vous le savez maintenant, ce n'est point par incurie ou par fausse direction de nos efforts. Nous croyons mériter ce témoignage que nul autre n'aurait pu faire plus que nous n'avons fait ; notre persévérance n'a cédé qu'à une de ces puissances supérieures devant lesquelles doivent nécessairement fléchir les volontés les plus énergiques.

Du moins, en nous retirant, si nous ne pouvons emporter le souvenir d'avoir rétabli votre entreprise, nous pouvons hautement affirmer que nous vous la laisserons dégagée d'un grand nombre de difficultés, moralement relevée dans l'opinion publique, et munie de travaux préparatoires importants, qui doivent faciliter l'instruction et le règlement des questions qui restent encore aujourd'hui à résoudre.

—

La violence du désordre qui a eu lieu à la suite des discours prononcés par deux actionnaires, contre la proposition de mise en liquidation de la Société, a contraint le président de l'assemblée à lever la séance, sans avoir pu mettre cette proposition aux voix.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 novembre 1859.

Présidence de M. FAURE.

Après la lecture du procès-verbal, M. Tronquoy fait observer que le chiffre indiqué pour la résistance des aciers dans le livre de M. Love, et sur lequel MM. Gouvy ont élevé une réclamation, n'a été donné par M. Love que pour montrer sous quelle faible charge les aciers peuvent rompre quelquefois.

M. le président explique que MM. Gouvy n'ont voulu élever aucune réclamation, mais qu'ils sont simplement venus demander qu'à côté du chiffre minimum cité par M. Love, on voulût bien donner les chiffres moyens et maximum de résistance des aciers de leur fabrication ; il ajoute qu'il est trop jaloux de conserver à nos discussions une liberté entière, pour admettre une réclamation sur l'opinion émise par un membre de la Société.

M. Charles Laurent fait l'analyse d'une brochure publiée par M. Luigi Cangiano, ingénieur italien, sur les conditions actuelles des eaux publiques et potables de la ville de Naples, et sur les moyens de les améliorer.

Parmi les savants ingénieurs de la ville de Naples, le chevalier Luigi Cangiano, architecte commissaire extraordinaire des eaux de cette cité, est un de ceux qui ont le plus mérité et obtenu l'estime et la confiance de leurs concitoyens. Savant du savoir d'autrui, et surtout de son savoir propre, il expose, dans une brochure dont nous remettons un exemplaire à la Société, l'état actuel des eaux publiques de la ville de Naples.

Nous avons pensé que la faveur avec laquelle ont été reçues les communications qui ont eu lieu sur des sujets analogues nous autorisait à faire celle-ci, en choisissant les points les plus saillants de cette remarquable étude. Elle renferme d'ailleurs, en dehors du point de vue historique de la question, une série de faits relatifs à l'existence des sources, aux accidents qui peuvent paralyser, soit leur expansion au sol, soit leur écoulement régulier dans les canaux chargés de les faire parvenir aux lieux de distribution. Des descriptions minutieuses, dignes d'être connues, nous ont semblé devoir être conservées avec toute l'originalité d'une traduction à peu près littérale.

M. Cangiano examine d'abord l'état actuel des eaux potables fournies par la Bolla et le Carmignano, les deux sources principales de l'alimentation de la ville de Naples. Il constate que les travaux de recherches et de conduites ont subi des modifications ou des dégradations telles, qu'il est grand temps de chercher l'origine du mal et les moyens d'y remédier.

L'eau de la Bolla est admirablement recueillie dans une série de canaux souterrains successivement établis le long de la partie relevée de la plaine de ce nom, qui s'étend au pied nord de la montagne de la Somma. Ces différents canaux souterrains se réunissent dans un lieu que l'on désigne sous le nom de *casa dell'acqua* (maison de l'eau).

Ces canaux constituent un immense et profond drainage pratiqué dans des alluvions vésuviennes, tantôt à l'état de sables, tantôt à l'état de conglomérat solide ou tuf. Quelques-uns de ces canaux remontent, dit-on, au temps de l'antique Naples.

L'eau sort en abondance soit des sables, soit des fissures du sol à la partie inférieure des travaux ; elle est dirigée, comme nous l'avons dit, vers la *casa dell'acqua*, d'où elle s'échappe au dehors par un déversoir en marbre situé à $18^m,50$ au-dessus du niveau de la mer.

Un diviseur sépare l'eau en deux branches, dont l'une est l'origine du fleuve Sebeto, qui, après de longs détours dans la plaine de la Bolla et dans les marais qui suivent, se jette dans la mer, après avoir toutefois activé onze moulins, et dont l'autre, reçue dans un canal voûté et stuqué, est conduite à Naples pour les concessions d'eau dans la partie édifiée sur l'emplacement de Naples antique. Cette seconde branche anime sur son parcours la fabrique royale d'armes, sept moulins de propriété privée, etc. ; à son entrée dans la ville, elle alimente encore neuf moulins, vingt-cinq fontaines publiques, des forts et des casernes, etc.

M. Cangiano constate ensuite les variations successives que l'eau a subies à différentes époques, variations indiquées d'une manière certaine par la hauteur qu'elle a tenue sur le seuil du diviseur dans la *casa dell'acqua*.

Ces variations ont presque toujours été attribuées à une diminution dans la quantité de pluie tombée sur la plaine de la Bolla. M. Cangiano réfute victorieusement cette assertion par des documents officiels, et en revient à une opinion émise dès l'année 1830, par Théodoro Monticelli, célèbre naturaliste napolitain, qui, par intuition, avait deviné que la diminution d'eau devait provenir de stalactites calcaires qui se formaient sur les surfaces qui laissent distiller l'eau, ou dans les fissures d'où elle jaillit.

Cette opinion fut vérifiée, et on reconnut qu'effectivement une stalactite calcaire se formait sur le sol et à la partie inférieure des parois des canaux et des grottes souterraines creusées latéralement dans le but d'augmenter les surfaces de production d'eau. On enleva cet obstacle, et pour un certain temps les eaux reprirent leur écoulement normal ; mais on reconnut bientôt que le remède employé ne pouvait se renouveler souvent sans entraîner des dommages beaucoup plus graves.

Après avoir examiné comment se forme cette stalactite calcaire et les dégâts causés par son enlèvement, M. Cangiano observe la manière dont l'eau arrive à se faire jour par les travaux souterrains ; il énonce aussi, comme causes additionnelles de diminution ou de changement dans le jaillissement de l'eau, les fréquentes éruptions du Vésuve, et étudie les circonstances de ce phénomène sur les couches aqueuses, ainsi que les perturbations qu'elles ont à subir des tremblements de terre si fréquents dans cette contrée.

Pour obvier aux inconvénients actuels, après s'être étendu sur les lois hydrostatiques sous lesquelles les eaux s'insinuent dans les fissures du terrain et en jaillissent ensuite, l'auteur de cette notice conclut que si l'eau sortant du sable, au lieu de s'insinuer et de circuler par un chemin difficile, n'avait au contraire qu'à parcourir des conduits larges et perpendiculaires à sa masse, son volume serait plus abondant et son écoulement perpétuel. Il propose donc des forages et examine les conditions de leur exécution.

Au commencement du XVIIe siècle, malgré la mortalité causée par la guerre et la peste, la population de la ville de Naples s'élevait à 230,000 habitants ; elle souffrait alors du manque d'eau potable et de farine, parce que, bien que le grain fût abondant, les moulins de la ville ne pouvaient moudre faute d'eau, seul moteur connu à cette époque.

César Carmignano, en suite de traités, entreprit en 1629 la construction d'un aqueduc qui porte son nom. Cet aqueduc a son origine dans le fleuve Faenza, et sur son parcours reçoit en addition le trop plein des eaux du château de Caserta.

Ici encore, bien que d'après son origine il semblait que l'eau dût toujours arriver abondante à la ville de Naples, il n'en fut pas ainsi. M. Cangiano développe les causes naturelles et particulières qui influent sur l'abondance ou la diminution dans le volume de l'eau reçue dans le canal de Carmignano. Il examine donc les diverses formations géologiques qui constituent le bassin où prennent naissance les sources des différents ruisseaux tributaires du fleuve Faenza.

Les tremblements de terre viennent encore modifier le régime des eaux qui circulent dans les nappes souterraines ; il est probable que là comme pour les eaux de la Bolla se trouve une des causes naturelles des variations de régime dans l'écoulement naturel ; puis viennent ensuite les circonstances accidentelles qui résultent des entraves apportées à l'écoulement par l'industrie humaine.

D'après les connaissances que les forages pratiqués à Naples ont fournies sur la formation des terrains subapennins et du macigno, ainsi que sur la force d'ascension que les différentes nappes d'eau possèdent pour s'élever à la surface du sol et y jaillir, M. Cangiano pense que l'on peut obtenir, en creusant des puits à travers les terrains identiques qui forment le bassin en question, des eaux dont l'écoulement aurait une constance immuable.

Il y aurait encore un avantage très-grand dans la limpidité et la pureté des eaux ainsi obtenues, avantages qu'il fait ressortir surtout en énumérant les nombreuses causes d'altération qui en ce moment assiégent les eaux du Carmignano.

Enfin ce projet s'occupe des rectifications importantes à apporter au parcours de ce canal, dont l'eau se jetterait dans une tour réservoir, d'où on la distribuerait dans la ville pour les besoins de la population et dans le canal des moulins ; l'auteur fait ressortir les nombreux avantages que la ville de Naples retirerait de l'exécution des travaux projetés, et je crois que l'accueil fait au travail en question par tous les hommes animés du bien public est un sûr garant de sa bonne conception.

M. Alcan rend compte de ses visites à l'exposition de Rouen.

Il commence par signaler un premier fait qui l'a frappé : c'est que cette exposition, comme celle de Bordeaux, était relativement incomplète, et on était loin d'y trouver tout ce qu'on était en droit d'espérer. Ainsi peu d'industries du département du Nord étaient représentées à Rouen. On a dit pour expliquer cette abstention, que les fabricants du Nord craignaient de voir leurs produits imités par ceux de Rouen. Cette raison n'est pas sérieuse, car tous ces fabricants sont venus exposer à Paris.

La véritable cause est autre : les expositions de province ne peuvent offrir la publicité de celle de Paris, et les récompenses sont supposées n'avoir pas la même valeur. Il y a donc nécessairement une limite à l'importance des expositions régionales.

M. Alcan passe en revue quelques-uns des produits exposés à Rouen. Il signale les belles pièces de forge provenant de la forge Laubonière, parmi lesquelles se trouvait un arbre de 20 mètres de longueur sur 0m,70 de diamètre; des tuiles plates en fonte renforcées par des nervures bien disposées et destinées à remplacer les ardoises; de magnifiques pièces de cuivre provenant des usines de Romilly.

Une machine à vapeur horizontale à deux cylindres à détente variable et à condensation, exposée par un constructeur de Rouen, ce qui est d'autant plus remarquable que jusqu'à présent les filateurs, en Normandie, n'ont admis que les machines verticales. Cette machine horizontale, essayée au frein, a donné de bons résultats.

Des appareils exposés par la maison Cail; des pièces détachées de machines présentées par M. Mazeline, du Havre, parmi lesquelles une bielle de 3,000 kilog, un arbre de 16 à 17,000 kilog. et un tiroir.

La machine à scier les bois courbes de M. Normand, qui avait déjà figuré à l'exposition universelle en 1855, et dont l'importance est de plus en plus appréciée.

Une machine à graver les rouleaux, marchant par l'électricité.

Un métier à filer de douze cents broches du système Mull-Jenny Self-Acting. Tout en reconnaissant ce qu'il a fallu dépenser de puissance de combinaison pour arriver à faire marcher avec précision des machines aussi compliquées et présentant une aussi grande multiplicité d'organes, et en admettant que la substitution de ce système, entièrement automatique, à celui qui ne l'était qu'en partie, offre des avantages économiques, M. Alcan pense que l'industrie s'engage dans une voie qui ne doit pas avoir un long avenir. La complication même des organes des métiers Self-Acting anglais et français, qui fait en quelque sorte l'admiration du public, doit leur être opposée comme un indice de la fausse direction dans laquelle on est. La machine de Marly était compliquée aussi et admirée. Tous les esprits judicieux applaudissent à la simplicité et à l'efficacité des moyens qui l'ont remplacée.

(*La suite prochainement.*)

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs.*

Fonds exigibles à 3 jours de vue		2 1/2 0/0
—	à 90 jours....	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Mis G. D'AUDIFFRET.

COMPAGNIE ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le nombre d'actions déposées n'ayant pas été suffisant pour constituer régulièrement l'assemblée générale, tant ordinaire qu'extraordinaire, fixée au 25 août courant, cette assemblée ne peut avoir lieu.

Conformément aux statuts, MM. les actionnaires sont convoqués de nouveau pour le 25 septembre prochain, à 3 heures, au siége social à Genève, maison Laya, quai du Rhône.

Les délibérations prises sur les propositions fixées par l'ordre du jour de la première assemblée seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées.

MM. les actionnaires qui désireront assister à cette assemblée, devront être porteurs d au moins vingt actions nouvelles de 500 fr. ou quarante actions anciennes de 250 fr.

Les titres devront être déposés d'ici au 11 septembre prochain, soit à Paris, rue Laffitte, 28; soit à Londres, à l'agence de la Compagnie, Threadneedle street, 28; soit à Genève, maison Laya, où il sera remis à MM. les actionnaires un récépissé du dépôt effectué, une carte d'admission pour l'assemblée ainsi que des modèles de procuration pour ceux d'entre eux qui seraient chargés de pouvoirs.

Les cartes délivrées pour assister à la première assemblée, seront valables pour la nouvelle.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois......	2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois......	2 1/2 0/0
Ceux de 12 à 17 mois......	3 1/2 0/0
Ceux de 18 à 23 mois......	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus.	4 1/2 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

FERDINAND LE ROY.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE.

M. Léop.-S. Kœnigswarter a l'honneur de rappeler aux porteurs de titres provisoires qu'il est indispensable de les échanger, avant le 30 août, contre les obligations définitives, celles-ci donnant seules droit de participer aux chances des tirages, dont le premier aura lieu le 1er septembre prochain, conformément au tableau ci-après :

				Fr.
Le 1er numéro sortant, par........				25,000
Les 3 nos suiv. à 10,000 fr. chacun, soit				30,000
Le 5e numéro, par...............				4,000
Les 10 nos suiv. à 1,000 fr. chacun, soit				10,000
Les 12	—	à 500	—	6,000
Les 15	—	à 400	—	6,000
Les 15	—	à 200	—	3,000
				84,000

Ces 57 obligations dont les numéros sortiront les premiers, seront remboursées, capital compris, comme ci-dessus.

En outre, 285 obligations seront remboursées au pair (100 francs).

LE TOUR DU MONDE

NOUVEAU JOURNAL DES VOYAGES.

La librairie Hachette vient de mettre en vente le premier volume du *Tour du Monde*, contenant 24 relations de voyages et 183 magnifiques gravures. L'objet de ce curieux recueil est de présenter le tableau de la nature et de la vie humaine sur toute la surface de la terre. Nous connaissons à peine le monde que nous habitons, et chaque jour nous révèle des découvertes importantes.

Combien de scènes dévoilées seulement d'hier ou qui le seront demain : cimes réputées inaccessibles, où le pied humain se pose pour la première fois; lacs, fleuves, sources, dont d'intrépides voyageurs cherchent, assiégent, cernent de toutes parts les mystères; déserts immenses, fertilisés par la conquête; champs d'incultes richesses qui s'ouvrent à l'espoir des émigrations; trésors des mines qui groupent les aventuriers en nations; empires endormis entre leurs murailles depuis les temps les plus reculés de l'histoire et qui s'éveillent enfin à l'approche de la civilisation !

De tous côtés, que de spectacles singuliers, curieux, solennels, émouvants ! Et que d'observations à recueillir encore sur les habitudes, les mœurs, les institutions, les arts, les caractères des différentes races ! Que d'aventures, de péripéties, de surprises, tour à tour sérieuses ou riantes, et aussi que de tableaux de misère et d'oppression à dénoncer aux sollicitudes du monde chrétien ! On comprend donc qu'il n'y ait point de lecture plus variée, plus dramatique, plus morale, plus instructive que celle du *Tour du Monde.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1681 kilomètres.
1859 — 1622 —
12e année. — 32e semaine.
Du 5 au 11 août 1860.

181.222 Voyageurs	537 369 47
Bagages, Marchandises, etc.	802.395 77
Total	1.339.765 24
Recettes antérieures	35.637.192 52
Total	36.976.957 76
32e semaine de 1860	1.339.765 24
Semaine correspondante de 1859	1.283.479 80
Différence	56.285 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860	36.976.957 76
— — 1859	34.596.812 05
Différence	2.380.145 71

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 5 au 11 août 1860.

234.560 Voyageurs	580.486 73
Bagages, Marchandises, etc.	782.859 16
Total	1.363.345 89
Semaine correspondante de 1859	1.328.137 86
Semaine correspondante de 1858	1.306 613 51
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	35.158 03
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	56.732 38
Recettes depuis le 1er janvier 1860	38.502.384 34
— — 1859	38.023.122 70
Différence en faveur de 1859	479.261 64

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ETABLISSEMENT
Juillet 1860.
Voir le numéro du 11 août.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1446 kilomètres.
1859 — 1446 —
1858 — 1346 —
Du 5 au 11 août 1860.

185.480 Voyageurs	781.605 55
Bagages et Marchandises	1.152.898 16
Total	1.934.503 71
Semaine correspondante de 1859	1.980.524 21
— — de 1858	1.546.283 83
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	46.020 50
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	388.219 88
Recettes depuis le 1er janvier 1860	56.484.155 32
— — 1859	60.483.418 19
Différence	3.999.253 87

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1859. — 401 —
Du 5 au 11 août 1860.

47.801 Voyageurs	133.995 60
Bagages et Marchandises	243.327 65
Total	377.322 25
Semaine correspondante de 1859	301.750 50
Différence	75.571 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.297.519 80
— — 1859	8.891.775 20
Différence	1.405.744 60

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1212 kilomètres
1859. — 1148 —
Du 5 au 11 août 1860.

357.857 Voyageurs	631.953 90
Marchandises, etc. — Grande vitesse	65.689 65
— — Petite vitesse	461.449 55
Total	1.159.093 10
Semaine correspondante en 1859	1.139.121 72
Différence	19.971 38
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	30.159.108 45
— — 1859	28.289.921 62
Différence	1.869.186 83

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 964 —
Du 5 au 11 août 1860.

167.445 Voyageurs	463.125 80
Bagages, Marchandises, etc.	660.967 85
Total	1.124.093 65
Semaine correspondante de 1859	1.096.322 67
Différence	27.770 98
Recettes depuis le 1er janvier 1860	35.077.447 07
— — 1859	32.940.188 25
Différence	2.137.258 82

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 5 au 11 août 1860.

2.488 Voyageurs	2.712 35
Bagages, marchandises, etc.	56 »»
Total de la semaine	2.768 35
Recettes depuis le 4 juin 1860	27.029 53

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 713 kilomètres.
1859. — 704 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 5 au 11 août 1860

69.706 Voyageurs	193.326 52
Bagages, Marchandises, etc.	281.424 68
Total	474.751 20
Semaine correspondante de 1859	492.119 87
Différence	17.368 67
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	14.395.146 59
— — 1859	13.217.764 95
Différence	1.177 381 64

NOUVEAU RÉSEAU. — Juillet 1860
Voir le numéro du 11 août.

LYON A GENEVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —
Du 5 au 11 août 1860

20.608 Voyageurs	83.979 74
Bagages et Marchandises	75.115 91
Total	159.095 65
Semaine correspondante de 1859	223 455 56
Produit kilométrique annuel, en 1860	35.912 13
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 ... en moins	28.80 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 ... en plus	47.41 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.716 272 12
— — 1859	3.782.651 49

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —
Du 5 au 11 août 1860.

13.535 voyageurs	23.293 35
Bagages, Marchandises, etc.	48.904 12
Total	72 197 47
Semaine correspondante de 1859	60.305 39
Différence	11.892 08
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.100 363 56
— — 1859	1.859.464 74
Différence	240.898 82

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 124 —
Du 5 au 11 août 1860

13.421 Voyageurs	32.548 57
Bagages, Marchandises, etc.	30.141 59
Total	62.690 16
Semaine correspondante de 1859	77 454 41
Différence	14.764 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.617.421 81
— — 1859	1.566.742 96
Différence	50 678 85

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 5 au 11 août 1860.

Voyageurs	2.152 65
Bagages, Marchandises, etc.	21 315 70
Total	23.468 35
Semaine correspondante de 1859	20.659 35
Différence	2.809 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	683.399 05
— — 1859	746 921 55
Différence	63.522 50

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 29 juillet au 4 août 1860.
RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée : 1860, 1102 kil. / — — 1859, 1102 kil.

113.529 Voyageurs	310.770 »»
Bagages et Marchandises	377.171 07
Transports militaires	27.863 20
Total	715.804 27
Semaine correspondante de 1859	1.335.481 22
Différence	639.676 95

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. / — — 1859, 214 kil.

39.017 Voyageurs	69.732 20
Bagages et Marchandises	36.692 55
Transports militaires	4.800 »»
Total	111.224 75
Semaine correspondante de 1859	137.797 50
Différence	26.572 75

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1316 kil.

En 1860	827.029 02
En 1859	1.493.278 72
Différence	666.249 70

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1316 kil.

En 1860	25.133.890 40
En 1859	36.172.206 47
Différence	11.038.316 07

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 5 au 11 août 1860

41.013 Voyageurs ....En florins	116.423 »»
870.091 »» quintaux Marchandises	251.758 »»
Total.........	368.181 »»
Semaine correspondante de 1859....	347 031 »»
Différence.........	21.150 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	10.695.906 »»
— — 1859..	10.267.004 »»
Différence.........	428.902 »»

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 30 juillet au 3 août 1860.

35.171 Voyageurs..................	70.100 63
Bagages, Marchandises, etc..........	35.259 06
Recettes diverses	970 55
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	28.016 73
Transports militaires................	2.901 52
Total..	137.234 49
Recettes correspondantes de 1859......... 87.224 09 / Transports militaires.. 223.693 67	310.917 76
Différence.........	173.603 27
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	3.692.067 80
— — 1859..	4.236.498 67
Différence.........	544.430 87

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 21. —

Du 5 au 11 août 1860.

37.569 Voyageurs..................	52.104 25
Marchandises et Bagages.............	24.002 32
Total...........	76.106 57
Période correspondante de 1859....	70.945 89
Différence.........	5.160 68
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	1.836.062 56
— — 1859..	1.684.201 90
Différence.........	151.860 68

BARCELONE A SARAGOSSE.

1re section. — *De Barcelone à Manresa*, 64 kil.
Du 29 juillet au 4 août 1860.

6,134 voyageurs....................	13.167 51
Marchandises et bagages.............	9.900 29
Total des recettes......	23.067 80
Semaine correspondante de 1859.....	23.627 39
Augmentation........	550 59
Moyenne de la recette kilom	18.274 48
Recette depuis le 1er janvier 1860...	681.131 86

2e Section. — *De Manresa à Lérida*, 118 kil.

2,770 voyageurs	20.844 40

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.
21e semaine, du 22 au 28 juillet.

7.076 Voyageurs	27.375 95
Recettes antérieures depuis le 1er mars	508.798 98
Total...................	536.174 93

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860 Longueur exploitée : 51 kilomètres
Du 29 juillet au 4 août 1860.

2.057 Voyageurs........	1.062 60
Bagages, articles de messagerie. ...	214 13
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc......................	9.682 37
Total de la semaine.....	11.859 10
Recettes antérieures...........	221.894 87
Total général...........	233.753 97

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Juillet	82.184 84	70.378 29	11.806 55	16.77
7 1ers mois	776.157 32	674.261 83	101.885 49	15.17

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Juin	931,976 65	844,038 99	87,937 65	10.41
6 1ers mois.	8,567,734 61	7.883,197 32	684,537 29	8.68

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860..	62.403
— — 1859.......	57.986
Augmentation en juillet 1860..	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860.. ...	126.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	124.345 98
Augmentation en juillet 1860.......	1.785 07

SOCIÉTÉ

J. F. CAIL ET Ce

Il est rappelé aux actionnaires de ladite Société, qu'aux termes des statuts, l'assemblée générale annuelle ordinaire aura lieu au siége social, quai de Billy, n° 48, à Paris, le 27 septembre prochain (4e jeudi du mois), à une heure de l'après-midi.

L'objet de la réunion est, aux termes des statuts, la reddition annuelle des comptes, l'arrêté des inventaires et la fixation du dividende.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent faire le dépôt de leurs titres, au moins quinze jours à l'avance, au siége de la Société. Les propriétaires d'actions nominatives, ayant le nombre voulu pour assister à la réunion, sont inscrits de droit sur la liste de présence sans avoir besoin d'effectuer ce dépôt.

Les procurations des mandataires doivent être déposées quinze jours à l'avance au siége de la Société.

Pour assister à l'assemblée, il faut être porteur de dix actions.

Autre avis.

Il est également rappelé à MM. les porteurs des obligations de la Société J.-F. Cail et Ce qu'il sera procédé, au commencement de la séance susdite, au tirage au sort de 800 obligations (sur les 8,000 restant des 8,800 créées), lesquelles seront remboursées, un mois après le tirage, au chiffre de 450 fr.

Les porteurs de 25 de ces obligations, au moins, ont droit, en les déposant huit jours à l'avance au siége de la Société, d'assister au tirage.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le deuxième semestre de l'exercice 1859-1860 a été fixé par l'assemblée générale à 18 fr. par action, et est payable à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, depuis le 1er août courant.

Le paiement pour les titres au porteur aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 43 c. par action.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de l'UNION DES GAZ sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le vendredi 31 août courant, à trois heures de relevée, au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

Comme assemblée générale ordinaire, cette réunion a pour but la présentation et l'approbation des comptes de l'exercice clos de 1859-1860.

Comme assemblée extraordinaire, la continuation de l'examen des questions pendantes.

Aux termes de l'art. 37 des statuts, il faut, pour assister aux assemblées générales, être propriétaire de vingt actions au moins et les avoir déposées au moins trois jours à l'avance au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

SERVICES MARITIMES
DES
Messageries impériales
PAQUEBOTS-POSTE
FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux GUIENNE, commandant Enout, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 août pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 28 juillet 1860.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte et Alexandrie, Jaffa et Beyrouth. — Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 19 août.

SYRIE ET ANATOLIE. — Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 12 août.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER.— Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le *Moniteur* de lundi annonçait la réduction de l'intérêt attaché aux bons du Trésor; cet intérêt n'est plus que de 4 1/2 0/0 pour les bons de trois à cinq mois de date. C'est un nouveau symptôme de l'excellente situation financière du pays; mais la politique continue à dominer facilement un marché sans public et sans affaires. Il faut prendre son parti d'une situation qui se reproduit invariablement à cette époque de l'année. Les cours sont d'ailleurs relativement fermes, si l'on tient compte de l'ensemble de circonstances défavorables qui pèsent sur toutes les valeurs. La baisse des fonds anglais n'a pas même affecté sérieusement la rente; il est vrai que cette baisse doit surtout être attribuée à des demandes nombreuses d'argent: emprunt des Indes, émission de l'emprunt sarde, besoin d'argent pour des achats de blé et pour des affaires nouvelles qui ont accaparé les capitaux. Si donc on jugeait les choses d'après les mêmes données pour le marché français, on serait fondé à annoncer la hausse du 3 0/0 français; mais notre Bourse est déserte, et le peu de personnes qui s'y réunissent chaque jour y parlent politique et non finances.

Ce sont surtout les petites valeurs qui souffrent de cette absence de clientèle. Ainsi l'examen d'une prochaine et équitable révision du traité de la Compagnie impériale des petites voitures avec la ville n'a produit qu'une hausse médiocre et des transactions limitées. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs, par son adjonction au Crédit foncier et la nature de ses opérations exemptes de tout risque, a provoqué, il est vrai, de nombreuses affaires, mais la stagnation de ses cours a contrasté jusqu'ici avec un mouvement qui, en d'autres temps, eût provoqué une hausse immédiate.

En résumé, il n'y a guère de changement sur la semaine dernière quant à la physionomie générale du marché. Les plus grandes variations ont porté sur les chemins Autrichiens qui de 500 fr. ont baissé à 477 50; les Lombards, de 492 50 à 475.

Les chemins espagnols sont toujours en progression: le Barcelone était coté 4?6 fr. à Barcelone, le 10 août, et les titres en étaient rares. On a annoncé la constitution, par voie de fusion de la Société du chemin de fer de Barcelone à Girone et de là en France.

Samedi. — Les consolidés sont venus avec 1/8 d'amélioration sur les deux cotes, à 93 3/8; mais notre marché a continué à rester apathique et indifférent. La rente 3 0/0 s'est tenue plus près encore de 68 fr.; elle a débuté à 68 15, et fermé à 68 05 à terme, en réaction de 10 c. Du reste aucune nouvelle importante ne circulait et n'a impressionné la Bourse. Le comptant est calme, la spéculation attend. Les quelques achats du comptant ont maintenu le 3 0/0 de 68 10 à 68 15. Il est resté à 68 15, en baisse de 5 c. La rente 4 1/2 était ferme à 98 15, les coupures escomptables du 3 0/0 à 68 10. Il y a encore quelques escomptes, mais ils diminuent tous les jours d'importance et ne comprenaient aujourd'hui que 100 actions du Crédit mobilier et 100 Saragosse. Le Crédit mobilier s'est tenu de 683 75 à 685; le Crédit foncier, à 880; la Banque de France, à 2,825. Le Comptoir d'escompte se négociait à 640; la Caisse générale des chemins de fer, à 300; le Sous-Comptoir des Entrepreneurs, à 115. Il se fait toujours très-peu d'affaires en spéculation sur les chemins, et les prix ne se relèvent pas sur ces valeurs. Mais l'argent ne les délaisse pas tout à fait et les achats du comptant arrêtent la baisse. A 1,365, l'Orléans était demandé; il s'est élevé à 1,370 et a fait 1,367 50 en clôture. Le Nord ancien était tombé à 950, mais ce cours a provoqué des demandes qui l'ont relevé à 955. Le Nord nouveau est resté calme à 873 75. L'Est a monté de 1 25 à 633 75; le Lyon, de 2 50 à 887 50. Le Midi était ferme à 500 fr.; l'Ouest, à 585; le Genève, à 367 50; le Béziers, à 87 50. Les chemins Autrichiens étaient lourds; ils sont tombés à 496 25, puis à 491 25, et ferment à 492 50, en baisse de 6 25 sur hier. Les chemins Lombards ont fléchi de 3 75 à 483 75. Le Victor-Emmanuel était ferme de 395 à 396 25; les chemins Romains, à 345. Les actions de Pampelune se tenaient à 470; celles de Barcelone de 450 à 451 25; celles de Saragosse, à 537 50. Les Eaux se cotaient 297 50; les Voitures, 73 75; les Docks, 208 75; la Caisse centrale de l'Industrie, 62 50. Les fonds espagnols restaient fermes.

Lundi. — Le *Moniteur* annonçant la réduction de l'intérêt attaché aux bons du Trésor, on pensait généralement que la Bourse reprendrait un peu de fermeté. Mais on comptait sans la baisse des fonds autrichiens qui réagit sur notre marché. Cependant il est certain que l'Autriche est sous le coup d'une crise monétaire qui ne se fait nullement sentir chez nous. La feuille des escomptes portait 50 actions du Mobilier, 150 Béziers, 25 Saragosse et 288 piastres de l'intérieure. Les deux dépêches de Londres ne portaient pas de changement sur les consolidés. Le 3 0/0 s'est rapproché dès le début de 68. Ce cours même a été décroché et on a coté 67 90. Les primes étaient offertes à un écart insignifiant au-dessus du ferme. Les primes dont 10 c. pour le lendemain étaient à peine de 5 c. plus cher que le ferme. Le Mobilier était offert à 680. Les chemins étaient généralement en baisse sur les cours de samedi. L'Orléans, à 1,365; le Nord, à 955; l'Est, à 627 50; le Midi, de 500 à 501 25; l'Ouest, à 587 50; les Autrichiens, à 480; les Lombards, à 477 50; les Romains, à 347 50; le Séville à Xérès, à 490; le Barcelone, à 450; le Pampelune, à 375. Le marché des valeurs financières et industrielles était fort calme. On recherchait la Caisse générale des chemins de fer à 300; le Sous-Comptoir, à 116 25; la Compagnie immobilière Rivoli, à 120; les Voitures, à 75. Les efforts constants des vendeurs ont eu pour effet d'écraser les cours, mais il y a eu, en clôture, des demandes qui ont empêché la baisse de prendre de notables proportions. Le 3 0/0 reste à 67 90; le Mobilier, à 677 50; l'Orléans, à 1,360; le Nord, à 950; le Lyon, à 881 25; les Autrichiens, à 482 50. Au comptant, le cours moyen du 4 1/2 ressort à 98 02 1/2; celui du 3 0/0, à 68.

Mardi. — A la baisse de la veille a succédé un calme plat. La perspective d'un jour de chômage pour la Bourse y a fort contribué. Cependant, la tendance du marché, s'il est possible de la saisir au milieu de cette stagnation, semblait plutôt favorable à la hausse ou du moins au raffermissement des prix. Le 3 0/0 a débuté à 67 85, mais ce cours a provoqué des demandes.

Les actions de la Banque se sont tenues à 2,825; le Crédit foncier, à 880. Les actions du Sous-Comptoir des Entrepreneurs restaient inébranlables à 115. Le Comptoir d'escompte était ferme à 647 50 et 650. Le Crédit mobilier était encore lourd et ne s'est raffermi que de 1 25 à 678 75. Le cours de 300 fr. est bien acquis à la Caisse des chemins de fer qui donne lieu chaque jour à des transactions nombreuses. Les actions d'Orléans sont tombées d'abord à 1,357 50, mais pour reprendre à 1,362 50. Le Nord a été demandé puis offert; il a varié de 948 75 à 951 25. Ce dernier cours est resté acquis en clôture. Il représente au comptant 1 25 de réaction. Le Nord nouveau était calme à 870; l'Est était ferme de 627 50 à 630; le Lyon a monté de 1 25 à 883 75. Le Midi était calme à 498 75; l'Ouest, à 578 75. On a coté le Béziers 82 50, puis 87 50. Les chemins Autrichiens ont fait 480 et 481 25. Les Lombards se sont tenus de 478 75 à 480. Le Victor-Emmanuel est ferme de 393 75 à 392 50; le Barcelone, de 450 à 447 50; le Saragosse, de 528 75 à 533 75; le Séville-Cadix, à 490. De bons achats ont eu lieu sur les Pampelune à 472 50, et sur les chemins Romains à 347 50. Ces cours sont très-favorables au classement des titres.

Mercredi. — Il n'y a pas eu de Bourse, à cause de la fête nationale du 15 août.

Jeudi. — La Bourse, pour avoir été fermée un jour, n'en est pas plus animée. Le marché s'ouvre par le cours de 67 80. Les vendeurs ont évidemment le dessus; les cours étrangers arrivent d'ailleurs en baisse; les consolidés ont perdu 1/4 0/0 à 93 7/8. Le marché au comptant lui-même est délaissé et s'affaisse. Il y a eu de forts escomptes, dont l'effet n'ayant pu déterminer une amélioration des cours, a arrêté seulement les progrès de la baisse. L'affiche portait: 163,500 fr. de 3 0/0, 4,500 fr. de 4 1/2 0/0, 150 actions du Crédit mobilier, 50 du chemin de fer de Béziers et 50 du Crédit industriel et commercial. Au comptant, le 3 0/0, resté mardi à 68 05, a fléchi aujourd'hui de 67 90 à 67 80. Le cours de la Banque de France a monté de 2,825 à 2,830. Le Comptoir d'escompte est à 650, sans changement. Le Crédit mobilier, que nous avions laissé à 678 75, a été coté de 676 25 à 675. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs a varié de 115 à 112 50, et la Caisse générale des chemins de fer, de 300 à 297 50. Les cours des principaux chemins de fer se sont relativement mieux tenus que ceux de la rente. On a négocié le Lyon de 882 50 à 883 75; l'Orléans, de 1,360 à 1,361 25; le Nord ancien, de 948 75 à 951 25; l'Est, de 627 50 à 630; l'Ouest, à 580, et le Midi, de 497 50 à 500. Les chemins autrichiens se sont tenus de 480 à 482 50. Les Lombards ont fléchi de 475 à 471 25. Le Victor-Emmanuel s'est maintenu à 395. On a traité les Romains à 345; le Saragosse, de 531 25 à 532 50; le Séville-Cadix, à 490, et le Barcelone, de 446 25 à 445. La dette extérieure d'Espagne ferme à 48; l'intérieure, à 47 3/8; la convertie, à 39 5/8, et la passive, à 20 5/8.

Vendredi. — La journée a été meilleure; les dispositions paraissaient plus favorables. Le 3 0/0, ouvert à 67 90, finit à 68 10 au comptant et à terme. Le 4 1/2 0/0 est à 97 75. Le Crédit mobilier a repris de 676 25 à 683 75. Les chemins sont aussi mieux tenus: l'Orléans, à 1,365; le Nord, à 953 75; l'Est, à 632 50; le Lyon-Méditerranée, à 885; l'Ouest, à 582 50. La Caisse générale des chemins de fer a varié de 290 à 293 75.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Lieu de négociation	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS COMPT.	Nombre de parts ou actions	Valeur à l'émission des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Banque de l'Algérie	»	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	12 50
Civ.	Omnium lyonnais	[illegible]	[illegible]	1.7[illegible]	»	[illegible] juillet	[illegible]
C	Comptoir C.-C. Bonnard et Ce	[illegible]	[illegible]	100	»	[illegible]	[illegible]
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	[illegible]	[illegible]	125	»	[illegible]	7 50
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Union des ports	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Chambre [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Mélusine	[illegible] b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Vigie	[illegible] b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Sauvegarde	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Centrale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Neptune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Comptoir	pair.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	215 0/0 b.	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	170 0/0 b.	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	71 0/0 b.	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1.600	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	60 0/0 b.	2.400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	4 0/0 b.	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	75 0/0 b.	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	6.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Nationale	[illegible] b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Phénix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les ans	20 »
A	Caisse [illegible]	»	12.000	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
	ASSURANCES GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	1000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	[illegible]	34.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	34.000	1/10000	»	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	52 50	10.000	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Londres	42 50	250.000	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Cie imp. des Voitures de Paris	77 50	100.000	1/100000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	[illegible]	50.100	1.250	[illegible]	avril octobre	[illegible]
A	— actions de jouissance	[illegible]	54.000	1/54000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	— act. de jouissance	115 »	27.200	1/27200	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	3.600	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	3 canaux, actions de [illegible]	[illegible]	19.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	735 »	11.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Somme inférieure	1500 »	2.400	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre (bourse canalisée)	[illegible]	6.000	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Isère	[illegible]	13.000	333 33	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	[illegible]	30.000	[illegible]	[illegible]	avril octobre	[illegible]
A	Pont, gare et port de [illegible]	150 »	7.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Ponts réunis	[illegible]	3.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	3.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bateaux L. Gay et Ce	[illegible]	10.[illegible]	500	»	janvier juillet	21/2 0/0
C	Marc-Froissinet et Ce	430 »	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	655 »	54.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	[illegible]	36.000	500	200	[illegible]	5 00
A	Compagnie générale maritime	345 »	80.000	500	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.500	1/17500	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	380 »	21.000	1/21000	»	[illegible]	»
C	Armements Berley et Ce	[illegible]	30.000	500	»	[illegible]	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	[illegible]	[illegible]	5.500	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	Grand-Combe	267 50	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	Montrambert-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Blanzy	[illegible]	20.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	1.500	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	5.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	108 »	1.820	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	2.400	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Loire	132 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Chamond et la Péronnière	125 »	10.100	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	128 75	80.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Rive-de-Gier	[illegible]	80.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	13.500	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Grand-Combe	730 »	24.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible]	80 »	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	67 50	140.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	435 »	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	6.750	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Charbonnages belges	100 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
D	Seyssel anglais	101 50	10.[illegible]	100	»	[illegible]	17 50

Lieu de négociation	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS COMPT.	Nombre de parts ou actions	Valeur à l'émission des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
	MINES.						
C	Boucaine (cuivre)	0 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Sef-Oum-Theboul	500 »	3.000	1.000	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Santander	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	252 50	90.000	80	»	[illegible]	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	525 »	3.750	1.000	»	[illegible]	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	— non privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	[illegible]	5.500	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc	[illegible]	21.000	375	»	[illegible]	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	30.000	1/30000	»	[illegible]	[illegible]
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	3.400	3.408	»	[illegible]	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	[illegible]	13 »
A	Creusot (Schneider et Ce)	641 25	24.000	500	»	[illegible]	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.400	»	[illegible]	»
C	Basse-Indre	705 »	5.000	500	»	avril octobre	25 »
C	[illegible]	215 »	60.000	500	»	[illegible]	néant.
A	Horme	[illegible]	10.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	8.000	1.000	»	[illegible]	30 »
C	Fourchambault	[illegible]	50.000	1/50000	»	[illegible]	12 50
C	[illegible]	465 »	54.000	1/54000	»	[illegible]	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	170 »	40.000	500	»	[illegible]	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	740 »	18.000	1/18000	»	[illegible]	60 »
C	Firminy	125 »	»	[illegible]	»	[illegible]	17 50
C	Pont-Levêque (Vienne)	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Marcinelle-et-Couillet (Belg.)	500 »	10.000	[illegible]	»	avril octobre	45 »
A	Prouchienne (Belgique)	[illegible]	5.000	1.000	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	35.000	175	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Ce	[illegible]	11.000	[illegible]	»	[illegible] mars	37 50
C	Chaméroy et Ce	[illegible]	4.000	[illegible]	»	[illegible] septembre	30 »
C	Gaudillot et Ce	[illegible]	2.300	255	»	[illegible]	»
C	Christofle et Ce	700 »	4.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	83 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	[illegible]	21.[illegible]	1/21[illegible]	»	[illegible]	16 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible]	240.000	[illegible]	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	[illegible]	110.[illegible]	1/110[illegible]	»	[illegible]	60 »
C	[illegible]	[illegible]	20.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	121 »	18.000	1/18000	»	[illegible] octobre	8 »
C	[illegible]	[illegible]	8.000	500	»	[illegible]	»
C	Versailles	[illegible]	1.300	500	»	[illegible]	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	60 »
C	Calais	[illegible]	1.[illegible]	1.000	»	[illegible]	25 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	45 »
C	[illegible]	[illegible]	1.400	1/1400	»	[illegible]	100 »
A	[illegible]	[illegible]	7.000	1/7000	»	janvier juillet	»
A	[illegible]	1740 »	3.400	1/3400	»	[illegible]	»
A	[illegible]	1850 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	100 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible]	140 »	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. centrale (éclair., chauffage)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	FILATURES.						
C	[illegible]	537 50	8.155	[illegible]	»	[illegible]	38 »
C	[illegible]	420 »	18.000	500	»	janvier juillet	40 03
C	[illegible]	[illegible]	1.400	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Remy	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	6 »
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	4 25
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	15 »
C	Droit	[illegible]	[illegible]	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	14.000 »	3.[illegible]	1/3[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	160 »	25.000	300	»	septembre	[illegible]
A	[illegible] (Belgique)	400 »	22.100	500	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	[illegible]
	DIVERS.						
C	Bitêche et Ce, Voitures	250 »	25.402	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	[illegible]
C	[illegible] et Ce	[illegible]	30.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Compagnie générale des Eaux	287 50	80.000	250	»	[illegible]	[illegible]
C	2 cirques (E. Dejean et Ce)	[illegible]	3.500	[illegible]	»	[illegible] juillet	10 »

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Taux d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS COMPT.	Nombre	Taux de remboursement	Intérêt annuel	Époque de paiement des intérêts	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	[illegible]	500	41	avril octobre	25 »
50	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	37.000	100	70	[illegible]	6 »
[illegible]	Ports de Marseille	191 25	30.000	250	50	janvier juillet	10 »
[illegible]	Messageries imp. (serv. marit.)	555 »	12.000	500	1870	avril octobre	30 »
»	[illegible]	1150 »	»	1.250	»	[illegible]	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'-Combe. — anciennes	[illegible]	6.000	1.250	75	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.[illegible]	1.250	75	1er avril oct.	50 »
250	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	50	janvier juillet	10 »
500	Télégraphe sous-marin	[illegible]	12.500	125	50	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	715 »	15.[illegible]	500	50	janvier juillet	20 »
250	Aveyron (Decazeville)	[illegible]	6.000	[illegible]	50	janvier juillet	20 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	262 50	20.000	500	50	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	267 50	20.000	500	50	juin décembre	15 »
575	Creusot	535 »	[illegible]	312 50	50	1er juin déc.	25 »
325	[illegible]	272 50	7.000	300	60	11 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	[illegible]	[illegible]	450	41	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	335 25	»	625	»	15 janv. juillet	30 »
480	Gaz de Paris	485 »	21.500	500	45	janvier juillet	25 »
[illegible]	Docks des Gaz	[illegible]	22.737	250	50	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	307 50	3.400	300	41	15 mai nov.	18 »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 11 AU 17 AOUT

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
1475	[illegible]	99	300.000	500	»	[illegible] fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	1385	1385
919	[illegible]	99	400.000	400	»	[illegible] pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	952 50	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	951 75
»	»	»	83.333	400	200	6 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	873 75		[illegible]		870				870		[illegible]	
»	»	»	41 [illegible]	»	»	»		Nord sorties au 1er tirage	[illegible]		920									
1618	1930	99	500.000	500	»	39 70 pour 1859	mai 1860	Est	630 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	630	630			630	634 75	[illegible]	632 50
1.103	[illegible]	»	643.000	500	»	63 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			963 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
783	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	500			500	500	497 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	545	545	[illegible]	[illegible]	[illegible]	540			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	367 50	365	365		365	[illegible]			365	365	[illegible]	[illegible]
38	52	[illegible]	[illegible]	500	»		octobre 1857	Graissessac à Béziers	87 50		85		85	87 50			85	[illegible]	87 50	85
134	195	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	[illegible]			570		572 50				570		
184	486	99	42.000	500		4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	460		460						460			
»			[illegible]	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau											[illegible]	
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
314	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	
»	4462	[illegible]	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)		[illegible]				[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»		»		»			Id. (tout payé)		[illegible]	[illegible]									
90	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	221 [illegible]		[illegible]		[illegible]				221 25			
[illegible]	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse												
..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500		6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	470	475	475		[illegible]						471 [illegible]	
492	815	99	260.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	535			[illegible]	[illegible]	[illegible]	535
164	384	60	90.000	525	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	[illegible]		418 75		417 50				447 50		445	
»	610	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	342		346 [illegible]		343				340		340	
»	»	99	36.000	500	...	6 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville												
»	132	99	47.500	540	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès			410		[illegible]				[illegible]			
1396	3133	99	750.000	500	[illegible]		mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	475
»	725	99	200.000	500	[illegible]	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]				[illegible]	450	[illegible]	451 25
	»	99	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	5 0/0	juillet 1860	Séville-Xérès-Cadix					[illegible]				[illegible]			

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des Compagnies	11	13	14	15	16	17
1848	5.000	1936	750	»	1.250	décembre.	40	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0						
1842-1849	12.600	1943	»	»	1.250	juin.	50	Dº.	St-Germain (nouvelles)					950	
1843	2.775	1944	1100	»	1.250	mars.	50	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)						
1842	[illegible]	1925	1125	»	1.250	décembre.	50	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0						
1848	13.353	1939	750	»	1.250	décembre.	50	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0		975	980		9?0	[illegible] 50
1843	6.400	[illegible]	»	»	1.250	juin.	50	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)						
»	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50	Dº.	Montereau à Troyes						
1843	1.000	»	»	»	1.250	février.	50	Dº.	Bordeaux à la Teste						
1852-1854	34.[illegible]	1909	divers.	»	1.250	juin.	50	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	9?5	965			[illegible]	[illegible]
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0						
1852	80.000	1985	1050	»	1.250	septembre	50	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0		1030	1030		[illegible]	
1847-1854	[illegible]	[illegible]	divers.	»	1.250	novembre.	50	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.		980				
1851	24.000	1980	540	»	625	mai	25	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)						
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.					5??	500
1852	120.040	1954	»	»	625	mars.	25	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	510	510			5?0	512 50
1852	185.998	1958	divers	»	650	mai	25	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	4?? 50	[illegible]	482 50		49? 5?	490
»	5.[illegible]	1905	»	»	500	juillet.	20	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série						
1845	22.000	1945	500	»	400	juin.	15	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)						
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0						
1855	253.[illegible]	1950	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Grand-Central nouvelles	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
1852	61.543	1952	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	[illegible]					
1855	[illegible]	1954	divers.	»	500	juin.	15	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	[illegible]	303 [illegible]	[illegible]		[illegible]	303 75
1853-1860	[illegible]	1951	divers.	»	500	décembre.	15	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	297 50
1854-1860	720.000	1947	divers.	»	500	mai.	15	Dº.	Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1855	97.719	1954	285	»	500	décembre	15	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	[illegible]				[illegible]	
1857-1860	137.[illegible]	1954	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Dº (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]
»	250.000	1955	»	»	500	mars.	15	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]
»	1.[illegible]	1956	divers.	»	500	avril.	15	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	291 75
»	271.400	1953	285	»	500	décembre.	15	Dº.	Bourbonnais	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	300
»	442.[illegible]	1957	divers.	»	500	juin	15	Dº.	Midi ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	22.610	1954	280	»	500	décembre.	15	avril, octobre.	Bessèges à Alais	[illegible]		[illegible]			[illegible]
1857	450.000	1949	divers.	»	500	mai.	15	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	15?.000	[illegible]	»	»	500	»	15	janvier, juillet.	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	1??.000	[illegible]	»	»	500	juin	15	Dº.	Dauphiné ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1858	1.[illegible]	1958	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	6?4.375	1948	divers.	»	500	»	15	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]		260	[illegible]
1857	470.038	1949	divers.	»	500	»	15	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	250	[illegible]	[illegible]		250	[illegible]
1858	[illegible]	1951	250	»	500	»	15	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1858	»	1963	»	»	500	»	15	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1858	100.000	[illegible]	»	»	500	avril	15	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	[illegible]	[illegible]	200		[illegible]	200
1859	24.576	1937	300	»	500	»	15	Dº.	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1859	»	1986	»	»	500	»	15	Dº.	Séville à Xérès	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	300.000	1958	divers.	»	500	»	15	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	1??.500	1957	140	»	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	101 25	101 25	104 25		101	100
1860	61.500	1917	210	»	500	»	15	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	240	[illegible]	21? [illegible]		245	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 11 Comptant	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Comptant	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Comptant	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Comptant	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Comptant	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Comptant	Vendredi 17 Terme
Fonds français.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1860	68 15	68 05	67 90	67 90	68 05	68			67 [illegible]	67 [illegible]	68 10	68 10
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	[illegible] 15	[illegible]	[illegible]	97 90	97 [illegible]	97 [illegible]			97 [illegible]	97 [illegible]	[illegible]	97 75
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2825		2825		2825				2830		28?0	
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	6??		647 50		[illegible]				[illegible]			
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	[illegible]	850	[illegible]		[illegible]						[illegible]	
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	465		4?5		4?? 75				4?? 75		[illegible]	
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 dº dº	[illegible]		[illegible]		[illegible]				[illegible]		[illegible]	
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	[illegible] 75		110		110				110		110	
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1859	[illegible] 50		[illegible] 50						[illegible] 50		[illegible] 75	
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1015		1015								1015	
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	[illegible]	5?0 25	[illegible]	[illegible] 50	[illegible] 50	[illegible]			[illegible]	532 50		
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	[illegible]	[illegible]	677 50	677 50	[illegible] 75	[illegible]					[illegible] 75	[illegible] 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1110		1110		[illegible]				1105		11?0	
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	46? 50		[illegible]		[illegible] 50				[illegible] 75		[illegible]	
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	[illegible] 75		[illegible] 75		[illegible]				225		[illegible]	
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860												
Fonds étrangers.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	[illegible]		93 3/8		93 [illegible]				[illegible]		93	
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860												
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]		79 25		79 [illegible]				79 [illegible]		79	
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]										50 50	
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860					[illegible]						[illegible]	
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860												
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	79 1/2		79 1/2		7?				79		7?	
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance juillet 1860	485	487 50	4?0	4?? 75	[illegible]					485	[illegible]	485
Espagne, Différ. convert., jouissance juillet 1860	[illegible] 7/8		[illegible] 3/4	[illegible] 3/4	[illegible]	39 3/4			[illegible] 3/4		[illegible]	[illegible]
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860									[illegible]		47 [illegible]	
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1860	48 [illegible]		48		48				48		48	
Dº Intérieur, jouissance juillet 1860	47 7/8	47 3/4	47 1/2	47 1/2		47 5/8			47 3/8	47 1/2	47 1/2	47 [illegible]
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860												

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cº, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1042 — 19e ANNÉE — N° 34 — SAMEDI 25 AOUT 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

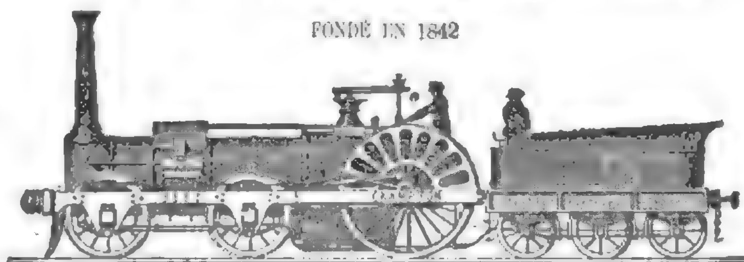
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS.................. [illegible] fr. par an
DÉPARTEMENTS........ [illegible] —
ÉTRANGER............. [illegible] —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le départ de LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice a été salué à la Bourse par une hausse de 25 c. sur la rente, et par une amélioration de toutes les valeurs. Assurément cette hausse eût pris, à une autre époque et avec un marché placé dans d'autres conditions que le marché actuel, des proportions beaucoup plus importantes, mais le fait n'en est pas moins significatif en lui-même ; il prouve, au milieu d'une stagnation complète des transactions, la confiance absolue du pays dans le chef de l'Etat et dans les résultats de son voyage au milieu des départements nouveaux dont il va, en quelque sorte, prendre possession.

C'est, en effet, une circonstance digne de remarque que chaque fois que l'Empereur quitte Paris pour visiter telle ou telle partie de la France, la Bourse, pressentant l'accueil des populations et l'effet moral qui en doit ressortir pour l'élu du suffrage universel, devance, en quelque sorte, cet accueil, et manifeste, par la hausse des fonds publics, sa foi profonde dans les destinées du souverain.

Cette fois encore la même manifestation s'est produite, et elle eût pris, comme nous le disons plus haut, des proportions beaucoup plus importantes si le marché avait eu les éléments nécessaires, parce que les bruits qui avaient couru depuis quelques jours ayant fait douter un instant du départ de Leurs Majestés, la réaction en hausse devait être d'autant plus caractérisée. Mais il y a en ce moment si peu d'affaires et si peu de monde à la Bourse, qu'il faut un événement pour produire un mouvement de 20 à 25 c., ce qui était, avant l'établissement du droit d'entrée, le résumé des oscillations d'une séance ordinaire du marché.

Les escomptes continuent sur la rente et sur d'autres valeurs, et l'on se demande s'ils sont motivés par des besoins de titres, ou s'ils sont la mise en demeure signifiée par les acheteurs aux vendeurs. C'est dans tous les cas une menace sérieuse pour les vendeurs à découvert, car les escomptes ont pour résultat de déterminer des demandes de titres, et il faut toujours finir par les rétablir ou par les racheter.

Le *Moniteur* a publié cette semaine le rapport sur le budget, fait au Sénat par M. le marquis d'Audiffret. Ce rapport, sur lequel nous n'avons pas à revenir, puisque nous avons publié dans ce journal les chiffres du budget spécial qui intéresse nos lecteurs, mérite cependant une mention particulière, et se fait remarquer par la lucidité d'exposition à laquelle nous a habitués M. le marquis d'Audiffret.

La souscription aux 287,618 obligations municipales, ouverte depuis le lundi 13 août à l'Hôtel de ville et dans les mairies des vingt arrondisssements de Paris, n'est pas encore close. Il paraît que les bureaux particuliers qui avaient été installés dans les mairies ont cessé de fonctionner, mais le bureau central des souscriptions à l'Hôtel de ville reçoit toujours les souscriptions. On a donc le droit d'en conclure que les 287,618 obligations ne sont pas couvertes, puisque l'avis publié par l'administration de la ville annonçait que la souscription serait close le jour même où la totalité des titres à émettre serait couverte.

Nous ne savons combien de souscripteurs se sont présentés et combien d'obligations sont souscrites à l'heure où nous écrivons, mais nous ne pouvons nous empêcher de rapprocher les circonstances actuelles de ce qui se passait en 1855 pour l'emprunt de la ville de Paris, autorisé par la loi du 2 mai de la même année. Cet emprunt, qui s'élevait à 60 millions, était remboursable en 40 ans en obligations 3 0/0 constituées au capital de 500 fr., émises à 400 fr., et rapportant 15 fr. d'intérêt annuel, sans parler du droit éventuel à des lots d'une valeur de 300,000 fr. par an. Le taux d'émission rapproché du capital d'émission était donc de 3.3/4 0/0 et s'élevait à 4.1/4 avec le droit aux lots ; avec la prime de remboursement de 100 fr. il constituait un placement de près de 5 0/0, c'est-à-dire à un taux alors complétement en rapport avec celui de la rente 3 0/0, qui, au cours de cette époque, 69 40 à 69 50, donnait environ 4.1/4 0/0.

La souscription à l'emprunt de 60 millions de 1855 fut ouverte un seul jour à l'Hôtel de ville et dans toutes les mairies le jeudi 14 juin ; le jeudi au soir cet emprunt était couvert et même de beaucoup dépassé, et nous trouvons dans le *Journal des Chemins de fer* du 16 juin 1855, cette mention :

« L'emprunt de 60 millions de la ville de Paris a été souscrit, comme on devait s'y attendre, avec le même empressement qui

accueille maintenant toutes les souscriptions publiques. »

Pourquoi donc dix jours et plus n'ont-ils pas suffi à couvrir la souscription des 130 millions demandés par la ville de Paris? Assurément le crédit de la ville est au-dessus de toute discussion, il va de pair avec celui de beaucoup d'Etats européens, et tout le monde sait que plus les charges de la ville de Paris se multiplient, plus ses ressources s'accroissent. D'où vient donc alors le contraste que nous constatons, et qui ressort des faits eux-mêmes? D'une seule raison: de la différence radicale qui existe dans les conditions de l'industrie financière des deux époques, dans les éléments fondamentaux du marché des fonds publics.

En 1855, le développement général du crédit, l'importance considérable des entreprises nouvelles avaient donné aux affaires industrielles, financières et commerciales une prospérité et une puissance jusqu'alors inconnues; la Bourse leur prêtait le concours de tous les moyens d'action dont elle disposait alors, et le public qui était admis librement dans son enceinte, y trouvait tous les intermédiaires et toutes les facilités dont il avait besoin. De là le grand mouvement de spéculation, qui, malgré la guerre, prêtait à toutes les émissions l'appui de son inépuisable activité et de ses immenses ressources. On souscrivait alors d'autant plus volontiers qu'on était sûr de pouvoir le lendemain vendre ou échanger les titres dont ont avait pris livraison la veille; en un mot, le marché des fonds publics était ouvert à tous, et offrait à tous les merveilleux avantages de sa multiple organisation. Tout a bien changé depuis. La Bourse a cessé d'être libre; il a fallu payer un droit pour y entrer: la coulisse, cet auxiliaire puissant du marché officiel, a disparu; peu à peu le public s'est éloigné, et ce qui vient de se passer pour la souscription des obligations de la ville est une nouvelle preuve de cette assertion que nous avons tant de fois avancée et répétée: que tout se tient dans les choses industrielles et financières, et que ce n'est pas impunément qu'on change des conditions et des habitudes depuis longtemps consacrées par l'expérience et par le succès.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 95, ferme à 68 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 90, ferme à 97 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer:

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

CORDOUE A SÉVILLE	39.62 0/0
SARAGOSSE (Madrid à Alicante)	38.85 0/0
SARAGOSSE (Madrid à Guadalajara)	24.17 0/0
OUEST SUISSE	10.68 0/0
CENTRAL SUISSE	7.86 0/0
ARDENNES	5.43 0/0
BESSÈGES A ALAIS	4.58 0/0
LYON-GENÈVE	3.25 0/0
MIDI	».87 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

UNION SUISSE	1.55 0/0
AUTRICHIENS	1.90 0/0
NORD	7 08 0/0
EST	7 38 0/0
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉ (Paris-Marseille)	9.32 0/0
ORLÉANS	10.65 0/0
DAUPHINÉ	13.48 0/0
OUEST	16.85 0/0
VICTOR-EMMANUEL	35.10 0/0
RÉSEAU DU SUD DE L'AUTRICHE	35 60 0/0

J.-G. BORDOT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	17 août	24 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 10	68 15	» 05	» »»
Rente 4 1/2 0/0	97 75	97 90	» 15	»» »»
Banque de France	2830 »»	2830 »	» »»	»» »»
Consolidés	93 »/»	92 7/8	»» »»	1/8
Crédit foncier	880 »»	900 »»	20 »»	» »»
Crédit ind. et com	572 50	565 »»	» »»	7 50
Crédit mobilier	683 75	688 75	5 »»	» »»
Comptoir d'Escte	650 »»	655 »»	5 »»	» »»
Orléans	1365 »»	1372 50	7 50	» »»
Nord	953 75	952 50	» »»	1 25
Nord nouveau	870 »»	870 »»	» »»	» »»
Est	632 50	632 50	» »»	» »»
Paris-Méditerrané	885 »»	886 25	1 25	» »»
Midi	498 75	497 50	» »»	1 25
Ouest	582 50	585 »»	2 50	» »»
Genève	305 »»	300 »»	» »»	5 »»
Dauphiné	580 »»	575 »»	» »»	5 »»
Graissessac-Béziers	85 »»	87 50	2 50	» »»
Ardennes ancien.	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	450 »»	455 »»	5 »»	»» »»
Ch. Autrichiens.	485 »»	483 75	» »»	1 25
Victor-Emmanuel	395 »»	391 25	» »»	3 75
Russes	480 »»	475 »»	» »»	5 »»
Romains	340 »»	347 50	7 50	» »»
S.-Autr.-Lombard	475 »»	473 75	» »»	1 25
Sarag. Pampelune	471 25	470 »»	» »»	1 25
Saragos.-Alicante	535 »»	533 75	» »»	1 25
Sarag.-Barcelone.	447 50	455 »»	7 50	» »»
Nord-Espagne	451 25	448 75	» »»	2 50
Guill.-Luxembour	370 »»	355 »»	» »»	15 »»

CHEMINS DE FER D'ANNECY A AIX-LES-BAINS ET DE GRENOBLE A CHAMBÉRY.

Un décret du 1er août déclare d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après:

1° D'Annecy à Aix-les-Bains par Rumilly;

2° D'un point de la ligne de Chambéry à Modane, à déterminer à ou près Montmélian, à la limite des départements de la Savoie et de l'Isère, dans la direction de Grenoble.

Ainsi que nous en exprimions l'espérance dans notre numéro du 7 juillet dernier, les vœux du conseil municipal de Grenoble et des populations du Dauphiné ont été pris en considération par le gouvernement de l'Empereur; le chemin de fer direct de Grenoble à Chambéry va joindre l'Isère à la Savoie, en même temps que Chambéry, le Piémont et la Lombardie vont se trouver en communication directe avec toute la partie sud-ouest de la France.

Quant au chemin de fer d'Annecy à Aix-les-Bains par Rumilly, il relie le chef-lieu du département de la Haute-Savoie au reste du territoire français, et établit, comme le chemin de Grenoble à Chambéry, une voie stratégique devenue indispensable par suite de l'annexion de la Savoie à la France.

F. GRIMAUD.

COMMERCE.

Importation et exportation.

Le *Moniteur* a publié cette semaine le tableau comparatif des principales marchandises importées et exportées pendant le mois de juillet et les sept premiers mois de cette année, dressé par le directeur général des douanes et des contributions indirectes.

A l'importation, le total des droits perçus pour le mois de juillet s'est élevé à .... F. 10,205,000 »

Le mois de juillet de l'année 1859 avait produit. 17,555,770 »

C'est une différence en moins de............Fr. 7,350,770 »

Ce résultat était prévu. Il est la conséquence du dégrèvement des matières premières, telles que cotons, cafés, sucres, laines, etc., et de l'application de la réforme commerciale; nous n'avons à peine besoin d'ajouter que la diminution porte uniquement sur les articles qui profitent de cette réforme.

Ainsi les droits sur les cafés, qui avaient produit 2,029,471 fr. pendant le mois de juillet 1859, sont descendus le mois dernier à 1,535,779 fr.

Les cotons n'ont produit que 14,975 fr. cette année, contre 2,068,143 en 1859.

Les sucres des colonies françaises, 3,519,445 fr. contre 6,533,301 fr.

Ceux de l'étranger, 1,032,651 fr. contre 1,713,812

Les laines en masse, 65,032 fr. contre 1,093,738 fr.

Les mêmes causes expliquent la différence qui existe entre les produits des sept premiers mois de l'année 1859, qui étaient de 112,762,373 fr., et ceux des sept premiers mois de 1860, qui se sont élevés seulement à 79,387,000 fr.

A l'exportation, nous relevons les chiffres suivants :

Le nombre d'hectolitres de vins ordinaires, qui s'était élevé à 218,321 pendant le mois de juillet 1859, n'est que de 161,297 pour le mois dernier. Par contre, les vins de liqueur ont éprouvé une légère augmentation de 4,826 hect. à 6,394.

Les eaux-de-vie de vin, de 15,088 hect. sont descendus à 10,263, et les esprits dits 3/6 de 2,221 à 1,690.

Les céréales, de 375,265 quintaux métriques, à 98,884.

Pour les machines et mécaniques, l'accroissement est de beaucoup en faveur du mois dernier, pendant lequel les sommes perçues se sont élevées à 2,177,808 fr., contre 1,518,211 pendant le même mois de 1858.

Pour les sept premiers mois de l'année 1860, l'exportation des machines et mécaniques a produit 10,109,708 fr., contre 8,016,626 pendant la même période de 1859, et 8,415,275 en 1858.

Ces chiffres prouvent avec quelle faveur sont accueillis à l'étranger les produits de nos grandes usines métallurgiques, notamment en Russie, en Allemagne, en Sardaigne, en Belgique, en Portugal, en Suisse, à l'île Maurice, à Cuba, à Porto-Rico et dans l'Amérique du sud.

La taxe de la consommation perçue sur les sels français pendant le mois de juillet dernier a produit la somme de 2,939,211 francs. C'est une augmentation toujours croissante sur le même mois des années précédentes, qui avaient produit : en 1859, 2,679,541 fr.; en 1858, 2,553,094 fr., et en 1857, 2,896,058 f. Les sept premiers mois de l'année 1860 ont produit un total de 20,132,539 fr., contre 19,085,095 fr. en 1859 ; 18,429,497 en 1858, et 19,386,205 en 1857.

A la fin du mois de juillet dernier, les principales marchandises restant en entrepôt s'élevaient à 32,592 quintaux métriques, pour les arachides et noix de Toulouconna ; cacao, 25,714 ; café, 164,625 ; céréales, 66,520 ; cochenille, 284 ; coton en laine, 12,724 ; cuivre pur, 1re fusion, 20,322 ; fonte brute, 127,499 ; graines de sésame, 21,499 ; indigo, 13 ; laines en masse, 32,230 ; soufre, 60,527 ; sucres des colonies françaises, 422,238 ; sucres des colonies étrangères, 310,694.

Pendant les sept premiers mois de l'année 1860, voici quel a été le mouvement de la navigation de la France avec l'étranger, les colonies et la grande pêche : A l'entrée, 5,645 navires français, jaugeant 897,598 tonneaux ; 7,963 navires étrangers, jaugeant 1,335,643 tx. Total : 13,608 navires, jaugeant 2,223 tx.

A la sortie : 4,746 navires français, jaugeant 788,537 tx. ; 5,860 navires étrangers, jaugeant 856,003 tx. Total : 10,606 navires, 1,644,540 tx.

F. GRIMAUD.

MINES D'ARGENT EN AUSTRALIE.

Une correspondance adressée de San-Francisco au *Moniteur* signale un fait qui pourrait avoir les conséquences les plus favorables en ce qui concerne la valeur relative et de la circulation des métaux précieux. Il s'agit de la découverte récente de mines argentifères très-importantes à Washoe (Australie).

« Washoe, dit la correspondance en question, est devenu l'objet spécial, sinon exclusif, de toutes les conversations, le point de mire de la spéculation la plus active, le rêve de fortunes rapides, la folie enfin du plus grand nombre. Ce n'est pas que les espérances qui se sont si vite et si profondément emparées des masses ne reposent sur un fond réel et sérieux : Washoe possède bien positivement l'élément attractif pour les populations de ce pays ; il a des mines d'argent d'une richesse qui paraît dépasser celle des mines les plus renommées. Malheureusement l'exagération à laquelle poussent les hommes qui veulent profiter de l'engouement des esprits est en bonne voie de substituer le charlatanisme à la réalité.

» Il est même probable que, sans le dur hiver que nous avons traversé, la foule aurait envahi, dès le commencement de cette année, toute la contrée connue sous le nom de *Washoe*, car la distance est courte pour arriver de la plupart des villes de l'intérieur de la Californie à ces territoires miniers, et de San-Francisco même, il n'y a guère plus de 250 milles à parcourir pour y être rendu.

» La nouvelle de la découverte de plusieurs filons argentifères considérables, surtout de celui qu'on désigne sous le nom de *veine Comstock*, le plus riche de tous, a produit en effet dans tout cet État l'effet d'une bombe qui éclate soudainement au milieu d'une paisible réunion. La première impression a été une sorte de stupeur ; puis on s'est transmis avec rapidité la merveilleuse nouvelle, sans épargner ni les commentaires ni les exagérations, et la fièvre s'est immédiatement emparée des esprits. « Aller à Washoe et y marquer un claim », tel a été bientôt le mot d'ordre de chacun.

» L'impossibilité matérielle de franchir en hiver les hautes montagnes qui séparent la Californie de l'Utah occidental, la certitude que rien n'était installé pour une nombreuse émigration, qu'il fallait tout y transporter, ont été les seules difficultés devant lesquelles le mouvement s'est momentanément arrêté. Toutefois quelques intrépides sont partis quand même, ne pouvant supporter l'idée d'un retard ; mais le gros des mineurs, mieux avisé, s'est résigné à attendre la belle saison.

» Depuis lors, toute communication, tout bruit venant de Washoe a été accueilli, colporté, interprété avec un intérêt et une avidité indicibles. Les envois de minerais, leurs rendements fabuleux, les trafics heureux de ces claims, les prix fous, variant pour ainsi dire d'heure en heure, les hausses prodigieuses, les fortunes soudaines, les découvertes nouvelles, les succès des spéculations, les paiements au comptant, les refus de sommes énormes pour quelques pieds de filon, tout cela a entretenu et propagé les ardents désirs de départ. Chacun a étudié le pays, les routes pour y aller, les prix des provisions, les frais de transport. Les journaux ont eux-mêmes abondamment exploité les moindres renseignements, et, à force de vouloir jeter du nouveau dans la publicité, ils ont produit plus de confusion que de lumières. »

Plus loin le correspondant ajoute :

« Bien qu'on ne connaisse jusqu'ici qu'un petit nombre de veines dont la richesse ne soit pas contestable, on s'accorde à dire cependant que les gisements argentifères constatés à Washoe s'étendent sur une ligne de 60 milles de long et d'une largeur variable. Reste à savoir si, dans ce parcours considérable, les rendements du minerai pourront subir partout les frais de l'exploitation, qui jusqu'à ce jour sont fort élevés. L'absence du combustible rend en effet presque impossible l'organisation sur les lieux des appareils nécessaires à la fonte du minerai argentifère. Jusqu'à présent, c'est à San-Francisco que cette opération s'est faite, mais à des prix exorbitants. Le transport seul du minerai, par de mauvaises routes, à de longues distances, en traversant de hautes et difficiles montagnes, donne lieu à des frais qui s'élèvent à des proportions inacceptables pour tout minerai qui ne serait pas d'une extrême richesse. »

On comprend quel intérêt pourrait avoir une pareille découverte au point de vue de la question économique du rapport de l'or à l'argent et de l'exportation des métaux précieux.

J.-G. BONNET.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On lit dans le *Moniteur* :

« Par décret impérial en date du 18 août 1860, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'État au département des finances, M. Guiffrey, directeur du Sous-Comptoir des entrepreneurs de Paris, a été nommé chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur. »

Cette distinction est la consécration du succès des énergiques efforts de la direction du Sous-Comptoir pour se rattacher à l'institution féconde du Crédit foncier de France ; c'est un nouvel encouragement donné au crédit, appliqué à l'une des branches les plus actives du travail national.

— Le service des voyageurs entre Paris, Turin et Milan, par les trains express, vient de recevoir une amélioration considérable. Le trajet entre Paris et Milan, qui était primitivement de 52 heures, avait été réduit à 46 heures depuis l'année dernière. Le Chemin de fer Victor-Emmanuel fait connaître au public que depuis le 15 de ce mois la durée du voyage entre Paris et Turin n'est plus que de 29 heures, et de 36 entre Paris et Milan.

C'est là un résultat extrêmement satisfaisant, si l'on considère que la traversée du mont Cenis en voiture prend quelquefois à elle seule plus de la moitié du temps que nécessite le trajet tout entier.

— Le conseil d'arrondissement d'Evreux a adressé au conseil général de l'Eure la prière d'insister auprès du gouvernement pour assurer l'exécution immédiate des lois qui ont décrété l'embranchement de Conches à Laigle et son achèvement en 1804.

— Une enquête vient d'être ouverte sur le projet présenté par la Compagnie de l'Ouest pour l'établissement de voies de raccordement entre la gare Saint-Sever et les quais de la rive gauche du port de Rouen.

— On annonce que les ingénieurs et agents de la Compagnie de l'Ouest, en vertu d'un arrêté de M. le sénateur préfet de la Seine-Inférieure, vont procéder, dans l'arrondissement de Neufchâtel, à toutes les opérations de levée de plans, nivellements, sondages et autres, relatives aux études définitives de la ligne de Paris à Dieppe, en voie d'exécution.

— Les travaux du pont fixe sur le Rhin, à Kehl, se poursuivent activement. Mardi on a posé, du côté français, les dernières pierres en granit du chemin circulaire des galets du pont tournant. Le massif central de cette culée est donc complétement terminé, et dès que les ingénieurs allemands auront achevé leurs préparatifs, ils pourront mettre en mouvement la partie du pont fixe construite sur le remblai derrière la douane française. On ne pense pas que les ingénieurs badois puissent être prêts avant la fin de ce mois; cette remarquable opération ne manquera pas d'attirer à Strasbourg un grand nombre d'ingénieurs français et étrangers.

La masse à remuer pèse un million de kilogrammes, et la distance à parcourir est de 400 mètres avec des intervalles de 60 mètres, qu'il faut franchir pour aller d'une pile à l'autre.

Le tablier du pont tournant français est complétement achevé, mais on ne peut le mettre en place qu'après le posage du pont fixe.

Du côté badois on pousse activement la culée, que les ingénieurs français espèrent livrer à l'usine de Graffenstaden vers le milieu du mois prochain. Du reste, cette usine se hâte de construire le tablier de ce pont tournant sur un remblai, pour n'avoir plus qu'à l'amener en place dès que les travaux de maçonnerie seront achevés.

— On lit dans un journal de département :

« Une dépêche télégraphique de Marseille annonce que le capitaine Magnan a quitté hier notre grand port méditerranéen, au cri de : *Vive l'Empereur* ! avec trois magnifiques bateaux plats achetés par la Compagnie générale franco-serbes à la Compagnie du Rhône. Ces bateaux à vapeur sont destinés au service de la ligne de navigation qui va relier la France à la Servie. Le gouvernement français, désireux d'assurer à cette entreprise nationale tous les éléments de succès, a autorisé la Compagnie générale franco-serbe à approvisionner ses bateaux dans les dépôts de charbon établis dans les échelles du Levant pour le service de la marine impériale; il l'a également autorisée à se pourvoir dans les arsenaux de l'Etat des divers objets nécessaires à la navigation et au pilotage.

» La *Compagnie générale franco-serbe*, concessionnaire des plus larges priviléges dans la principauté gouvernée par le prince Milosch, s'est constituée sans faire appel aux capitaux, marchant avec ses propres ressources. Quatre magnifiques bateaux à vapeur, de grande vitesse, achetés par elle à la Compagnie générale de navigation sur le Rhône, ont été expédiés de Lyon sur le Danube, pour commencer immédiatement le service. Déjà un bateau à vapeur acheté en Bavière et arrivé tout récemment à Belgrade, fait flotter sur le grand fleuve européen le pavillon français, dont les couleurs ont été saluées par les acclamations des populations serbes, si sympathiques à notre pays. »

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 18 AOUT 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 18 août
Paris-Méditerranée	41 544 76	886 25
Nord	37.701 16	955 »»
Orléans	37.010 35	1365 »»
Ouest	25.083 15	582 50
Est	22 830 58	628 75
Bességes	21.341 76	450 »»
Midi	16.840 35	498 75
Genève	16.566 37	365 »»
Ardennes	13.217 01	442 50
Dauphiné	12.575 12	570 »»
Autrichiens	fl. 8.304 28	482 50
Madrid à Alicante	Au 11 août. 20.219 93	535 »»
Lombards-Vénitiens-Sud	18.972 55	481 25
Victor-Emmanuel	15.913 78	395 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

31 août. — **Union des gaz.** — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à 3 heures, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

10 septembre. — **Banque générale suisse.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Genève, à 3 heures de relevée. Dépôt des titres avant le 1er septembre à Genève, et à Paris, rue de Choiseul, 8.

12 septembre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, à une heure de relevée. Dépôt de 50 actions au moins à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

14 septembre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

18 septembre. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions place Vendôme, 15.

25 septembre. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — 2e Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

27 septembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(DIVIDENDES.)

1er août. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Paiement de 18 fr. par action formant le solde du dividende de l'exercice 1559-1860, rue Bergère, 14.

(INTÉRÊTS.)

1er septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Intérêts sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces.)

Service des Obligations.

10 septembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement du coupon d'intérêts aux porteurs d'obligations. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

15 septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Appel de 50 fr. sur les actions de priorité libérées à 300 fr., et de 100 fr. sur les actions ordinaires non dédoublées. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

F. G

ACTES OFFICIELS.

Un décret du 18 déclare d'utilité publique la continuation des travaux d'endiguement de la rive gauche du Var. Les dépenses seront imputées sur les crédits alloués pour l'amélioration de la navigation. Les droits des tiers, en ce qui touche les travaux exécutés jusqu'à ce jour, sont et demeurent expressément réservés.

— Par décret impérial du 22 août, rendu en exécution de la loi de 1860, sur le rachat de certains canaux pour cause d'utilité publique, à partir du 1er septembre 1860, seront perçus conformément au tarif porté audit décret les droits de navigation établis sur les rivières et canaux ci-après désignés, savoir :

1° Fleuves et rivières dénommés au tableau A annexé à la loi du 9 juillet 1836;

2° Rivières et canaux non concédés des bassins de l'Escaut et de l'Aa;

3° Canaux du Blavet, d'Ille-et-Rance, de Nantes à Brest, et ses dérivations;

4° Canal de Saint-Quentin;

5° Canaux du Rhône au Rhin, de Bourgogne, du Centre, du Berry, du Nivernais, laté-

ral à la Loire et ses canaux de jonction de Decize, de Fourchambaut, de Saint-Thibaut et de Nevers, d'Arles à Bouc, de la Somme, de Manicamp, des Ardennes, latéral à l'Oise, d'Orléans, du Loing, de Briare, de Roanne à Digoin, de la Sensée et d'Aire à la Bassée;

6° Canal des Etangs;

7° Rivière d'Oise canalisée.

NOMINATIONS.

Par décret du 16 août 1860, rendu sur la proposition de Son Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ont été promus ou nommés dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur, savoir :

Au grade d'officier :

MM.

Blavier, inspecteur général des mines : 30 ans de services ; chevalier depuis 1845.

Andral, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées : 37 ans de services; chevalier depuis 1844.

Moreau, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées : chevalier depuis 1841; 35 ans de services.

Féline-Romany, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées : 34 ans de services ; chevalier depuis 1844.

Cavalier, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées, inspecteur de l'Ecole :32 ans de services; chevalier depuis 1845.

Au grade de chevalier :

MM.

Hachette, ingénieur en chef de 2e classe des ponts et chaussées : 27 ans de services.

Bordas, ingénieur en chef de 2e classe des ponts et chaussées : 25 ans de services.

Paquin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 23 ans de services.

Quilliard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 23 ans de services.

Protche, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe ; services exceptionnels.

Boulangé, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 22 ans de services.

Regnard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 22 ans de services.

Charpy, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 22 ans de services.

Du Boulet, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 22 ans de services.

Krantz, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 21 ans de services.

Lemaître, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 21 ans de services.

De la Barre-Duparcq, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 21 ans de services.

Camus, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Leferme, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Bellom (Joseph), ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Regnauld, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Desmaisons, conducteur principal des ponts et chaussées : 26 ans de services.

Pigeon, ingénieur en chef des mines : 23 ans de services.

Phillips, ingénieur ordinaire de 1re classe des mines : services exceptionnels.

Vincent, inspecteur principal de l'exploitation des chemins de fer.

Marié, ingénieur civil au chemin de fer de Paris à Lyon.

Guillon, ingénieur civil au chemin de fer du Nord.

Castor, ingénieur civil.

Garnier (Joseph), professeur d'économie politique à l'Ecole impériale des ponts et chaussées.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	en moins
EST (1)	Du 12 au 18 août	1683	1,309,000 15	777 77	1634	1,372,130 75	839 73	».»»	7.38
ORLÉANS (1)	12 — 18 —	1475	1,383,178 97	937 75	1475	1,538,157 40	1,040 60	»	10.65
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1) (2)	12 — 18 —	1406	1,915,968 27	1,361 68	1406	2,111,487 52	1,501 76	»	8.32
OUEST (1)	12 — 18 —	1213	1,211,390 90	987 65	1188	1,426,454 35	1,200 70	»	16.85
NORD (1)	12 — 18 —	964	1,275,500 48	1,323 14	964	1,372,822 12	1,424 08	»	7.08
MIDI (1)	12 — 18 —	793	490,903 84	571 83	793	485,259 »»	566 95	0.87	»
LYON A GENÈVE (1)	12 — 18 —	231	164,722 41	713 08	231	161,108 53	697 44	2.25	»
ARDENNES (1)	12 — 18 —	164	72,702 06	443 30	157	66,010 61	420 45	5.43	»
DAUPHINÉ (2)	12 — 18 —	134	68,610 78	512 31	134	77,895 80	581 31	»	13.48
BESSÈGES A ALAIS (1)	12 — 18 —	33	20,886 65	632 92	33	20,005 85	606 23	4.56	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (2) — Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	5 — 11 —	1326	931,793 60	702 71	1310	1,637,426 70	1,092 26	»	35.66
AUTRICHIENS	12 — 18 —	1323	fl. 375,215 »»	283 61	1323	fl. 382,780 »»	289 32	»	1.99
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	5 — 11 —	482	315,582 73	675 49	482	227,921 07	472 86	38.83	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	5 — 11 —	57	19,396 46	342 05	57	15,834 35	277 62	24.17	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Alcasar à Manzanares	5 — 11 —	50	8,280 99	165 62	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	12 au 18 —	275	75,032 90	272 84	275	76,310 30	277 16	»	1.56
CENTRAL SUISSE	12 — 18 —	247	154,555 96	625 65	236	136,780 35	580 02	7.86	»
VICTOR-EMMANUEL (2)	6 — 12 —	214	144,530 65	675 37	214	222,704 56	1,040 65	».»»	35.10
CORDOUE A SÉVILLE	20 juillet 4 —	131	43,363 25	331 01	131	31,056 00	237 07	39.63	»
OUEST SUISSE	10 au 16 —	97	49,520 06	509 46	80	36,823 03	460 28	10.68	»
BARCELONE A SARAGOSSE — Barcelone à Manresa	5 — 11 —	66	21,773 83	330 »»	66	21,752 65	330 »»	»	».»»
BARCELONE A SARAGOSSE — Manresa à Lérida (3)	5 — 11 —	116	21,598 61	183 »»	»	»	»	»	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	5 — 11 —	52	10,671 44	205 22	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859. — (3) Service des voyageurs seulement.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 novembre 1859.

Suite (1).

Présidence de M. FAURE.

Il en sera un jour de même de ces monstrueuses complications d'un métier à filer, chargé pour tous efforts de faire glisser quelques fibres délicates pour en former un ruban, et de tordre celui-ci pour le transformer en fil. Le métier continu, si simple et si rationnel dans sa conception, est évidemment destiné à produire cette révolution dans le filage. Il suffira pour cela de le modifier dans certaines de ses parties, modifications qui ne tarderont pas à se réaliser; l'on peut s'en convaincre par ce qui a déjà été tenté dans cette voie. Naguère encore le seul métier possible pour filer la laine cardée était également le Mull-Jenny. Or, voici qu'une amélioration dans le système continu en a fait le meilleur des métiers à filer, le plus simple, le plus économique, et celui qui donne les produits les plus réguliers. Aussi ces avantages ont-ils été reconnus par une médaille d'or à l'exposition de Rouen.

La carde à coton tant étudiée, tant modifiée, au point qu'on pouvait la supposer arrivée à toute sa perfection, a donné lieu cependant à des modifications très-remarquables, pour lui faire produire le double d'un travail plus parfait que celui qu'on obtient à l'ordinaire. Une disposition très-rationnelle pour obtenir le débourrage automatique permet d'avoir les surfaces cardantes constamment en un excellent état de pureté; ce résultat, joint à un moyen d'alimentation qui n'expose pas les garnitures et permet d'augmenter les quantités livrées à la carde, rend compte des résultats avantageux. Quant au mécanisme débourreur de cette carde, une description succincte peut en faire saisir le principe. Il consiste dans la substitution de cylindres à dents, de cardes à mouvement très-lent et progressif, aux chapeaux fixes du système ordinaire.

Ces cylindres-chapeaux amènent à chacune de leurs révolutions la bourre à la partie supérieure du cylindre opposée à celle du gros tambour, d'où une plaque de carde débourreuse, à mouvement alternatif de va-et-vient, enlève spontanément la bourre et les corps étrangers.

Ce système de cardes, examiné dans ses éléments isolés, n'est pas précisément nouveau, mais leur groupement, les modifications de mouvements et de règlements, peuvent faire classer cette invention au nombre de celles qui, par des moyens connus, arrivent à des résultats nouveaux.

La machine à préparer, si simple, depuis longtemps connue sous le nom de Rota-Frotteur, appliquée en Normandie, pour la transformation du coton ordinaire, a été également l'objet de perfectionnements intéressants, qui permettent non-seulement de recevoir le fil ébauché dans des pots comme par le passé, mais de le transformer en bobines serrées et condensées, comme celles des bancs à broches employées partout pour les fils fins, et exclusivement en Alsace et dans le Nord pour toutes espèces de préparation (car on a jamais voulu y adapter les Rota).

Ce nouveau pas fait dans l'amélioration des Rota, d'un emploi si économique (1), étendra probablement leur usage pour la préparation des fils de numéros ordinaires.

Des perfectionnements très-remarquables sous le rapport de la précision ont été apportés aux machines à aiguiser les rubans de cardes, et dans les machines *à bouter* ces rubans; il faudrait pouvoir entrer dans des détails plus longs, pour caractériser ces progrès.

Au nombre des différents métiers à tisser exposés, M. Alcan en signale un surtout: c'est un métier à tisser les rubans, permettant d'en multiplier considérablement le nombre. L'inventeur ayant eu l'ingénieuse idée de disposer les rubans de champ au lieu de les placer de face sur le métier, il leur a par conséquent fait faire volte-face. Il en est résulté des changements de dispositions dans tous les autres organes du métier, tels que *peigne, lisses, battant*, etc., qui permettent de tisser sur un métier à la barre ordinaire, en moyenne, un nombre de rubans quatre fois plus grand, avec la même force motrice et les mêmes frais de main-d'œuvre que pour une production ordinaire.

Ce résultat pourra avoir une influence sur la fabrication de la rubannerie à bas prix, de toutes natures, dans laquelle l'étranger, et surtout l'industrie allemande, nous fait une si rude concurrence.

Le vieux et admirable métier classique à faire les bas, dit *métier droit* ou système français à faire le tricot, semble entrer dans une voie nouvelle. L'exposition en présentait un qui tricotait simultanément et automatiquement quatre pièces ou quatre bas à la fois. Les rétrécissements et les lisières s'exécutaient avec une précision remarquable, et sans autre concours que celui de la courroie de la poulie motrice, une fois le métier convenablement réglé. La bonneterie, qui a déjà réalisé tant de progrès qui permettent de donner de bons produits à des prix fabuleusement bon marché, n'a donc pas encore atteint son apogée.

Enfin, l'invention qui a causé le plus de sensation à l'exposition régionale de Rouen, était, sans contredit, la fameuse machine à feutrer les fils de laine. Cette machine prend la substance à la sortie de la carde, la roule, l'étire, la condense et la fait adhérer par le feutrage, pour en former un fil d'une perfection plus grande que ceux produits au métier à filer. Ceux-ci se trouveraient donc désormais supprimés dans le filage d'un grand nombre d'articles en laine cardée.

Ce résultat est obtenu en réalisant une économie sensible de main-d'œuvre, avec une promptitude de production remarquable, sans occasionner de déchet, et sans nécessiter la dépense d'huile indispensable dans le filage ordinaire. Le principe nouveau permet, en outre, la production de fils d'un caractère particulier, sans précédent, d'une ressource nouvelle pour les articles façonnés dits nouveautés. Aussi cette invention, réalisée au milieu de la contrée industrielle la plus apte à juger de ses avantages, a-t-elle obtenu la récompense la plus élevée dont le jury disposait, et le fabricant qui le premier a mis ces fils en œuvre pour arriver à des tissus qui ont été admirés par toutes les personnes compétentes, a-t-il été décoré de la croix de la Légion d'honneur.

Si de l'exposition des machines on passe à celle des étoffes, il suffira de dire, pour faire comprendre son importance, qu'elle pouvait sous tous les rapports être comparée aux belles expositions nationales de Paris. Elbeuf, Louviers, Lisieux, Vire, la Picardie, Rouen et ses environs, certaines industries du Nord, etc., y brillaient par le nombre et la perfection de leurs produits.

Tout indiquait un progrès à ceux qui pouvaient examiner avec connaissance ces divers articles, dont l'analyse serait difficile à faire ici sans s'exposer à des répétitions sans nombre; car partout les produits frappaient les regards par la bonne exécution, le bon goût des dispositions, la fraîcheur et la solidité des nuances, la souplesse, la bonne entente des apprêts, etc. En un mot, sous le rapport des tissus, l'exposition a été complétement digne de la vieille réputation des centres manufacturiers dont elle mettait les produits en évidence.

L'on peut dire en résumé que, malgré le nombre et le rapprochement des expositions régionales, chacune d'elles révèle des progrès sensibles, et toutes font présumer que la première grande exposition parisienne à laquelle nous assisterons sera la plus remarquable de toutes.

Séance du 2 décembre 1859.

Présidence de M. FAURE.

Après la lecture et l'adoption du procès-verbal de la séance du 18 novembre, M. Benoît-Duportail fait connaître une lettre de M. Laubenière, relative à la communication précédemment faite à la Société, sur le mode de fabrication des essieux coudés, imaginé par cet habile industriel. M. Laubenière pense qu'il importe de faire remarquer que l'on a donné à tort le nom d'*étampe* à l'appareil spécial au moyen duquel il arrive à courber les fibres du fer dans sa fabrication d'essieux. Cet appareil agit exclusivement par voie de pression graduée.

M. de Dion lit une note sur les éboulements des falaises de la Manche, et sur les observations qu'il a pu faire récemment à Port-en-Bessin, à la suite d'un de ces remarquables accidents.

En réponse à quelques questions faites par M. Ch. Laurent, M. de Dion ajoute des explications verbales, desquelles il résulte que les falaises sont formées de calcaire de Bayeux, reposant sur les argiles du liais; il ne pense pas que le plan de glissement soit situé à la base de l'argile; celle-ci, s'étendant à plus de 180 mètres au delà du pied de la falaise, présente, sur une hauteur de 35 mètres, une masse qui s'opposerait certainement à un mouvement de cette nature, et il est probable qu'une partie seulement de la couche est déplacée.

M. le président remercie M. de Dion pour cette communication intéressante, non-seulement par les observations qu'elle fait connaître, mais encore par l'explication neuve et rationnelle qu'elle donne d'un phénomène géologique peu étudié encore.

Il pense que la très-prochaine publication dans le bulletin des observations présentées par M. de Dion sera chose utile, au moment

---

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 18 août 1860.

(1) Voir pour les détails de ces machines, l'ouvrage sur les matières textiles de M. Alcan.

où la question des érosions de rives des cours d'eau préoccupe les géologues.

M. Ermel développe des observations théoriques et pratiques sur l'injecteur alimentaire de M. Giffard. Obligé de passer rapidement sur le mode d'établissement de ses équations, M. Ermel insiste seulement sur les conclusions qu'il s'est cru forcé d'en déduire.

M. Faure constate d'abord qu'une discussion approfondie ne saurait avoir lieu aujourd'hui, parce que nul n'a pu, sur une première audition, se rendre un compte suffisamment exact des idées théoriques qui ont guidé M. Ermel, et des conséquences analytiques auxquelles il a été conduit. Il fait ensuite remarquer à M. Ermel que sa théorie ne semble pas avoir tenu compte de l'influence de certaines dispositions plus ou moins essentielles de l'injecteur; telles que, notamment, l'emploi des deux cônes, l'un convergent, l'autre divergent, la solution de continuité qui précède le cône convergent, etc.; toutes conditions qui semblent devoir modifier dans un sens favorable les résultats indiqués par M. Ermel. En outre, est-il exact d'appliquer la théorie du choc, tel qu'il peut avoir lieu à la mise en train, à un appareil dans lequel le mouvement est établi et se continue? Enfin, est-il exact encore de calculer le débit de vapeur, et par suite la section du jet de celle-ci, en prenant pour base la température et la tension de la vapeur dans le générateur?

M. Ermel ne pense pas que l'évasement plus ou moins prolongé du cône divergent puisse influer sur la marche de l'appareil; le second choc qu'il a considéré dans sa théorie se produit à l'entrée même de ce cône; d'ailleurs, il croit que dans quelques injecteurs récemment construits, on a réduit presque à rien le cône divergent. Quant à l'allongement du cône convergent au delà de l'orifice de la tuyère, M. Ermel pense que cette disposition a pour objet de prolonger le contact de l'eau froide avec la vapeur, afin de compléter la condensation de celle-ci par un étirage de la veine fluide.

M. Girard remarque que, dans la théorie qui vient d'être exposée, on ne retrouverait à la sortie de l'injecteur que la moitié de la quantité de chaleur que la vapeur y a apportée; il y aurait lieu d'indiquer ce que devient la chaleur qui serait perdue.

M. Ermel croit que la chaleur perdue est absorbée par le travail mécanique des chocs et vibrations qui ont lieu dans l'appareil.

M. de Dion n'admet pas cette explication. On ne connaît en physique que deux modes de transport de la chaleur: la transmission appréciable au thermomètre et le passage à l'état latent; si donc l'on considère l'appareil comme renfermé dans un espace circonscrit, qui ne reçoit et n'émet pas de calorique, et qu'on ne retrouve à la sortie de cet espace que la moitié de la quantité de chaleur qu'on lui a confiée, l'autre moitié s'y accumulerait indéfiniment; il est donc indispensable que l'eau entraîne toute la chaleur contenue dans la vapeur, sauf les très-légères pertes provenant du défaut d'isolement de l'appareil.

M. Boivin remarque qu'une partie au moins du travail absorbé par l'appareil est employée utilement à imprimer à la masse d'eau d'alimentation d'abord au repos la vitesse nécessaire à son introduction dans la chaudière.

M. Arson indique l'application de l'injection au mouvement des gaz; il a commencé à s'occuper de cette question, qu'il croit intéressante.

M. Faure répond que déjà Mannoury-Dutot, et d'autres après lui, ont étudié des appareils fondés sur le même principe et destinés à produire le mouvement des gaz. Revenant, d'ailleurs, sur les questions soulevées déjà par quelques membres, il fait remarquer qu'elles se lient étroitement à un sujet qui préoccupe fortement les physiciens, l'équivalent dynamique de la chaleur. Ce terrain délicat ne doit pas être abordé à l'improviste, si les uns ou les autres ne veulent pas s'exposer à émettre des idées qu'ils auraient à modifier ultérieurement.

Il croit donc qu'il serait prudent de ne pas engager davantage la discussion sur la note de M. Ermel, avant que chacun de nous ait pu étudier à fond la note présentée par notre collègue. D'ailleurs, il convient que M. Giffard soit avisé d'une discussion qui l'intéresse avant tout autre, et sur laquelle cet inventeur pourrait apporter des observations, déjà nombreuses sans doute, des résultats d'expériences.

Sur ces observations, il est décidé que le travail de M. Ermel sera imprimé et distribué, comme annexe au procès-verbal, toute discussion, toutes opinions restant expressément réservées.

Séance du 6 janvier 1860.

Présidence de M. Faure.

L'ordre du jour appelle l'installation du président et du bureau récemment élus. M. Faure, président sortant, prononce l'allocution suivante:

Avant d'appeler à ce fauteuil l'homme éminent que vous avez voulu mettre à votre tête une fois encore, afin d'honorer *le corps des ingénieurs libres*, en revendiquant pour lui une belle part dans un de ces grands et hardis travaux qui doivent rester inscrits en lettres d'or à l'histoire de la construction moderne, j'ai une dernière tâche à accomplir: je dois résumer devant vous les travaux de la Société des ingénieurs civils pendant l'année 1859.

Faut-il le dire bien haut, ou bien bas? Je sens en moi une affliction réelle et sérieuse en abordant cet examen rétrospectif, parce que, après avoir songé à ce que pourraient, à ce que devraient être ces travaux, pour donner la mesure exacte et explicite de la valeur du corps représenté ici par cinq cents ingénieurs, je suis conduit à reconnaître et à dire qu'il y a insuffisance!

Pardonnez-moi cet aveu, ce reproche, Messieurs, parce qu'il procède à la fois et de mon affection pour la Société, de ma gratitude pour elle, pour vous tous, et de la haute ambition que je trouve en moi à l'endroit de tout ce qui se rapporte au corps du génie civil. Mais je laisse à une parole plus influente, à l'autorité du talent et d'une haute position noblement conquise, le soin de gourmander les apathies, les défaillances partielles, dans notre ruche de travail en commun.

Toutefois, avant d'aborder le résumé qui vous est dû, j'ai à remplir tout d'abord un devoir pieux, à jeter une fleur de bon et fraternel souvenir sur ceux que la mort a frappés parmi nous durant l'année qui vient de finir.

Donc, à M. Camille Polonceau, dignement loué déjà par une parole que nous aimons tous, pleuré par nous, par tous ceux qui savent comment Polonceau a honoré notre noble profession, qui connaissent ses travaux mécaniques, ses grandes qualités d'administrateur;

A MM. Cornet et Faure de Villatte, moissonnés jeunes encore, et dont les travaux autorisaient de belles espérances, cruellement déçues;

A M. Lefrançois fils, presque adolescent par l'âge, rompu déjà à la carrière du constructeur, dévoré par l'étude et par la pratique;

A M. Martin, de Besançon, architecte-ingénieur, homme d'imagination, et dont la vie fut remplie par des travaux très-divers;

A M. Charles Chevallier, ingénieux et habile constructeur d'instruments de précision;

A M. Chapron, mort avant d'avoir pu donner autre chose que des espérances par ses études dans une Compagnie de chemin de fer;

A M. Vollant, sur lequel j'ai le regret de n'avoir pu recueillir encore les données qui caractérisent sa carrière, trop tôt brisée.

Ces devoirs de tristesse accomplis, je puis aborder le résumé de vos travaux pendant l'année 1859.

A la première heure, c'est-à-dire à la première séance de janvier, je rencontre une belle étude de M. Eugène Flachat sur les conditions de l'achèvement de notre réseau de lignes ferrées, et sur la part qui a été faite dans leur construction, dans leur exploitation, aux ingénieurs de l'Etat, pendant que les ingénieurs libres voient diminuer chaque jour, sinon amoindrir, celle qui leur appartint, si belle, si grande jadis! Dans cette leçon, *ex professo*, je retrouve un exposé rapide et brillant des progrès de la science de l'ingénieur durant l'année 1858. Laissez-moi vous dire pourquoi j'arrête vos regards sur cet exposé: c'est que M. Flachat, en me cédant la place que je vais céder à mon tour, avait su voiler, sous un grandiose emprunté en dehors de notre Société, le même regret, les mêmes reproches que j'exprimais il y a un instant touchant l'insuffisance de nos travaux. J'admire le biais, sans me sentir la force de le reprendre en sous-œuvre.

Puisque le nom de M. Eugène Flachat se trouve le premier dans ma bouche aujourd'hui, je lui veux dire merci encore une fois et du fond du cœur, parce qu'il n'a pas fait défaut à votre pauvre président de 1859. Je vous prouverai bientôt que ce remercîment ne fait qu'essayer d'acquitter la dette de tous.

Tout n'est pas tristesse dans ma mission de ce jour, car, après ce premier travail de M. Flachat, je trouve dans nos procès-verbaux la première communication de M. Vuigner sur les fondations du pont international sur le Rhin. Nous nous rappelons tous l'impression qu'elle produisit; et tous, nous avons été heureux et attentifs, lorsque, ensuite, dans quatre communications échelonnées, M. Vuigner a su nous faire assister, de loin, aux progrès du grand œuvre, en nous disant ses péripéties, en enregistrant une victoire plus belle, plus rapide chaque fois.

M. Ch. Laurent, un de ceux qui travaillent dans la ruche, n'est-ce pas? de ceux qui ont répondu à mes prières, nous faisait connaître, par une analyse approfondie, l'ingénieux procédé de notre collègue M. Guibal, pour le fonçage d'une avaleresse à travers les sables mouvants.

En février 1859, votre président essayait d'analyser devant vous les études sur le canal de Nicaragua, telles que venait de les exposer une publication récente; et, si un commencement de discussion a pu révéler les difficultés grandes du projet Belly et Thomé de Gamond, l'insuffisance des données acquises, l'incertitude des solutions annoncées, je puis croire du moins que ce coup d'œil jeté sur un projet d'avenir immense n'a pas été un acte inutile à notre Société.

L'étude et la discussion du mémoire de M. le préfet de la Seine sur le projet de dérivation des eaux de la Somme-Soude, et sur la canalisation souterraine de Paris, devaient vous occuper; je puis donc revendiquer comme un acte utile la mise à l'étude, parmi nous, de cette grande question.

Grâce au zèle intelligent de l'un de vos secrétaires, M. Guillaume, vous avez entendu d'abord un résumé lucide de ce grand travail; et les discussions auxquelles ce résumé a servi de prologue ont pu faire croire, durant quelques séances, que la Société voudrait et saurait revendiquer une part de compétence et d'autorité réelle, bien qu'officieuse, dans l'étude des projets destinés à fournir de l'eau à la consommation de la ville de Paris. Il est donc juste de rappeler aujourd'hui les noms de quelques-uns, au moins, entre ceux qui ont pris à ces discussions une part active. Je citerai MM. Edmond Roy, Laurens, E. Flachat, moi-même enfin, et vous me pardonnerez la personnalité obligée, puisque j'esquisse une page de notre histoire.

Pourquoi faut-il que certaines causes plus ou moins complexes, ou même quelques apathies regrettables, aient empêché de se produire ici tout ce qui aurait pu être dit sur ce vaste et beau sujet par des hommes que je n'ai pas le droit de nommer, puisqu'ils ont voulu rester muets, mais dont vous dites les noms tout bas pendant que je parle?

Je ne sais si la Société peut *s'accuser* d'avoir exercé une influence telle quelle sur le temps d'arrêt qui semble s'être produit dans le projet de dérivation de la Somme-Soude avec son volume encore hypothétique à cette heure; mais je tiens pour certain que, si les ingénieurs auxquels nous pensons tous avaient voulu fournir ici leur contingent, les paroles *peu adoucies* que je lisais, il y a peu de temps, dans certain document administratif, auraient pu sembler dictées par une sorte de dépit à peine déguisé contre ceux qui, prenant conseil et autorité de leurs seules études, se croient le droit d'examen, voire même de critique vis-à-vis des documents *publiés*, quand ceux-ci sont du ressort de ces études spéciales.

(*La suite prochainement.*)

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir messieurs les souscripteurs d'actions de la Compagnie des Chemins de fer Algériens que, par suite de la souscription intégrale du fonds social, ils sont invités à verser sans retard les 75 francs destinés à compléter le premier versement de 125 francs par action souscrite.

Ce versement devra être fait du *premier* au *cinq* septembre, à la caisse de la *Société générale de Crédit industriel et commercial*, 66, rue de la Chaussée d'Antin.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE XÉRÈS A CADIX (PAR LE TROCADERO)

Tête de la ligne de Séville-Xérès-Cadix.

Longueur du chemin, 27 kilomètres.

Recettes du mois de juillet 1860.

61,626 voyageurs	fr.	80 666 86
Marchandises		34,707 17
Recette totale		115,374 03
En 1859		107,893 83
Augmentation en 1860		7,480 20

Jerez de la Frontera, 3 août 1860.

Signé, LUIS DIEZ.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chéques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à 3 jours de vue	2 1/2 0/0
— à 90 jours	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Mis G. D'AUDIFFRET.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE.

M. Léop.-S. Kœnigswarter a l'honneur de rappeler aux porteurs de titres provisoires qu'il est indispensable de les échanger, avant le 30 août, contre les obligations définitives, celles-ci donnant seules droit de participer aux chances des tirages, dont le premier aura lieu le 1er septembre prochain, conformément au tableau ci-après.

Les 57 obligations dont les numéros sortiront les premiers, seront remboursées, capital compris, comme suit :

	Fr.
Le 1er numéro sortant, par	25,000
Les 3 nos suiv. à 10,000 fr. chacun, soit	30,000
Le 5e numéro, par	4,000
Les 10 nos suiv. à 1,000 fr. chacun, soit	10,000
Les 12 — à 500 —	6,000
Les 15 — à 400 —	6,000
Les 15 — à 200 —	3,000
	84,000

En outre, 285 obligations seront remboursées au pair (100 francs).

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ, DU 1er DÉCEMBRE 1858 AU 30 JUIN 1860

RECETTES.

Solde en caisse au 30 novembre 1858		7.320 23
1° Banque de France		314.128 46
2° Obligations (1re, 2e et 3e émissions)		2.122.065 05
3° Sommes reçues par suite de règlements de divers comptes d'obligations		59.930 20
Somme reçue des actionnaires, pour 6e versement, sur 50 actions	5.000 »	
52 actions vendues par suite de versements en retard	13.677 80	18.677 80
4° Intérêts de retard et sur placement		3.905 30
5° Sous-comptoir des chemins de fer		1.021 30
6° Cercle des chemins de fer		360 »
		2.521.218 46

DÉPENSES.

1° Dépenses pour la construction : Entrepreneurs et fournisseurs, etc.	851.443 51
2° Intérêts payés sur coupons d'obligations	1.191.112 75
3° Remboursements d'obligations (1re et 2e émission)	78.750 »
4° Intérêts arriérés payés sur coupons d'actions	1.097 50
5° Frais judiciaires	15.288 81
6° Paiement à l'ancien Conseil d'administration	21.919 43
7° Administration de Béziers et de Paris : Conseil, employés, frais généraux, loyer, impositions et mobilier, etc.	296.565 17
8° Paiements divers	12.272 30
9° Impôt sur les titres	41.661 31
	2.512.290 78
Solde en caisse au 30 juin 1860	8.927 68
	2.521.218 46

RÉSUMÉ DE LA SITUATION ACTIVE ET PASSIVE DE LA SOCIÉTÉ, conformément aux deux balances des comptes aux grands-livres de la construction et de la comptabilité générale, AU 30 JUIN 1860

ACTIF.

			Total des soldes créditeurs au 30 juin 1860.
1° Coût de la construction du chemin de fer.			
Soldes débiteurs détaillés sur la balance des comptes de la construction		25.363.235 04	
Soldes débiteurs détaillés sur la balance des comptes de la comptabilité générale		9.784.757 37	35.147.992 41
2° Soldes débiteurs : *1° Venant en déduction du passif ; 2° représentant un actif éventuel.*			
Suivant détail à la balance de la construction		49.054 58	
Id. de la comptabilité générale		396.360 10	445.414 68
3° Actif d'un recouvrement certain, mais éloigné.			
Sous-comptoir des chemins de fer		34.300 »	
Cercle des chemins de fer		1.440 »	
Barclay, Bevan, Tretton et Ce, à Londres		2.380 »	38.220 »
4° Actif réalisable.			
Solde en caisse : Administration de Béziers		123 53	
— Direction générale		8.927 68	
— A la Banque de France		124.681 40	
		133.732 61	
Obligations.			
A réaliser sur 1re et 2e émissions	1.750		
— sur 245 obligations, 3e émission	34.300	36.050 »	169.782 61
Total des soldes débiteurs pareil à celui du passif			35.801.409 70

PASSIF.

		Total des soldes créditeurs au 30 juin 1860.
Capital social.		
36,000 actions à 500 francs	18.000.000 »	
Emprunts.		
1re, 2e et 3e émissions, ensemble 109,500 obligations	15.310.000 »	33.310.000 »
Passif litigieux et en suspens.		
Suivant détail sur la balance des comptes de la construction	308.524 54	
id. id. de la comptabilité générale	1.680.196 30	1.988.720 86
Passif exigible.		
Solde créancier détaillé sur la balance des comptes de la construction	313.284 04	
Solde créancier détaillé sur la balance des comptes du grand-livre de la comptabilité générale	189.404 82	502.688 86
Total des soldes créanciers au 30 juin 1860		35.801.409 70

En février 1859, votre président essayait d'analyser devant vous les études sur le canal de Nicaragua, telles que venait de les exposer une publication récente; et, si un commencement de discussion a pu révéler les difficultés grandes du projet Belly et Thomé de Gamond, l'insuffisance des données acquises, l'incertitude des solutions annoncées, je puis croire du moins que ce coup d'œil jeté sur un projet d'avenir immense n'a pas été un acte inutile à notre Société.

L'étude et la discussion du mémoire de M. le préfet de la Seine sur le projet de dérivation des eaux de la Somme-Soude, et sur la canalisation souterraine de Paris, devaient vous occuper; je puis donc revendiquer comme un acte utile la mise à l'étude, parmi nous, de cette grande question.

Grâce au zèle intelligent de l'un de vos secrétaires, M. Guillaume, vous avez entendu d'abord un résumé lucide de ce grand travail; et les discussions auxquelles ce résumé a servi de prologue ont pu faire croire, durant quelques séances, que la Société voudrait et saurait revendiquer une part de compétence et d'autorité réelle, bien qu'officieuse, dans l'étude des projets destinés à fournir de l'eau à la consommation de la ville de Paris. Il est donc juste de rappeler aujourd'hui les noms de quelques-uns, au moins, entre ceux qui ont pris à ces discussions une part active. Je citerai MM. Edmond Roy, Laurens, E. Flachat, moi-même enfin, et vous me pardonnerez la personnalité obligée, puisque j'esquisse une page de notre histoire.

Pourquoi faut-il que certaines causes plus ou moins complexes, ou même quelques apathies regrettables, aient empêché de se produire ici tout ce qui aurait pu être dit sur ce vaste et beau sujet par des hommes que je n'ai pas le droit de nommer, puisqu'ils ont voulu rester muets, mais dont vous dites les noms tout bas pendant que je parle?

Je ne sais si la Société peut *s'accuser* d'avoir exercé une influence telle quelle sur le temps d'arrêt qui semble s'être produit dans le projet de dérivation de la Somme-Soude avec son volume encore hypothétique à cette heure; mais je tiens pour certain que, si les ingénieurs auxquels nous pensons tous avaient voulu fournir ici leur contingent, les paroles *peu adoucies* que je lisais, il y a peu de temps, dans certain document administratif, auraient pu sembler dictées par une sorte de dépit à peine déguisé contre ceux qui, prenant conseil et autorité de leurs seules études, se croient le droit d'examen, voire même de critique vis-à-vis des documents *publiés*, quand ceux-ci sont du ressort de ces études spéciales.

(La suite prochainement.)

HEQUIN DE RÉVILLE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir messieurs les souscripteurs d'actions de la Compagnie des Chemins de fer Algériens que, par suite de la souscription intégrale du fonds social, ils sont invités à verser sans retard les 75 francs destinés à compléter le premier versement de 125 francs par action souscrite.

Ce versement devra être fait du *premier* au *cinq* septembre, à la caisse de la *Société générale de Crédit industriel et commercial*, 66, rue de la Chaussée d'Antin.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE XÉRÈS A CADIX (PAR LE TROCADERO)

Tête de la ligne de Séville-Xérès-Cadix.

Longueur du chemin, 27 kilomètres.

Recettes du mois de juillet 1860.

61,626 voyageurs ....fr.	80 666	86
Marchandises	34,707	17
Recette totale...............	115,374	03
En 1859.......................	107,893	83
Augmentation en 1860.......	7,480	20

Jerez de la Frontera, 3 août 1860.

Signé, LUIS DIEZ.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à 3 jours de vue	2 1/2 0/0
— à 90 jours....	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Mis G. D'AUDIFFRET.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE.

M. Léop.-S. Kœnigswarter a l'honneur de rappeler aux porteurs de titres provisoires qu'il est indispensable de les échanger, avant le 30 août, contre les obligations définitives, celles-ci donnant seules droit de participer aux chances des tirages, dont le premier aura lieu le 1er septembre prochain, conformément au tableau ci-après.

Les 57 obligations dont les numéros sortiront les premiers, seront remboursées, capital compris, comme suit :

	Fr.
Le 1er numéro sortant, par........	25,000
Les 3 nos suiv. à 10,000 fr. chacun, soit	30,000
Le 5e numéro, par..................	4,000
Les 10 nos suiv. à 1,000 fr. chacun, soit	10,000
Les 12 — à 500 —	6,000
Les 15 — à 400 —	6,000
Les 15 — à 200 —	3,000
	84,000

En outre, 285 obligations seront remboursées au pair (100 francs).

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ, DU 1er DÉCEMBRE 1858 AU 30 JUIN 1860

RECETTES.

Solde en caisse au 30 novembre 1858		7.320 25
1° Banque de France		318.128 56
2° Obligations (1re, 2e et 3e émissions)		2.122.065 05
3° Sommes reçues par suite de règlements de divers comptes d'obligations		99.030 20
Somme reçue des actionnaires, pour 6e versement, sur 50 actions	5.000 »	
52 actions vendues par suite de versements en retard	8.677 80	13.677 80
4° Intérêts de retard et sur placement		3.005 30
5° Sous-comptoir des chemins de fer		1.021 50
6° Cercle des chemins de fer		300 »
		2.521.218 46

DÉPENSES.

1° Dépenses pour la construction : Entrepreneurs et fournisseurs, etc.	851.663 51
2° Intérêts payés sur coupons d'obligations	1.191.112 75
3° Remboursements d'obligations (1re et 2e émission)	78.750 »
4° Intérêts arriérés payés sur coupons d'actions	1.097 50
5° Frais judiciaires	15.288 81
6° Paiement à l'ancien Conseil d'administration	21.919 43
7° Administration de Béziers et de Paris : Conseil, employés, frais généraux, loyer, impositions et mobilier, etc.	290.365 17
8° Paiements divers	12.272 30
9° Impôt sur les titres	41,061 31
	2.512.290 78
Solde en caisse au 30 juin 1860	8.927 68
	2.521.218 46

RÉSUMÉ DE LA SITUATION ACTIVE ET PASSIVE DE LA SOCIÉTÉ, conformément aux deux balances des comptes aux grands-livres de la construction et de la comptabilité générale, AU 30 JUIN 1860

ACTIF.

			Total des soldes créditeurs au 30 juin 1860.
1° Coût de la construction du chemin de fer.			
Soldes débiteurs détaillés sur la balance des comptes de la construction		25.363.235 04	
Soldes débiteurs détaillés sur la balance des comptes de la comptabilité générale		9.784.757 37	35.147.992 41
2° Soldes débiteurs : *1° Venant en déduction du passif ; 2° représentant un actif éventuel.*			
Suivant détail à la balance de la construction		49.054 58	
Id. de la comptabilité générale		396.360 10	445.414 68
3° Actif d'un recouvrement certain, mais éloigné.			
Sous-comptoir des chemins de fer		31.200 »	
Cercle des chemins de fer		1.440 »	
Barclay, Bevan, Tretton et Ce, à Londres		2.580 »	35.220 »
4° Actif réalisable.			
Solde en caisse : Administration de Béziers		123 53	
— Direction générale		8.927 68	
— A la Banque de France		124.681 40	
		133.732 61	
Obligations.			
A réaliser sur 1re et 2e émissions	1.750		
— sur 245 obligations, 3e émission	33.300	35.050 »	169.782 61
Total des soldes débiteurs pareil à celui du passif			35.801.400 70

PASSIF.

		Total des soldes créditeurs au 30 juin 1860.
Capital social.		
36,000 actions à 500 francs	18.000.000 »	
Emprunts.		
1re, 2e et 3e émissions, ensemble 100,500 obligations	15.830.000 »	38.330.000 »
Passif litigieux et en suspens.		
Suivant détail sur la balance des comptes de la construction	308.524 55	
id. id. de la comptabilité générale	1.660.196 30	1.968.720 85
Passif exigible.		
Solde créancier détaillé sur la balance des comptes de la construction	313.284 04	
Solde créancier détaillé sur la balance des comptes du grand-livre de la comptabilité générale	189.404 82	502.688 86
Total des soldes créanciers au 30 juin 1860		35.801.409 50

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ, DU 30 JUIN AU 31 JUILLET 1860

RECETTES.

Solde en caisse au 30 juin 1860	8.937 68
1° Banque de France	10.000 »
	18.937 68

DÉPENSES.

1° Conseil d'administration, employés, loyers, frais généraux, etc.	9.765 50
2° Règlement de frais judiciaires	2.500 »
3° Impôt sur les titres	6.191 95
	18.457 45
Solde en caisse au 31 juillet 1860	480 23
	18.937 68

RÉSUMÉ DE LA SITUATION ACTIVE ET PASSIVE DE LA SOCIÉTÉ, AU 31 JUILLET 1860

ACTIF.

			Total des soldes débiteurs au 31 juillet 1860.
1° Coût de la construction du chemin.			
Soldes débiteurs détaillés sur la balance des comptes de la construction		25.363.235 04	
Soldes débiteurs détaillés sur la balance des comptes de la comptabilité générale		9.799.894 52	35.163.129 56
2° Soldes débiteurs, savoir :			
1° Tirage des obligations venant en déduction des trois emprunts ensemble, de 15,330,000 fr., ci		178.250 »	
2° Solde débiteur représentant un actif éventuel		218.110 10	
Total suivant détail de la balance de la comptabilité générale		396.360 10	
3° Actif éventuel		49.054 58	445.414 68
3° Actif d'un recouvrement certain, mais éloigné.			
1° Sous-comptoir des chemins de fer		34.200 »	
2° Cercle des chemins de fer		1.440 »	
3° Barclay, Bevan, Tritton et Cᵉ, à Londres		2.580 »	38.220 »
4° Actif réalisable au 31 juillet 1860.			
1° Solde en caisse : Administration de Béziers		123 53	
2° — Direction générale		480 23	
3° — A la Banque de France		114.681 40	
		115.285 16	
A réaliser sur obligations.			
1ʳᵉ et 2ᵉ émissions	1.750 »		
3ᵉ émission	34.300 »	36.050 »	
Total de l'actif réalisable au 31 juillet 1860			151.335 16
Total des soldes débiteurs, pareil à celui des soldes créditeurs			35.798.099 40

PASSIF.

		Total des soldes débiteurs au 31 juillet 1860.
Capital social.		
36,000 actions à 500 francs	18.000.000 »	
Emprunts.		
1ʳᵉ, 2ᵉ et 3ᵉ émissions, ensemble 109,500 obligations	15.330.000 »	33.330.000 »
Passif litigieux et en suspens.		
Suivant détail sur la balance des comptes de la construction	308.524 54	
— — de la comptabilité générale	1.660.196 30	1.968.720 84
Passif exigible.		
Solde créancier détaillé sur la balance des comptes de la construction	313.284 04	
Solde créancier détaillé sur la balance des comptes de la comptabilité générale	186.094 52	499.378 56
		35.798.099 40

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1680 kilomètres.
1859. — 1634 —

12e année. — 33e semaine.
Du 12 au 18 août 1860.

203.286 Voyageurs	555 745 55
Bagages, Marchandises, etc.	753.254 60
Total	1.309.000 15
Recettes antérieures	36.976.957 76
Total	38.285.957 91
33e semaine de 1860	1.309.000 15
Semaine correspondante de 1859	1.372.130 75
Différence	63.130 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860	38.285.957 91
— — 1859	35.968.942 80
Différence	2.317.015 11

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier.
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 12 au 18 août 1860.

148.725 Voyageurs	641.063 14
Bagages, Marchandises, etc.	742.115 83
Total	1.383.178 97
Semaine correspondante de 1859	1.548.157 40
Semaine correspondante de 1858	1.247 177 36
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	164.978 43
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	136.001 61
Recettes depuis le 1er janvier 1860	39.885.563 31
— — 1859	39.571.280 10
Différence en faveur de 1860	314.283 21

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Juillet 1860.
Voir le numéro du 11 août.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1348 —

Du 12 au 18 août 1860.

201.124 Voyageurs	855.854 95
Bagages et Marchandises	1.059.113 32
Total	1.914.968 27
Semaine correspondante de 1859	2.111.487 52
— — de 1858	1.608.703 27
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	196.519 25
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	306.263 »
Recettes depuis le 1er janvier 1860	58.399.122 59
— — 1859	62.594.905 71
Différence	4.195.783 12

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 505 kilomètres
1859. — 48. —

Du 12 au 18 août 1860.

55.137 Voyageurs	132.050 20
Bagages et Marchandises	224.241 80
Total	356.292 »
Semaine correspondante de 1859	344.563 70
Différence	11.728 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	10.653.811 80
— — 1859	9.236.338 90
Différence	1.417.472 90

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 12 au 18 août 1860.

188.182 Voyageurs	608.195 70
Bagages, Marchandises, etc.	667.310 75
Total	1.275.506 45
Semaine correspondante de 1859	1.372.822 42
Différence	97.315 97
Recettes depuis le 1er janvier 1860	36.352.953 52
— — 1859	34.313.010 67
Différence	2.039.942 85

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 12 au 18 août 1860.

2.829 Voyageurs	2.982 45
Bagages, marchandises, etc.	58 30
Total de la semaine	3.040 75
Recettes depuis le 4 juin 1860	30.070 18

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 741 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 12 au 18 août 1860

60.770 Voyageurs	209.979 17
Bagages, Marchandises, etc.	289.924 67
Total	490.903 84
Semaine correspondante de 1859	484.249 »
Différence	6.654 84

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	14.886.050 43
— — 1859	13.702.018 95
Différence	1.184.031 48

NOUVEAU RÉSEAU. — Juillet 1860
Voir le numéro du 11 août.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1859. — 131 —

Du 12 au 18 août 1860

24.237 Voyageurs	92.687 »
Bagages et Marchandises	71.035 41
Total	163.722 41
Semaine correspondante de 1859	101.108 53
Produit kilométrique annuel, en 1860	37.184 24
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus.	2.24 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	32.58 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.580.494 53
— — 1859	3.944.060 02

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 186 kilomètres.
1859. — — 157 —

Du 12 au 18 août 1860.

15.374 voyageurs	24.805 22
Bagages, Marchandises, etc.	47.897 44
Total	72.702 66
Semaine correspondante de 1859	66.010 61
Différence	6.692 05
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.173 066 22
— — 1859	1.925.475 35
Différence	247.590 87

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 12 au 18 août 1860

19.988 Voyageurs	43.347 82
Bagages, Marchandises, etc.	25.292 96
Total	68.640 78
Semaine correspondante de 1859	77.895 80
Différence	9.255 02
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.686.062 59
— — 1859	1.644.638 76
Différence	41.423 83

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 12 au 18 août 1860.

Voyageurs	2.477 45
Bagages, Marchandises, etc.	18 409 20
Total	20.886 65
Semaine correspondante de 1859	20.005 85
Différence	880 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	794.285 70
— — 1859	756 927 40
Différence	62.641 70

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 5 au 11 août 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. 1859, 1102 kil.

117.864 Voyageurs	378.449 87
Bagages et Marchandises	458.207 80
Transports militaires	87.071 83
Total	823.729 »
Semaine correspondante de 1859	1.334.029 20
Différence	510.300 20

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. 1859, 214 kil.

39.127 Voyageurs	72.610 40
Bagages et Marchandises	31.132 20
Transports militaires	4.322 »
Total	108.064 60
Semaine correspondante de 1859	103.397 50
Différence	4.667 10

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. 1859, 1316 kil.

En 1860	931.793 60
En 1859	1.437.426 70
Différence	505.633 10

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. 1859, 1316 kil.

En 1860	26.065.684 »
En 1859	37.609.633 17
Différence	11.543.949 17

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1313 kilomètres.
1859. — 1313 —

Du 12 au 18 août 1860

».»» Voyageurs ... En florins	119.365 »
».»» » quintaux Marchandises	255.850 »
Total	375.215 »
Semaine correspondante de 1859	382 780 »
Différence	7.565 »
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.071.121 »
— — 1859	10.649.784 »
Différence	421.337 »

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 5 au 11 août 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — — [illegible]

12.039 Voyageurs	88.189 23
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	9.787 79
— (petite vitesse)	217.605 72
Total de la semaine	315.582 73

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

8.297 voyageurs	14.505 53	19.596 68
Bagages, March. (gr. vit.)	2.552 83	
Marchandises (petite vit.)	2.538 92	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.

1860 — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

1.101 Voyageurs	3.346 99	8.280 99
Bagages, March. (gr. vit.)	1.037 06	
Marchandises (petite vit.)	3.896 94	

Total des trois lignes réunies	343.460 20
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860	9.477.705 83
Total	9.821.166 03

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 130 kilomètres.

Du 29 juillet au 4 août 1860

31e semaine	29.547 45
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 60
Total	43.363 26
Semaine correspondante de 1859	31.056 60
Différence	10 306 65
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.273.064 05

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.

Du 5 au 11 août 1860.

2.275 Voyageurs	2.133 80
Bagages, articles de messagerie	324 92
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	8.213 62
Total de la semaine	10.671 54
Recettes antérieures	233.753 97
Total général	244.425 41

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1859. — 275 —

Du 12 au 18 août 1860.

38.435 Voyageurs	50.800 40
Marchandises et Bagages	24.232 50
Total	75.032 90
Période correspondante de 1859	76.919 30
Différence	1.166 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.911.095 44
— — 1859	1.760.421 25
Différence	150.674 19

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 4 au 10 août 1860.

35 615 Voyageurs		70.984 80
Bagages, Marchandises, etc.		41.457 23
Recettes diverses		1.371 50
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis		29.190 47
Transports militaires		1.536 65
Total		144.530 65
Recettes correspondantes de 1859	88.602 57	222.704 56
Transports militaires	134.101 99	
Différence		78 173 91
Recettes depuis le 1er janvier 1860		3.836.598 45
— — 1859		4.459.203 24
Différence		622.604 79

NORD DE L'ESPAGNE

Embranchement de Valladolid à Alar del Rey.

Ouverture le 1er août 1860.—Longueur exploitée, 125 kilom.

Du 1er au 7 août 1860.

Voyageurs	9.712 80
Marchandises	44.049 91
Total	53.762 71
Produit annuel par kilomètre	21.901 10

Du 8 au 14 août 1860.

Voyageurs	9.965 25
Marchandises	52.711 00
Total	62.676 95
Produit annuel par kilomètre	25.532 54
Recettes totales depuis le 1er août 1860	116.439 65

BARCELONE A SARAGOSSE.

1re section. — *De Barcelone à Manresa*, 65 kil.

Du 5 au 11 août 1860.

7,168 voyageurs	12.394 31
Marchandises et bagages	9.379 52
Total des recettes	21.773 83
Semaine correspondante de 1859	21.782 65
Augmentation	8 82
Moyenne de la recette kilom	17.??? 39
Recette depuis le 1er janvier 1860	702.905 70

2e Section. — *De Manresa à Lérida*, 118 kil.

3,054 voyageurs	21.594 61

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée 104 kilomètres.

23e semaine, du 29 juillet au 4 août.

5.451 Voyageurs	23.912 10
Recettes antérieures depuis le 1er mars	536.174 93
Total	560.087 03

Nota. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé.

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.

1re quinzaine d'août 1860	8.094 49
— — 1859	9.696 10
Différence	1.601 61

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860	AUGMENTATION 0/0
Juillet	82.184 84	70.378 29	11.836 55	16.79
7 1ers mois	776.157 32	674.291 83	101.865 49	15.17

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860.	AUGMENTATION 0/0.
Juillet	764,763 92	668,488 97	96,274 05	14.30
7 1ers mois	9,221,243 66	8,531 686 29	689,557 37	7.83

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860	62.103
— 1859	57.986
Augmentation en juillet 1860	4.117 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860	126.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859	124.345 98
Augmentation en juillet 1860	1.785 07

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le jeudi 27 septembre prochain, à deux heures de relevée, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à Paris, à l'effet de prendre connaissance de la situation actuelle de la Compagnie, et de délibérer sur les mesures qu'il serait urgent de prendre dans son intérêt.

Les propriétaires des titres déposés actuellement dans la caisse de la Compagnie recevront de nouvelles cartes pour assister à l'assemblée.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore déposé leurs titres devront déposer leurs actions possédées ou représentées, ainsi que leurs pouvoirs, avant le samedi 22 septembre, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45; à Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, ou chez M. T. Uzielli, où il leur sera délivré des cartes d'admission.

L'administrateur judiciaire,
MAUGER,
rue du Marché-Saint-Honoré, 11.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

AVIS AUX PORTEURS D'OBLIGATIONS.

Le coupon n° 3 d'intérêts des obligations de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, échéant le 10 septembre prochain, est payable, sans frais, dès le 10 septembre, savoir :

A Neufchâtel, à la caisse centrale du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7;

A Bâle, à la caisse du chemin de fer Central-Suisse ;

A Genève, à la caisse du chemin de fer de l'Ouest-Suisse, 3, quai du Mont-Blanc ;

A Lausanne, à la Caisse cantonale vaudoise ;

A Berne, chez M. L.-F. Schmid, banquier ;

A Soleure, à la Banque cantonale ;

A Zurich, à la caisse du chemin de fer Nord-Est-Suisse ;

A Lucerne, chez MM. S. Crivelli et Ce, banquiers ;

A Francfort-sur-le-Mein et à Stuttgard.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts du premier semestre de 1860 seront payés, dès le 1er septembre prochain, à raison de 8 fr. par action ordinaire dédoublée libérée de 400 fr., contre la remise du coupon n° 2 :

A Fribourg, à la caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Paris, chez MM. Edw. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3.

Fribourg, le 17 août 1860.

Au nom du comité de direction :
Le président, R. WECK DE BUSSY.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.

Dans le but de ramener toutes les catégories d'actions au niveau uniforme de 400 fr., le comité de direction de la Compagnie fait les appels de fonds ci-après :

1° Sur les *actions de priorité*, actuellement libérées de 300 fr., un premier versement de 50 fr. par action au 15 septembre prochain, et un second versement de 50 fr. au 15 décembre 1860;

2° Sur les *actions ordinaires non dédoublées*, actuellement libérées de 300 fr., un versement de 100 fr. par action au 15 septembre 1860.

Tout versement fait par anticipation jouira de l'escompte à 5 0/0 jusqu'aux échéances ci-dessus. A partir de ces dates, les versements devront être accompagnés de l'intérêt de retard à 5 0/0, jusqu'au jour du paiement.

Les versements seront reçus :

A Fribourg, à la caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Paris, chez MM. Edw. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3.

Fribourg, le 17 août 1860.

Au nom du comité de direction :
Le président, R. WECK DE BUSSY.

COMPAGNIE ANONYME DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le nombre d'actions déposées n'ayant pas été suffisant pour constituer régulièrement l'assemblée générale, tant ordinaire qu'extraordinaire, fixée au 25 août courant, cette assemblée ne peut avoir lieu.

Conformément aux statuts, MM. les actionnaires sont convoqués de nouveau pour le 25 septembre prochain, à trois heures, au siége social, à Genève, maison Laya, quai du Rhône.

Les délibérations prises sur les propositions fixées par l'ordre du jour de la première assemblée, seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées.

MM. les actionnaires qui désireront assister à cette assemblée, devront être porteurs d'au moins vingt actions nouvelles de 500 fr., ou quarante actions anciennes de 250 fr.

Les titres devront être déposés d'ici au 11 septembre prochain, soit à Paris, rue Laffitte, 28; soit à Londres, à l'agence de la Compagnie, Threadneedle street, 28; soit à Genève, maison Laya, où il sera remis à MM. les actionnaires un récépissé du dépôt effectué, une carte d'admission pour l'assemblée, ainsi que des modèles de procuration pour ceux d'entre eux qui seraient chargés de pouvoirs.

Les cartes délivrées pour assister à la première assemblée seront valables pour la nouvelle.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

L'assemblée générale extraordinaire fixée au 28 août n'ayant pu avoir lieu, en raison de l'insuffisance du nombre des actions déposées, cette assemblée, aux termes de l'art. 32 des statuts, a été ajournée au vendredi 14 septembre prochain.

En conséquence, MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir ledit jour, à deux heures et demie, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée aura à statuer :

Sur le traité avec la ville de Paris, pour la fourniture du gaz, dans la zone annexée, et sur les modifications à apporter aux anciennes conventions;

Sur les voies et moyens à adopter pour cette extension de la concession et sur les modifications à faire aux statuts.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au porteur qui voudront assister à cette assemblée devront déposer leurs titres au siége de la Société, rue Saint-Georges, 1, du 25 août au 4 septembre, de onze heures à trois heures.

Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 28 août serviront pour celle du 14 septembre.

Paris, le 23 août 1860.

Pour le conseil d'administration.

Le chef du secrétariat,

SAGE.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

De Crédit international mobilier et foncier.

L'assemblée générale annuelle est convoquée pour le lundi 10 septembre 1860, à 3 heures après midi, au siége social, à Genève.

Aux termes des statuts, pour pouvoir en faire partie il faut être porteur de 15 actions entièrement libérées.

MM. les actionnaires qui désireront y assister devront déposer leurs actions avant le 1er septembre prochain :

A Genève, au siége social, rue du Rhône, 180;

A Paris, à l'agence, rue de Choiseul, 8.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de l'Union des Gaz sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, pour le vendredi 31 août courant, à trois heures de relevée, au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

Comme assemblée générale ordinaire, cette réunion a pour but la présentation et l'approbation des comptes de l'exercice clos de 1859-1860.

Comme assemblée extraordinaire, la continuation de l'examen des questions pendantes.

Aux termes de l'art. 37 des statuts, il faut, pour assister aux assemblées générales, être propriétaire de vingt actions au moins et les avoir déposées au moins trois jours à l'avance au siége social, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*.

PARIS A TURIN

en 29 heures

PARIS A MILAN

en 36 heures

PAR TRAIN EXPRESS

Nouveau service depuis le 15 août

Billets valables pour quinze jours, avec faculté d'arrêt dans les principales villes de France et de Piémont.

S'adresser, pour les renseignements, à la gare du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et à l'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

MACHINES-MOTRICES LOCOMOBILES

J. F. CAIL et Ce, 48, quai de Billy, à Paris.

Une fabrication courante, largement organisée dans les ateliers J.-F. Cail et Ce, permet de livrer sans délai des locomobiles de diverses forces, depuis 2 jusqu'à 20 chevaux, avec ou sans train.

MM. J.-F. Cail et Ce appliquent à la construction de ces machines-*locomobiles* toutes les conditions de solidité et de durée de la fabrication des *locomotives*, habituelles à leurs établissements.



Un système de détente variable et de chauffage d'eau alimentaire amène la consommation de ces machines en combustible, aux proportions des meilleures machines fixes sans condensation. Elles sont, à la demande des acheteurs, essayées au frein, dans les ateliers, lors de la livraison.

Ces machines, applicables aux instruments d'agriculture aussi bien qu'à l'industrie, se sont fait apprécier dans divers concours agricoles, et plusieurs ont fonctionné à l'Exposition d'agriculture de Paris.

Constatations de consommation faites au Conservatoire des arts et métiers de Paris.

MACHINES Nº 4 (6 chevaux au tarif).

DATES DES ESSAIS.	FORCE PRODUITE.	CONSOMMATION DE CHARBON.
1857. Novembre. 14.	13.[illegible] Chevaux	2 k. 95 à l'heure, par cheval.
— — 16.	13.40 —	2 50 — —
— — 17.	[illegible] —	2 [illegible] — —
— — 18.	[illegible] —	2 80 — —
— — 20.	11.12 —	3 20 — —
— — 24.	10.27 —	2 66 — —
Moyenne........	12.40 Chevaux.	2 k. 67 à l'heure, par cheval.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE TRANSATLANTIQUE DU BRÉSIL.

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux GUIENNE, commandant Enout, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 août pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 28 juillet 1860.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte et Alexandrie, Jaffa et Beyrouth. — Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 19 août.

SYRIE ET ANATOLIE. — Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 12 août.

MER NOIRE ET DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Toultcha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale;

A Lyon, place des Terreaux;

A Bordeaux, quai Baccalan, 30.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le fait le plus caractéristique de la semaine est la continuation des escomptes qui sont affichés chaque jour. Ces escomptes ont dépassé pour la rente le chiffre de un million; on a escompté aussi des Crédit mobilier, des Nord de l'Espagne, des Béziers, etc., etc.

La Bourse est d'ailleurs restée toute la semaine dans la même situation d'expectative et de stagnation; le nombre des spéculateurs diminue de plus en plus, comme cela arrive toujours à cette époque de l'année, et il en résulte naturellement plus de lourdeur dans les cours.

Les variations de la cote ont été presque nulles jusqu'à jeudi, jour où une amélioration notable s'est manifestée sur la rente et sur la plupart des valeurs; le départ de l'Empereur, qui avait été mis en doute, est le motif auquel on a attribué cette amélioration. Le Crédit foncier a monté de 15 francs dans cette Bourse; le Crédit mobilier, les chemins de fer ont suivi ce mouvement qui a tous les caractères d'une reprise sérieuse. Malheureusement, comme nous le disions plus haut, les spéculateurs sont fort peu nombreux, et comme il y a de grosses positions engagées à la baisse on doit s'attendre à des efforts sérieux pour contrecarrer la hausse jusqu'à la liquidation.

Il y a eu cette semaine des opérations assez actives sur le Crédit mobilier; l'Est est depuis quelque temps l'objet de demandes nombreuses; le Lyon a donné lieu à de nombreux achats au comptant; enfin l'admission des actions du Barcelone à la cote à terme a imprimé aux négociations sur cette valeur une importance qui s'est traduite par des demandes très-nombreuses qui ont amené le cours de 455.

Le marché des valeurs a eu aussi quelque animation : la Caisse des chemins de fer est toujours bien tenue à 280; les Docks ont dépassé 200 et sont demandés à 212 50; les Ports de Marseille sont à 420; les Petites Voitures, à 75; la Compagnie Parisienne, dont l'assemblée a été remise, était cotée 920; le Sous-Comptoir des entrepreneurs restait demandé à 115.

Le règlement important paru au *Moniteur* sur la tarification des grosses marchandises par canaux, n'a pas influé sur les prix des actions de chemins de fer

Sur le marché de la rente, les primes accusaient une certaine fermeté. Il y a pour la fin du présent mois 20 centimes d'écart dont 25. Au comptant, les affaires étaient très-peu importantes; les quelques ordres venus de province sont remplis au cours moyen, et pendant la Bourse on s'occupe d'une façon suivie d'une ou deux valeurs seulement.

L'écart entre les chemins Autrichiens et Lombards est resté invariablement d'une dizaine de francs.

Les obligations étaient sans progrès; on demandait celles des chemins Romains.

En résumé, les cours d'une semaine à l'autre n'offrent pas grand écart; en général le marché au comptant, malgré le peu de négociations auxquelles il donne lieu, conserve une avance assez sensible sur le marché à terme. Ce sont particulièrement les chemins étrangers, notamment les chemins Espagnols et les valeurs industrielles qui comptent le plus de négociations. Le Barcelone, le Saragosse, le Pampelune, le Nord de l'Espagne sont toujours très-demandés, ainsi que la Caisse des Chemins de fer, le Sous-Comptoir, les Docks, les Ports de Marseille. Il y a eu également des opérations assez nombreuses sur les chemins Autrichiens et sur les Lombards.

La plupart des valeurs sont en hausse, mais le progrès est peu sensible.

Samedi. — La reprise qui avait commencé à la fin de la Bourse de vendredi, ne s'est pas maintenue, bien que favorisée par des escomptes qui se sont élevés sur la rente au chiffre énorme de 213,500. Le 3 0/0 s'est tenu longtemps audessus de 68 fr., mais sans animation, il est retombé à 67 90 en clôture, avec 15 c. de baisse sur la veille. Les fonds anglais étaient sans changement. Les actions de la Banque étaient de 2,830 à 2,832 50; le Crédit foncier, à 880; le Sous-Comptoir des Entrepreneurs, à 111 25, demandé. On a négocié le Comptoir d'escompte, à 650; la Caisse générale des Chemins de fer, à 280. Le marché des chemins de fer était assez ferme; l'Orléans, de 1,365 à 1,366 25; le Nord, à 957 50; l'Est, de 631 25 à 630; le Lyon, à 885; le Midi, à 500; l'Ouest, à 580. Le Béziers, dont on escomptait 75 actions, a fait 86 25 et 85. Les chemins autrichiens se sont améliorés de 2 50 à 487 50; les Lombards, de 2 50 à 473 75. On a négocié le Victor-Emmanuel à 395. Les Romains étaient demandés de 341 25 à 342 50.

Lundi. — La semaine a débuté à peu près dans les mêmes conditions que la semaine précédente, avec peu d'affaires et des dispositions fort indécises au sujet de la hausse et de la baisse. Pas de changement dans les consolidés. La rente a débuté à 67 90, a fait 68 et reste à 67 90, sans grandes affaires, les primes dont 40 c. pour le lendemain étaient offertes presque sans écart. Les chemins étaient sans variations : l'Orléans, à 1,362 50; le Nord, à 952 50; l'Est, à 626 25; le Lyon, à 885; le Midi, à 500; l'Ouest, à 580; les Autrichiens à 481 25; les Lombards, à 470. On tient le Saragosse à 531 25; le Barcelone, à 448 75; le Pampelune, à 475; les Romains, à 341 25. Le Mobilier est resté à 676; la Banque de France, à 2,830; le Crédit foncier, à 880; le Comptoir d'escompte, à 650; la Caisse générale des chemins de fer à 282 50; le Comptoir Bonnard, à 63 75; le Sous-Comptoir, à 112 50; les Voitures, à 73 75; les Docks, à 200. La fin de la Bourse a été très calme; les affaires sont retombées dans une atonie complète.

Mardi. — Les escomptes continuent; il y avait 159,000 fr. sur la rente 3 0/0, 50 Mobilier et 100 Nord. La cote de Londres est en hausse. Le premier cours du 3 0/0 est 68 05, on revient à 67 95, en définitive le 3 0/0 reste à 68 10. On faisait quelques opérations sur le Crédit mobilier, de 680 à 685. L'Orléans a varié de 1,364 50 à 1,365; le Nord, de 952 50 à 955. L'Est faisait 630; le Lyon, 885, avec grand nombre d'achats au comptant. Les chemins étrangers étaient assez bien tenus : on cotait le Barcelone 450; le Saragosse, 527 50. Les actions de la caisse Mirès étaient demandées à 280. On négociait le Sous-Comptoir des Entrepreneurs, de 113 75 à 115; les Docks, à 200; les Voitures, à 75. En somme la Bourse était un peu plus animée que les jours précédents.

Mercredi. — Pas d'affaires, mais toujours des escomptes. Les deux dépêches de Londres accusent sur les consolidés une baisse égale à la reprise qu'ils avaient éprouvée hier, soit 1/4. La rente, après avoir rétrogradé de 68 10 à 68, n'a pu rester à ce cours par suite de la seconde dépêche de Londres annonçant un nouveau huitième de baisse. Elle reste à 67 95. Le Mobilier, après avoir fait 680, est offert à 677 50. Les chemins sont généralement en baisse sur hier, mais la différence est très-faible. L'Orléans est à 1,365; le Nord, à 953 75; l'Est, à 627 50; le Lyon, à 885; le Midi, à 498 75; l'Ouest, à 580; les Autrichiens, à 483 75; les Lombards, à 472 50; les Romains, à 352 50; le Saragosse, à 532 50; le Barcelone, à 452 50; le Pampelune, à 475. On négocie la Banque de France à 2,830. Le marché des valeurs financières et industrielles est sans animation. Les cours sont sans variations. Les Docks ont repris à 205; les Voitures, à 75.

Jeudi. — La Bourse a été meilleure. Le départ de l'Empereur, qu'on avait prétendu contremandé tous ces jours derniers, a produit un effet favorable sur les cours. Le 3 0/0 a repris à 68, a fait 68 20, est retombé à 68 05 et a fermé à 68 15, en hausse de 15 c. sur la veille. Les consolidés sont au même cours que la veille; les métalliques sont en baisse. Le Crédit foncier a monté de 15 fr. à 895. Le Crédit mobilier se négociait à 686 25. Les chemins étaient mieux tenus : l'Orléans a monté de 1,366 25 à 1,372 50; le Nord, à 952 50; l'Est, à 627 50; le Lyon, à 885. L'Autrichien s'est un peu relevé à 486 25. Le Lombard était sans variations. Les chemins espagnols sont bien tenus : le Saragosse, à 533 75; le Barcelone, à 453 75. On escomptait encore de la rente. Le marché des valeurs industrielles était meilleur : on cotait la Caisse générale des chemins de fer à 290; les Eaux, à 297 50; la Maritime, à 380; le Gaz parisien, à 930; les Petites-Voitures, à 75; les Docks, à 212 50; le Sous-Comptoir, à 115; les Messageries, à 560. L'emprunt de Lille était demandé à cause du premier tirage qui aura lieu le 1er septembre prochain.

Vendredi. — La Bourse était moins animée que la veille, et les cours un peu plus faibles. Le 3 0/0 a débuté à 68 15, a monté à 68 20 et a fléchi à 68 10; il reste à 68 15, comme la veille. Les valeurs étaient fermes, mais assujetties aux oscillations de la rente. Le Crédit mobilier a varié de 688 75 à 690; il est resté à 688 75. L'Orléans a fléchi de 1,372 50 à 1,370; le Nord, à 955; l'Est, à 630, demandé. Le Lyon est resté à 888 75. Il y a peu d'affaires sur les autres valeurs françaises : on n'a coté ni l'Ouest, ni le Midi. On faisait des Autrichiens à 486 25, et des Lombards à 475. Le Barcelone était très-ferme à 455. Le marché des valeurs était assez animé. Les Petites-Voitures ont été cotées à 75 fr., un peu en baisse sur les cours précédents; les Docks, à 211 25; le Sous-Comptoir, à 115; le Gaz parisien, à 940; la Maritime, à 400.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou Commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	2?? 75	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »»
A	Banque de l'Algérie	7?? »»	8.000	500	»	....	42 60
Civ.	Omnium lyonnais	410 »»	7.?00	1/7??0	»	janvier juillet	31 »»
C	Comptoir F.-C. Bonnard et Cᵉ.	55 »»	200.000	100	»	février	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	115 »»	7.000	100	»	mai novembre	7 »»
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	3??	5.000	[illegible]	....	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	1250	avril	57 »»
A	Lloyd français	»	1.2??	5.000	[illegible]	février	néant.
A	Océan	»	2??	5.000	[illegible]	....	221 05
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	»
A	Mélusine	18 0/0 b.	4??	5.000	[illegible]	mars	»
A	Vigie	31 0/0 b.	2??	5.000	[illegible]	....	[illegible]
A	Sauvegarde	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Centrale	»	1.???	5.000	[illegible]	février	néant.
A	Réunion	»	1.2??	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Comptoir	pair.	[illegible]	5.000	[illegible]	....	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	2??? »»
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	[illegible]
A	Nationale	17? 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Soleil	»	1.000	6.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	France	05 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Urbaine	10 0/0 b.	1.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Providence	75 0/0 b.	2.000	2.500	[illegible]	avril	[illegible]
A	Aigle	»	300	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Paternelle	»	8.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	20 »»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »»
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Phénix	3 0/0 p.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les ans	30 »»
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	805 »»	34.000	500	»	janvier juillet	0? »»
A	— act. de jouissance	[illegible]	3.000	1.3??	»	juin	30 »»
C	Omnibus de Lyon	52 50	[illegible]	100	10	....	néant.
»	Omnibus de Londres	43 75	[illegible]	100	»	....	néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	75 »»	[illegible]	1.000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1225 »»	20.000	1.250	»	avril octobre	50 »»
A	— actions de jouissance	9? »»	[illegible]	1.000	»	juin	8 50
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible] »»	27.?00	1.000	»	avril octobre	60 »»
A	— act. de jouissance	135 »»	27.?00	1.2??	»	juin	42 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »»
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	10.000	1.000	»	avril octobre	50 »»
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	»	janvier août	350 »»
A	Sambre à l'Oise	73? »»	11.???	1.000	»	....	50 »»
C	Scarpe inférieure	1500 »»	2.???	1.000	»	....	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	1.000	»	....	25 »»
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.???	231 ??	»	....	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	425 »»	50.000	1.3000	»	avril octobre	25 »»
A	Pont, gare et port de Grenelle	15? »»	7.000	1.000	»	....	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	44 »»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	....	51 20/0
C	Nouveaux ponts réunis	280 »»	4.000	1.000	»	....	51 10/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	200 »»	10.000	500	»	janvier juillet	24/20/0
E	Marc-Fraissinet et Cᵉ	4?? »»	»	»	»	....	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	1?? »»	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	60 »»
A	— (actions nouvelles)	5?? »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	....	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	[illegible]	1.1???	»	....	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	30? »»	[illegible]	1.2???	»	....	»
C	Armements Barbey et Cᵉ	[illegible]	5.000	500	»	mars septembre	5 »»
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »»	3.000	1.000	»	mai	30 »»
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	300 »»	2.400	1.000	»	avril	»
Civ.	Montrieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.400	500	»	....	40 »»
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	»	février août	32 »»
A	Anzin-et-Courrières [illegible]	1200 »»	1.500	1/1500	»	....	néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1.7???	»	....	36 »»
A	Lavon-et-Loire	400 »»	1.850	1.1850	»	....	»
A	Épinac	1400 »»	2.400	1/2???	»	décembre	125 »»
A	Loire	143 75	80.000	[illegible]	»	....	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	12? »»	80.000	[illegible]	»	....	[illegible]
A	Saint-Étienne	13? 75	80.000	[illegible]	»	....	10 50
A	Rive-de-Gier	215 »»	80.000	[illegible]	»	....	12 »»
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1.1???	»	....	»
A	Grand Combe	7?? »»	21.000	1.2????	»	janvier juillet	60 »»
»	Unieux et Fraisse	40 »»	»	[illegible]	»	....	»
A	Carmaux	67 50	116.000	[illegible]	»	mai novembre	4 »»
»	Roche-la-Molière et Firminy	41? 50	»	[illegible]	»	....	»
A	Houillères réun. à Quarégnon	117 »»	6.720	[illegible]	»	....	néant.
A	Charbonnages belges	3?? »»	2?.000	500	»	....	15 »»
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	....	néant.
»	Seyssel anglais	100 »»	10.000	100	»	....	17 50

Anonyme ou Commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
E	Mouzaïa (cuivre)	6 »»	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	4?? »»	9.000	1.1000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/1000	»	....	néant.
C	Saint-[illegible]	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	247 50	50.000	80	»	mai novembre	10 »»
A	Nouvelle-Montagne, zinc	825 »»	3.000	1.000	»	....	75 »»
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »»	40.000	375	»	octobre	néant.
A	— non privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	[illegible]	5.500	1/1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc	165 »»	50.000	375	»	mai novembre	12 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	482 50	30.000	1/3000	»	....	40 »»
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »»
C	Creusot (Saône-et-Loire)	6?? »»	24.000	500	»	juin décembre	1? »»
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	....	»
C	Basse-Indre	700 »»	5.000	500	»	avril octobre	20 »»
C	Châtillon et Commentry	315 »»	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	480 »»	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	1?0 »»	6.000	1/6000	»	....	30 »»
C	Fourchambault	200 »»	20.000	1/2000	»	....	12 »»
C	Marine et chemins de fer	117 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	35 »»
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	170 »»	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	730 »»	10.100	1/10000	»	....	60 »»
C	Firminy	195 »»	»	250	»	....	17 50
C	Pont-Lévêque (Vienne)	165 »»	»	500	»	....	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	020 »»	10.000	500	»	avril octobre	45 »»
A	Providence (Belgique)	1225 »»	5.500	1.0??	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	677 50	11.000	500	»	septemb. mars	57 50
C	Chameroy et Cᵉ	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	30 »»
C	Gandillot et Cᵉ	[illegible]	2.300	255	»	....	»
C	Christofle et Cᵉ	70? »»	4.000	500	»	....	65 »»
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	305 »»	21.500	1/21500	»	....	18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	121 75	240.000	100	»	janvier juillet	7 »»
Civ.	Docks Louis-Napoléon	221 25	200.000	250	125	....	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	810 »»	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »»
C	Union des Gaz	37 50	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille et mines de Portes	102 50	15.000	1/5000	»	avril octobre	6 »»
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	»
E	[illegible], Sèvres, etc.	6?? »»	500	1.000	»	1ᵉʳ juin	60 »»
C	[illegible]	30? »»	1.100	1.000	»	....	25 »»
C	Cherbourg	601 »»	[illegible]	500	»	....	45 »»
A	Saint-Étienne	1600 »»	1.160	1/1000	»	....	100 »»
A	Lyon	2550 »»	7.000	1/7000	»	janvier juillet	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1710 »»	2.400	1/2400	»	....	»
A	Metz	1350 »»	1.000	1/1000	»	....	100 »»
C	Rouen	030 »»	»	»	»	....	»
C	Venise	1100 »»	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 3ᵉ
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	537 50	8.000	500	»	août	32 »»
C	Lodève	4?0 »»	18.000	[illegible]	»	janvier juillet	40 03
C	Société linière	[illegible]	1.500	[illegible]	»	....	»
A	Pont-Rémy	8?5 »»	5.050	1/5000	»	30 avril	4 56
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»	....	4 25
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays), journal de l'Empire	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »»
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	....	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	14.000 »»	3.000	1/3000	»	....	750 »»
C	Montluçon	1?? »»	24.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique)	40? »»	22.000	500	»	septembre	26 50
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ. Vidanges	250 »»	24.402	500	»	....	20 »»
C	Caoutchouc souple	[illegible]	20.000	100	»	31 mars	20 »»
C	Cholbet et Cᵉ	[illegible]	40.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	2?2 50	80.000	250	»	....	16 »»
C	2 cirques (E. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	5.750	200	»	5 févr. juillet	10 0/0

Taux d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.400	500	11	avril octobre	25 »»
80	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	25.000	125	25	....	5 »»
500	Ports de Marseille	485 »»	20.000	500	15	janvier juillet	30 »»
300	Messageries imp. (serv. marit.)	525 »»	12.000	500	1000	avril octobre	30 »»
»	Loire, anciennes	1156 »»	»	1.250	»	....	50 »»
»	— nouvelles	1106 25	14.000	1.250	75	février août	50 »»
»	Grand'Combe. — anciennes	10?? »»	6.000	1.250	22	1ᵉʳ avril oct.	50 »»
»	— nouvelles	10?? »»	10.000	1.250	31	1ᵉʳ avril oct.	50 »»
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	30	janvier juillet	15 »»
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	465 »»	13.000	500	16	janvier juillet	25 »»
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	500	50	janvier juillet	30 »»
270	Compagnie générale des Eaux	291 25	[illegible]	500	50	avril octobre	15 »»
250	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	500	25	mai novembre	15 »»
[illegible]	Horme, anciennes	447 50	2.410	312 50	30	30 juin déc.	20 »»
[illegible]	— nouvelles	272 50	7.000	340	30	31 mars sept.	15 »»
400	J.-F. Cail et Cᵉ	460 »»	8.800	450	41	janvier juillet	20 »»
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	»	625	»	15 janv. juillet	25 »»
410	Gaz de Paris	460 »»	23.500	500	45	janvier juillet	25 »»
220	Union des gaz	[illegible]	22.727	250	25	janvier juillet	12 50
»	Gaz de Lyon	3?? »»	3.680	300	41	15 mai nov.	18 »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 18 AU 24 AOUT

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
[illegible]	[illegible]	99	300.000	500	»	91 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	1402 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1423 75	1422 50	1375 75	1372 50
918	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	957 50	955 ..	952 50	951 75	953 75	953 ..	952 75	952 50	953 75	955 ..	953 ..	955 50
»	»	»	93.360	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	872 50	870 ..	871 25	...	871 25	870 ..	871 75	870 ..	870 ..	870 ..	870 ..	...
»	»	»	41.667	»	»	»	»	Nord obligations au 1er tirage	910 75	...	915 ..	...	915 ..	915 ..	...	...	...	...	912 50	...
1848	1930	99	500.000	500	»	39 50 pour 1859	mai 1860	Est	630 ..	628 75	635 ..	637 50	630 ..	630 ..	635 ..	627 50	630 ..	631 25	630 ..	632 50
1082	1935	»	643.000	500	»	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	895 ..	896 25	895 ..	893 25	895 ..	896 25	893 75	[illegible]	900 ..	[illegible]	897 50	[illegible]
781	1021	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	510 ..	495 75	500 ..	495 75	497 50	500 ..	498 75	500 ..	495 ..	500 ..	494 75	497 50
1199	2.306	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	560 ..	...	560 ..	...	560 ..	560 ..	562 50	560 ..	562 50	560 ..	556 ..	...
219	214	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	365 ..	365 ..	362 50	365 ..	...	365 ..	363 75	363 ..	...	365 ..	360 ..	...
58	58	99	30.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	75 ..	..	85 50	85 75	86 ..	90 ..	87 50	85 ..	..	87 50	86 25	...
134	185	99	25.000	500	...	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	...	...	...	570 ..	...	...	...	...	...	...	...	575 ..
184	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	442 50	442 50	445 ..	445 ..	...	...	...	...	...	...	440 ..	440 ..
»	»	»	54.000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	450 ..	...	452 50	452 50	...	...	453 ..	...	...	...	455 ..	456 ..
1323	1361	92	400.000	500	»	30 71 pour 1858	juillet 1860	Chemins autrichiens	487 50	482 50	483 75	484 25	485 ..	485 ..	483 75	484 25	485 ..	486 25	487 50	493 75
314	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	385 ..	...	385 ..	380 ..	392 50	392 50	...	...	391 25	...	391 25	...
»	4002	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)	470 ..	...	470 ..	475 ..	477 50	475 ..	475 ..	475 ..	475 ..	475 ..	...	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	455 ..	...	...	...	450 ..	450 ..	452 50	453 50	...	...	452 50	...
[illegible]	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	220 ..	»	221 25	»	221 25	»	221 25	»	221 25	»	218 50	»
[illegible]	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse	...	»	...	»	415 ..	»	...	»	415 ..	»	...	»
..	157	99	57.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	472 50	...	...	...	472 50	...	473 75	...	473 50	...	470 ..	...
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	539 ..	535 ..	531 25	533 75	527 50	530 ..	532 50	531 50	531 25	536 ..	535 ..	533 75
184	384	99	90.000	525	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	448 75	446 25	450 ..	456 ..	451 25	452 50	453 75	452 50	452 50	455 ..	455 ..	456 ..
»	610	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1850	Romains	341 25	...	341 25	...	343 ..	...	342 50	...	342 50	...	...	...
»	»	99	30.000	500	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	410 ..	...	410 ..	...	...	...	...	...	...
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	490 ..	...	...	...	490 ..	...	475 ..	...	495 ..	...	...	...
1306	3433	90	750.500	500	250	...	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	471 75	473 75	472 50	471 25	473 75	473 75	472 50	472 50	472 75	476 25	475 ..	471 75
»	723	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	450 ..	...	456 ..	...	...	...	...	...	450 ..	...	...	448 75
»	»	99	[illegible]	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	...	...	300 ..	...	300 ..	...	300 ..	...	355 ..	...	...	...

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	19	20	21	22	23	24
1848	5.000	1936	750	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1844	2.775	1891	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.100	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	1030 25	...	...
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	6.400	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
»	3.300	1907	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	1.000	»	»	»	1.250	février.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1853-1856	34.530	1900	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	980 ..	980 ..	980 ..	975 ..	970 ..
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	950 ..
1853	80.000	1905	1150	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 ..	1030 ..	1030 ..	1030 ..	1030 ..	...
1847-1854	38.750	1938	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1851	24.000	1905	500	»	625	mai	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	488 50	492 50	492 50
1854	192.614	1902	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	...	...	...	...	...	...
1852	130.000	1904	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	...	512 50	510 ..	510 ..	...	512 50
1852	263.000	1908	divers	»	650	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	490 ..	490 ..	490 ..	492 50	490 ..	490 25
»	3.[illegible]	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	23.000	1945	500	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1856	353.000	1909	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	285 ..	285 ..	290 25	285 ..	282 75	285 ..
1853	64.043	1903	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 .... gar.	...	...	...	...	...	...
1855	254.000	1904	divers.	»	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	304 50	305 50	305 ..	303 75	305 ..	...
1853-1860	1400.000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	298 75	297 50	297 50	296 75	296 75
1856-1860	[illegible]	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	305 ..	303 75	302 50	305 ..	305 ..	303 ..
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	297 50	298 25	...	296 50	294 75	293 75
1857-1860	127.000	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	296 50	292 50	292 50	292 50	292 50	...
»	250.000	1956	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	305 ..	303 75	304 75	303 ..	307 50	307 50
»	[illegible]	[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	295 ..	293 ..	293 ..	296 ..	295 ..	295 ..
»	211.000	1903	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	290 ..	295 75	297 50	295 75	297 75	295 ..
»	480.700	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi .... gar.	295 25	295 25	297 50	295 ..	296 ..	295 ..
»	22.600	1906	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	...	...	...	...	...	...
1857	650.000	1949	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	288 25	285 ..	285 ..	290 25	288 25	285 ..
»	150.000	1956	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	285 ..	285 ..	286 ..	283 25	283 ..	285 ..
»	145.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné .... gar.	285 ..	[illegible]	286 ..	285 ..	289 75	[illegible]
1858	1.200.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	288 75	288 75	285 75	287 50	288 75
»	[illegible]	1948	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	262 50	261 25	260 ..	262 50	262 50	261 ..
1857	470.658	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens .... gar.	250 75	250 ..	245 75	245 75	250 ..	250 ..
1858	»	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	240 ..	238 75	240 ..	237 50	[illegible]	[illegible]
1859	»	1903	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	252 50	253 75	251 50	258 75	253 75	251 ..
1858	100.000	[illegible]	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	240 ..	250 ..	250 75	248 75	250 ..	250 ..
1859	24.576	1957	280	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	256 50	251 75	...	...	254 ..	...
1859	»	1906	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	254 75	257 50	257 50	253 ..	257 50	254 ..
»	300.000	1958	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	256 ..	253 ..	253 ..	255 ..	253 ..	256 ..
»	100.500	1957	160	»	510	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	100 ..	100 ..	99 75	99 75	100 ..	100 ..
1860	82.500	1947	240	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	235 ..	215 ..	216 25	235 ..	236 25	235 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination.	Samedi 18 Comptant.	Samedi 18 Terme.	Lundi 20 Comptant.	Lundi 20 Terme.	Mardi 21 Comptant.	Mardi 21 Terme.	Mercredi 22 Comptant.	Mercredi 22 Terme.	Jeudi 23 Comptant.	Jeudi 23 Terme.	Vendredi 24 Comptant.	Vendredi 24 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 05	67 95	68 ..	67 90	68 15	68 10	67 95	67 95	68 20	68 15	68 15	68 15
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	97 75	97 80	97 85	.. ..	97 75	.. ..	97 60	97 75	97 95	.. ..	97 90	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2842 50	»	2830 ..	»	2830 ..	»	2830 ..	»	2835 ..	»	[illegible]	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	650 ..	»	[illegible]	...	[illegible]	»	...	...	[illegible]	»	[illegible]	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	880 ..	...	880 ..	...	880 ..	...	880 ..	...	885 ..	880 ..	880 ..	880 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	485 ..	...	485 ..	...	483 75	...	485 ..	...	485 ..	...	480 75	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	457 50	...	457 50	...	457 50	»	456 25	»	460 ..	»	[illegible]	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1860	93 75	»	93 ..	»	93 75	»	93 75	»	93 75	»	92 50	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	...	»	...	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1015 ..	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	575 ..	...	570 ..	...	570 ..	...	563 50	...	565 ..	...	565 ..	...
Société générale de Crédit mobilier, tout payé juillet 1860	680 ..	676 25	680 ..	676 25	682 ..	682 50	676 75	680 ..	687 50	688 25	688 75	688 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	...	»	1110 ..	»	...	»	1110 ..	»	1110 ..	»	1110 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	465 ..	»	465 ..	»	463 75	»	465 ..	»	467 50	»	465 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	223 75	»	222 75	»	223 75	»	225 ..	...	223 75	»	225 ..	»
Ville de Marseille, Obligations 1860 tout payé, jouiss. juillet 1860	...	»	...	»	...	»	»	»	...	»	...	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 ..	»	93 ..	»	93 3/8	»	93 ..	»	93 ..	»	[illegible]	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	.. ..	»	[illegible]	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	97 3/4	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	78 50	78 75	78 50	»	78 50	.. ..	78 25	.. ..	78 25	78 20	[illegible]	.. ..
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	51 ..	»	49 75	»	49 75	»	.. ..	»	49 70	»	49 50	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	.. ..	»	70 1/2	»	70 ..	»	70 ..	»	70 ..	»	70 ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	385 ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	75 1/2	»	75 ..	»	77 1/2	»	75 ..	»	75 3/4	»	77 3/4	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr payés jouissance juillet 1860	485 ..	485 ..	485 ..	...	485 ..	...	485 ..	...	485 ..	...	[illegible]	...
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	.. ..	.. ..	39 3/4	.. ..	39 3/4	.. ..	39 3/4	39 3/4	.. ..	.. ..	39 7/8	.. ..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	.. ..	»	48 1/8	»	48 1/8	»	48 1/8	»	48 1/2	»	.. ..	»
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	48 ..	.. ..	48 1/8	.. ..	48 ..	.. ..	48 ..	.. ..	.. ..	.. ..	48 1/8	.. ..
D° intérieur, jouissance juillet 1860	47 1/2	47 1/2	47 3/8	.. ..	47 1/2	.. ..	47 3/8	47 3/8	.. ..	47 1/2	47 3/8	47 1/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	81 ..	»	[illegible]	»	82 ..	»	.. ..	.. ..	[illegible]	»	.. ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. Bordot.

N° 1043 — 19e ANNÉE — N° 35 — SAMEDI 1er SEPTEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

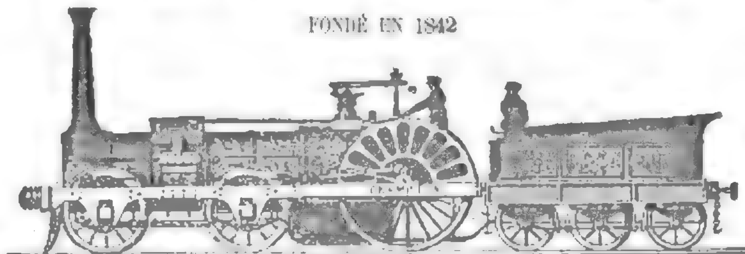
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............ 15 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 1 fr. [illegible]
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de ladite Société, qu'il sera procédé, le samedi 8 décembre 1860, à deux heures de relevée, en séance publique, dans une des salles de l'Administration, rue de Richelieu, 99, au premier tirage des obligations à amortir pour l'année 1860.

Les numéros des obligations désignés par le sort, seront publiés dans les journaux indiqués à l'art. 14 des statuts; lesdites obligations seront remboursées, à raison de 500 fr., à partir du 1er janvier 1861, avec le paiement en sus de 7 fr. 50, pour le coupon d'intérêt de l'obligation, à cette échéance,

A Rome, à la Banque pontificale;

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99.

Pour les années suivantes, les tirages auront lieu à l'époque de l'assemblée générale annuelle, et le remboursement s'effectuera à partir du 1er janvier qui suivra ce tirage.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Depuis plusieurs mois les événements les plus importants s'accomplissent en Italie : la Sicile a été enlevée au roi de Naples ; les Etats de terre ferme viennent d'être envahis, et les nouvelles déjà parvenues sur la marche en avant des volontaires ne permettent pas de mettre en doute l'issue de cette audacieuse entreprise. Garibaldi et le parti qu'il représente s'en tiendront-ils là et s'arrêteront-ils après la prise de possession de la capitale et du royaume de Naples ? La rapidité du succès et l'enivrement de la victoire ne les entraîneront-ils pas plus loin ? Telles sont les questions qu'on se pose et qui jettent dans les esprits une grande incertitude et de légitimes préoccupations.

D'un autre côté, les conférences de Tœplitz ont fait craindre qu'une entente peu favorable à la France se soit établie entre l'Autriche et la Prusse ; les sympathies de la Russie pour la famille royale qui peut-être à cette heure ne gouverne plus à Naples, donnent lieu de redouter un rapprochement entre l'empereur Alexandre et les cours du Nord.

Enfin, le discours prononcé lors de la clôture de la session législative et les paroles placées dans la bouche de la reine d'Angleterre par les ministres en ce qui concerne les réclamations élevées par la confédération helvétique, sont loin d'être amicaux et conciliants.

L'ensemble des nouvelles politiques présente donc, en ce moment, il faut le reconnaître, des éléments de complications qui peuvent devenir générales, et par conséquent amener des réalisations nombreuses.

C'est à ce point de vue que se placent bon nombre de spéculateurs à la Bourse qui redoutent une baisse considérable sous l'influence des éventualités que nous venons d'indiquer rapidement.

Cependant nous ferons remarquer que jusqu'à présent tout se borne à des bruits, à des suppositions incessamment démentis ; les journaux allemands les plus accrédités et même les feuilles semi-officielles ont nié de la manière la plus énergique et la plus affirmative les prétendus résultats de la conférence de Tœplitz. L'attitude de la Russie n'a changé ni dans les journaux qui la représentent, ni dans les relations diplomatiques, et quant aux réserves exprimées par le gouvernement anglais, il ne faut pas y attacher trop d'importance, mais plutôt considérer cette manifestation publique de mauvais vouloir de la part des ministres anglais comme une sorte de satisfaction de la dernière heure, donnée au mouvement de terreur belliqueuse qui s'est, depuis quelque temps, emparée du royaume-uni.

En effet, si on rapproche ces manifestations, ces bruits et ces alarmes venant de l'extérieur de ce qui se passe en ce moment

en France, quel contraste n'aperçoit-on pas? Un souverain parcourant la moitié du territoire pour prendre possession d'un pays qui a demandé librement et s'est librement donné par le suffrage universel le titre de Français qu'il avait déjà porté jadis, et recueillant partout les acclamations unanimes des populations pressées sur son passage. Alors que tout le monde parle de guerre et de commotions terribles et prochaines en Europe, nous voyons l'Empereur, dédaignant « les injustes défiances excitées hors des frontières, comme les alarmes exagérées des intérêts égoïstes à l'intérieur », inviter l'industrie tout entière dans la personne des membres de la Chambre de commerce de Lyon à se livrer « avec confiance aux travaux de la paix. » Les discours d'ouverture des conseils généraux, et parmi ces discours il en est, comme ceux de M. le comte de Persigny, de M. le vicomte de la Guéronnière et de M. le maréchal Magnan, qui empruntent à la personnalité de ceux qui les prononcent une autorité incontestable ; tous ces discours respirent la paix, invitent à la confiance et au travail.

Eh bien ! au fond la Bourse est de cet avis, car malgré les craintes semées de tous côtés, malgré les alarmes et les faux bruits, malgré même ce qu'il y a de menaçant dans les éventualités qui peuvent surgir en Italie, toutes les valeurs restent fermes ; elles sont immobiles, il est vrai, mais elles ne baissent pas, et la rareté des titres maintient les cours. Pour la rente particulièrement, les titres au comptant manquent et les escomptes sont devenus nécessaires pour obtenir des livraisons. C'est que d'un côté le crédit public a fait des progrès dans les masses ; chacun sait que la rente est un billet de banque portant intérêt, et qu'en définitive les billets de banque ne sont que de la rente sans intérêt ; de l'autre côté, toutes les valeurs qui se négocient à la Bourse, chemins de fer et actions industrielles, offrent comme la rente, aux prix actuels, un revenu très-élevé, et il n'est guère possible de voir ces prix faiblir beaucoup, car si le cas se présentait la demande les relèverait immédiatement.

Nous croyons donc que si la hausse n'est guère dans les probabilités en raison des circonstances politiques, du moins la baisse n'est pas plus probable non plus.

La clôture de la souscription des obligations municipales, qui avait été ouverte le 20 août courant, est annoncée pour demain samedi 1er septembre. On ne peut donc encore savoir si cette souscription est couverte.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 25, ferme à 68 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 90, ferme à 97 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Cordoue à Séville	33.06 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	34.06 0/0
Central Suisse	14.30 0/0
Nord	11.09 0/0
Ouest suisse	10.32 0/0
Ardennes	10.45 0/0
Dauphiné	0.89 0/0
Midi	8.84 0/0
Union Suisse	6.63 0/0
Est	6 58 0/0
Lyon-Genève	5.89 0/0
Autrichiens	4.12 0/0
Orléans	2.74 0/0
Paris-Lyon-Méditerran (Paris-Marseille)	».39 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	2.40 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	2.07 0/0
Bessèges à Alais	5.97 0/0
Ouest	7.40 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	30.10 0/0
Barcelone-Saragosse	51.35 0/0

J. G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	24 août	31 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 15	68 13	» »»	» »»
Rente 4 1/2 0/0	97 90	97 75	» 15	» »»
Banque de France	2830 »	2820 »»	» »»	10 »»
Consolidés	92 7/8	93 1/8	2/8	» »»
Crédit foncier	900 »»	900 »»	» »»	» »»
Crédit ind. et com	565 »»	575 »»	10 »»	» »»
Crédit mobilier	688 75	688 75	» »»	» »»
Comptoir d'Escte	655 »»	707 50	52 50	» »»
Orléans	1372 50	1373 75	1 25	» »»
Nord	952 50	953 75	1 25	» »»
Nord nouveau	870 »»	868 75	» »»	1 25
Est	632 50	630 »»	» »»	2 50
Paris-Méditerran	886 25	686 25	» »»	» »»
Midi	497 50	497 50	» »»	» »»
Ouest	585 »»	580 »»	» »»	5 »»
Genève	360 »»	362 50	2 50	» »»
Dauphiné	575 »»	580 »»	5 »»	» »»
Graissessac-Béziers	87 50	92 50	5 »»	» »»
Ardennes ancien	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	455 »»	455 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	483 75	482 50	» »»	1 25
Victor-Emmanuel	391 25	388 75	» »»	2 50
Russes	475 »»	475 »»	» »»	» »»
Romains	347 50	317 50	» »»	» »»
S.-Autr.-Lombard	473 75	476 25	2 50	» »»
Sarag. Pampelune	470 »»	475 »»	5 »»	» »»
Saragos.-Alicante	533 75	535 »»	1 25	» »»
Sarag.-Barcelone	455 »»	450 »»	» »»	5 »»
Nord-Espagne	448 75	432 50	» »»	3 75
Guill.-Luxembour	355 »»	355 »»	» »»	» »»

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE

Les travaux du chemin de fer de Pampelune à Saragosse sont poussés avec une telle activité que ce chemin, concédé dans les derniers mois de 1857, et commencé seulement en 1858, sera en exploitation dans les premiers jours de 1861. On ne connaît pas en Espagne un chemin construit avec une aussi grande rapidité sur lequel les travaux aient été faits avec autant de solidité, de soin et même de luxe dans l'ornementation et la beauté de la pierre de taille.

L'ouverture de l'exploitation de la première section aura lieu le 15 septembre prochain jusqu'à Marsilla qui touche à Alfaro, point d'embranchement de la ligne de Bilbao, c'est-à-dire de la ligne qui joint l'Océan à la Méditerranée à Barcelone et a Tarragone.

Par l'ouverture de cette section mise en correspondance directe avec le chemin de Madrid à Saragosse, le trajet de Bayonne à Madrid se trouvera considérablement abrégé.

La commission mixte, nommée par les deux Compagnies de Pampelune à Saragosse et de Madrid à Saragosse pour l'organisation du service des voyageurs à grande vitesse, s'occupe activement de ce travail.

Au 15 octobre, S. M. la reine d'Espagne pourra parcourir une section plus étendue.

Vers le mois de décembre, le public jouira de la ligne jusqu'à Tudela aujourd'hui terminée, et sur laquelle on achève de poser la voie.

La dernière partie, de Tudela à Saragosse, est extrêmement avancée et terminée sur la presque totalité du parcours. Le seul point important, la grande tranchée de Gallur et le remblai de la Magra, sont attaqués avec tant de vigueur, que l'on fait chaque jour plus de 1,000 m. c. de déblai ; l'ouverture d'une voie sera prochainement terminée, et dans les premiers jours de 1861 les convois parcourront la ligne entière de Pampelune à Saragosse.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

La Société pour l'éclairage au gaz de la ville de Marseille, pour l'exploitation des hauts-fourneaux établis à Saint-Louis, banlieue de Marseille, et des mines de houille de Portes (département du Gard), vient d'obtenir l'autorisation nécessaire pour sa constitution en Société anonyme. Les statuts de cette Société ont été approuvés par décret impérial en date du 16 août courant.

Nous publions *in extenso* les nouveaux statuts de cette Société.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Section de Toulon à Nice.

Par décret impérial du 22 août courant que nous publions ci-après aux actes officiels, l'établissement de la section du chemin de fer de Toulon à Nice comprise entre le Var et Nice, est déclaré d'utilité publique.

Cette section fait partie du nouveau réseau de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, comme ayant été comprise dans les lignes concédées ou rétrocédées à titre éventuel à cette Compagnie par la loi du 11 juin 1859, sous la dénomination suivante : *De Toulon à Nice, desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan.*

Le décret primitif en date du 3 août 1859 disposait que le chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie passerait par ou près Soliès-Pont, Vidauban, Fréjus, Cannes et Antibes. Quant à l'embranchement sur Draguignan, il devait partir d'un point de la ligne principale à déterminer par décret rendu en conseil d'Etat et aboutir à ou près de ladite ville en un point à déterminer par l'administration ; le nouveau décret n'indique pas de direction nouvelle pour le chemin de Nice ; il y a donc lieu de croire qu'il n'innove rien à cet égard.

La somme de 60 millions à laquelle avait été fixé par l'article 4 de la convention intervenue le capital maximum garanti par l'Etat, pour l'exécution de la partie du chemin de fer de Toulon à Nice comprise entre Toulon et le Var, est portée par ce décret, à raison du prolongement de ce chemin jusqu'à Nice, à 66 millions.

Ce prolongement est destiné à compléter la grande ligne du littoral méditerranéen et à créer une communication directe et par les voies rapides entre la France et le Piémont

F. GRIMAUD.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LE PREMIER SEMESTRE DES ANNÉES 1859 ET 1860.

Le *Moniteur* du 28 de ce mois publie le tableau comparatif des recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer français pendant le premier semestre des deux années 1859 et 1860.

Ce tableau offre un intérêt particulier en ce qu'il contient, pour la première fois, la division des recettes en ancien et nouveau réseau, et qu'il permet déjà de se faire une opinion sur l'avenir de ce nouveau réseau.

La longueur totale de chemins de fer exploitée au 30 juin 1860 est de	9,138 kil.
Elle n'était au 30 juin 1859 que de	8,837
C'est une augmentation de	301 kil.

Qui se répartit ainsi :

1° Ancien réseau :

Ligne du Nord : raccordement de Maubeuge	1 kil.
Ligne de l'Est : Thionville à la frontière, Paris, Vincennes et raccordement	33
Ligne de l'Ouest : Coulibeuf à Falaise, Lison à Saint-Lô	25
Ligne de Lyon à Genève : la Guillotière aux Brotteaux	5
Soit pour l'ancien réseau	64 kil.

2° Nouveau réseau :

Ligne du Nord : Paris à Sevran	14 kil.
Ligne de l'Est : Aillevillers, Plombières	29
Ligne des Ardennes : Charleville à Nouzon	7
Ligne d'Orléans : Montluçon à Moulins, embranchem. sur Bezenet	88
Ligne du Midi : Mont-de-Marsan à Riscle ; Riscle à Tarbes	99
Soit pour le nouveau réseau	237 kil.
Qui avec les 64 kilomètres de l'ancien réseau	64
Font une longueur égale de	301 kil.

La longueur moyenne exploitée a été pour le premier semestre de 1860 de	9,109 kil.
Elle n'avait été pour le premier semestre de 1859 que de	8,748
Augmentation	361

En divisant le chiffre des recettes brutes, soit 185,982,078, par le nombre de kilomètres exploités en moyenne, soit 9,109, on obtient le revenu kilométrique moyen qui est de 20,417 fr. Le revenu kilométrique du premier semestre de 1859 avait été de 20,665 fr. Il y a par conséquent une diminution pour 1860 de 248 fr. par kilomètre, soit de 1 20 0/0 sur le premier semestre de 1859 ; mais on ne peut considérer ce chiffre comme une base sérieuse, et nous ne le donnons ici que pour ordre. En effet, le ministère de l'agriculture et du commerce ayant compris dans le tableau qui vient d'être publié au *Moniteur* des lignes qui n'ont pas de point de comparaison avec l'an dernier, telles que les sections ouvertes depuis le 1er juillet 1859 sur le Nord et sur le Midi, il en résulte que la comparaison générale ne peut être exacte d'une manière absolue.

Quoi qu'il en soit, les produits de l'ancien réseau pour le premier semestre de 1860 donnent, d'après le tableau du ministère, dressé par la direction générale des ponts et chaussées, une somme totale de 162,273,144, contre 159,617,813 en 1859, soit en plus pour 1860, 2,655,331, ou une différence à peine appréciable de 12 fr. par kilom. ou 0,05.

Ceux du nouveau réseau se sont élevés pour 1860 à 23,708,934 contre 21,156,139 en 1859, soit à 2,552,795 en plus pour 1860, chiffre qui, par suite du mode adopté dans le tableau et par suite du nombre de kilomètres supérieur sur lequel on calcule pour l'année, sans point de comparaison avec l'an dernier, donne comme résultat 58 fr. en moins, ou une diminution de 0.55 0/0 par kilomètre.

Si l'on fait abstraction du produit des 2 kilomètres du Nord qui ont donné 7,084 fr., et des 99 kilomètres du Midi, qui ont donné 262,915 fr., et qui n'étaient pas ouverts en 1859, on trouve que le nouveau réseau, par comparaison avec 1859, donne une recette brute de fr. 23,438,935, qui doit être divisée entre 2,139 kilomètres et fournit un produit kilométrique de fr. 10,958

Le produit kil. du premier semestre de 1859 n'avait été que de 10,642

Il y a donc en réalité une augmentation de .... 316 »

Soit environ 3 0/0 d'augmentation au lieu de la diminution apparente qui résulte d'une comparaison générale et sans distinction.

Le nouveau réseau produit donc dès à présent 22,000 fr. par an et par kilomètre ; en défalquant les frais d'exploitation à 40 0/0, soit environ 8,800 fr., il reste un bénéfice net de 13,200 fr. par kilomètre, suffisant pour couvrir l'intérêt à 6 0/0 d'une dépense de construction de 220,000 fr.

Voici dans quel ordre se classent les différents chemins de fer au point de vue du revenu kilométrique pendant le 1er semestre 1860.

Nous continuerons la division en ancien et nouveau réseau :

1° Ancien réseau.

Ceinture	49,687
Paris-Lyon-Méditerranée	32,170
Nord	29,355
Ouest	24,314
Est	21,911
Orléans	20,848
Bességes à Alais	15,748
Midi	13,194
Lyon à Genève	11,687
Anzin	9,769
Carmaux	7,091
Graissessac	2,616

L'ordre pour l'ancien réseau est le même que celui dans lequel le produit kilométrique classait les Compagnies de chemins de fer pour le 1er semestre 1860, sauf l'Est qui a pris le pas sur l'Orléans et sur le Bességes.

Quant au nouveau réseau voici dans quel ordre se présentent les Compagnies d'après l'importance du produit kilométrique :

2° Nouveau réseau :

Paris-Lyon-Méditerranée	17,536
Est	11,778
Ardennes	10,095
Dauphiné	9,098
Ouest	6,435
Orléans	5,631
Nord	3,542
Midi	2,656

J.-G. BORDOT.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS. — Direction générale des Ponts et chaussées et des chemins de fer. — Bureau de statistique.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. — PREMIER SEMESTRE DES ANNÉES 1860 ET 1859

NOMS DES CHEMINS.	1860 Longueur totale exploitée au 30 juin.	1860 Longueur moyenne exploitée pendant le semestre.	1860 1er TRIMESTRE	1860 2e TRIMESTRE	1859 Longueur totale exploitée au 30 juin.	1859 Longueur moyenne exploitée pendant le semestre.	1859 1er TRIMESTRE	1859 2me TRIMESTRE	Total de l'année 1860	Total de l'année 1859	DIFFÉRENCE EN PLUS 1860	DIFFÉRENCE EN PLUS 1859	PAR KILOMÈTRE Recette totale 1860.	PAR KILOMÈTRE Recette totale 1859.	Différence de 1860 à 1859 Totale en plus.	Différence de 1860 à 1859 Totale en moins	Pour cent en plus.	Pour cent en moins
	k.	k.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ancien réseau.																		
Nord	967	967	14,160,026	14,226,383	966	935	12,713,986	13,145,105	28,386,409	25,859,091	2,527,318	»	29,355	27,657	1,698	»	6.14	»
Est	954	954	9,745,572	11,157,292	921	921	9,274,414	10,163,645	20,902,864	19,438,059	1,464,805	»	21,911	21,105	806	»	3.82	»
Ouest	900	900	10,020,500	11,862,314	900	900	9,582,136	11,299,613	21,882,814	20,881,749	1,001,065	»	24,314	23,202	1,112	»	4.79	»
Orléans	1,472	1,472	14,324,332	16,364,633	1,472	1,472	14,419,929	16,439,599	30,688,965	30,859,828	»	170,863	20,848	20,965	»	117	»	0.56
Paris-Méditerranée	1,411	1,411	21,495,032	23,896,936	1,411	1,375	20,755,260	27,821,254	45,391,968	48,576,514	»	3,184,546	32,170	35,328	»	3,158	»	8.94
Lyon à Genève	237	237	1,270,355	1,499,395	232	220	1,056,437	1,724,274	2,769,750	2,780,711	»	10,961	11,687	12,143	»	456	»	3.76
Midi	795	795	4,924,958	5,550,743	794	794	4,295,069	5,250,406	10,475,701	9,545,475	930,226	»	13,194	12,022	1,172	»	9.75	»
Ceinture	17	17	444,649	400,035	17	17	392,212	341,566	844,684	733,778	110,906	»	49,687	43,163	6,524	»	15.11	»
Graissessac à Béziers	51	51	68,753	64,666	51	51	62,173	88,725	133,419	150,898	»	17,479	2,616	2,959	»	343	»	11.59
Bessèges à Alais	32	32	258,130	246,275	32	32	281,698	279,847	504,405	561,545	»	57,140	15,763	17,548	»	1,785	»	10.17
Anzin à Somain	19	19	95,399	90,404	19	19	69,949	66,332	185,803	136,281	49,522	»	9,779	7,173	2,606	»	36.33	»
Carmaux à Albi	15	15	52,395	53,967	15	15	46,639	47,245	106,362	93,884	12,478	»	7,091	6,259	832	»	13.29	»
Totaux et moyennes	6,869	6,869	76,860,101	85,413,043	6,830	6,760	72,949,902	86,667,911	162,273,144	159,617,813	6,096,320	3,440,080	23,624	23,612	12	»	0.05	»
											+ 2,655,331							
Nouveau réseau.																		
Nord	14	2	»	7,084	»	»	»	»	7,084	»	7,084	»	3,549	»	»	»	»	»
Est	726	721	4,186,254	4,305,670	697	697	4,171,492	4,313,240	8,491,924	8,484,732	7,192	»	11,779	12,173	»	395	»	3.24
Ardennes	164	164	788,235	861,376	157	154	702,134	788,613	1,649,611	1,490,747	158,864	»	10,059	9,680	379	»	3.92	»
Ouest (1)	312	300	862,616	1,067,953	287	280	566,515	858,772	1,930,569	1,425,287	505,282	»	6,435	5,090	1,345	»	26.42	»
Orléans	359	359	891,367	1,130,022	271	271	540,423	689,735	2,021,389	1,230,158	791,231	»	5,631	4,539	1,092	»	24.06	»
Paris-Méditerranée	466	466	4,058,329	4,113,524	466	457	3,169,062	4,209,246	8,171,853	7,378,308	793,545	»	17,536	16,145	1,391	»	8.62	»
Dauphiné	129	129	522,031	651,558	129	129	465,185	681,723	1,173,589	1,146,907	26,682	»	9,098	8,891	207	»	2.33	»
Midi	99	99	105,889	157,026	»	»	»	»	262,915	»	262,915	»	2,656	»	»	»	»	»
Totaux et moyennes	2,269	2,240	11,414,721	12,294,213	2,007	1,988	9,614,810	11,541,320	23,708,934	21,156,130	2,552,795	»	10,584	10,642	»	58	»	0.55
											+ 2,552,795							
Récapitulation.																		
Ancien réseau	6,869	6,869	76,860,101	85,413,043	6,830	6,760	72,949,902	86,667,911	162,273,144	159,617,813	2,655,331	»	23,624	23,612	12	»	0.05	»
Nouveau réseau	2,269	2,240	11,414,721	12,294,213	2,007	1,988	9,614,810	11,541,320	23,708,934	21,156,130	2,552,795	»	10,584	10,642	»	58	»	0.55
Ensemble	9,138	9,109	88,274,822	97,707,256	8,837	8,748	82,564,712	98,209,240	185,982,078 (A)	180,773,952 (A)	5,208,126	»	20,417	20,665	»	248	»	1.20

(1) Y compris 276 kilomètres pour les sections de Caen à Cherbourg et du Mans à Mézidon, qui feront partie de l'ancien réseau à partir du 1er janvier 1865.

NOTA. Les comptes du 2e trimestre de 1860 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er juillet 1859 au 30 juin 1860 ont une étendue de 301 kilomètres, savoir :

1° Ancien réseau.

Nord. — Raccordem. de Maubouge (1er janvier 1860) 1

Est. — Thionville à la frontière (11 août 1859) ...... 16 } 33
Paris à Vincennes et racc. (22 septembre 1859) 17 }

Ouest. — Coulibœuf à Falaise (1er novembre 1859) .... 7 } 25
Lison à Saint-Lô (1er mai 1860) .... 18 }

Lyon à Genève. — La Guillotière aux Brotteaux (24 nov. 1859) 5

Total pour l'ancien réseau ...... kilom. 64

2° Nouveau réseau.

Nord. — Paris à Sevran (3 juin 1860) 14

Est. — Port d'atelier à Aillevilliers-Plombières (4 févr. 1860) 29

Ardennes. — Charleville à Nouzon (14 septembre 1859) 7

Orléans. — Montluçon à Moulins (7 novembre 1859) 83 } 88
Embranchement sur Bézenet (7 nov. 1859) 5 }

Midi. — Mont-de-Marsan à Riscle (25 août 1859) ...... 48 } 99
Riscle à Tarbes (24 septembre 1859) .... 51 }

Total pour le nouveau réseau ...... kilom. 237

Ensemble 301

Longueur exploitée au 30 juin 1859 .... kilom. 8,837

Longueur totale exploitée au 30 juin 1860 9,138

(A) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour le 1er semestre de 1860, à .. 2,053,239

— — 1859, à ... 2,516,513

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 25 AOUT 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 25 août
Paris-Méditerranée......	43.081 11	887 50
Nord....................	30.037 15	955 »»
Orléans.................	28.024 26	1375 »»
Ouest...................	26.894 50	582 50
Est.....................	23.648 60	630 »»
Bességes................	22.216 66	440 »»
Midi....................	17.466 93	407 50
Genève..................	17.253 87	365 »»
Ardennes................	13.647 73	440 »»
Dauphiné................	13.076 02	575 »»
Autrichiens	18.722 11	485 »»
	Au 18 août.	
Madrid à Alicante.......	20.930 71	525 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	19.660 25	473 75
Victor-Emmanuel........	15.531 19	395 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

P. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

10 septembre. — **Banque générale suisse**. — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Genève, à 3 heures de relevée. Dépôt des titres avant le 1er septembre à Genève, et à Paris, rue de Choiseul, 8.

12 septembre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne**. — Réunion d'une assemblée générale ordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2, à une heure de relevée. Dépôt de 50 actions au moins à Paris, à la caisse du Crédit mobilier.

14 septembre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz**. — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 25 août.)

18 septembre. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville**. — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2. Dépôt de 25 actions place Vendôme, 15.

25 septembre. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie**. — 2e Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

27 septembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers**. — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 25 août.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg**. — Intérêts sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces.)

Service des Obligations.

10 septembre. — **Chemin de fer franco-suisse**. — Paiement du coupon d'intérêts aux porteurs d'obligations. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

15 septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg**. — Appel de 50 fr. sur les actions de priorité libérées à 300 fr., et de 100 fr. sur les actions ordinaires non dédoublées. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

Jusqu'au 15 septembre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse**. — Dernier délai pour le vingtième et dernier versement. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

20 septembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Tirage au sort de 613 obligations de l'emprunt de 1852, au siége de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, à midi et demi.

6 octobre. — **Société générale des chemins de fer romains**. — Premier tirage des obligations à amortir en 1860, au siége de l'administration, à Paris, rue de Richelieu, 99, à 2 heures de relevée.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu l'avant-projet de la partie du chemin de fer de Toulon à Nice, comprise entre le Var et Nice;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 9 août 1860, duquel il résulte que l'évaluation de la dépense peut être fixée à la somme de six millions de francs (6,000,000 fr.);

Vu la lettre en date du 28 juillet, par laquelle le directeur de la section *sud* de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée déclare accepter, au nom du conseil d'administration de ladite Compagnie, la concession de la partie du chemin de fer de Toulon à Nice comprise entre le Var et Nice, aux conditions stipulées pour la concession dudit chemin par la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859;

Vu l'article 3 du sénatus-consulte du 11 juin 1860, concernant la réunion à la France de la Savoie et de l'arrondissement de Nice,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement de la section du chemin de fer de Toulon à Nice comprise entre le Var et Nice.

Art. 2. — Ladite section fera partie du nouveau réseau de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée et sera soumise, en conséquence, à toutes les clauses et conditions, tant de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par le décret et la loi du 11 juin 1859, que du cahier des charges qui régit le chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La somme de soixante millions (60,000,000 fr.) à laquelle est fixée, par l'article 4 de la convention susvisée, le capital maximum garanti par l'Etat pour l'exécution de la partie du chemin de fer de Toulon à Nice comprise entre Toulon et le Var, est, à raison du prolongement dudit chemin jusqu'à Nice, portée à soixante-six millions de francs (66,000,000 de fr.).

Art. 3. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 22 août 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 46 du Code de commerce,

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er — La Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Société de l'éclairage au gaz et des hauts fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans deux actes passés les 28 juillet et 8 août 1860 devant Me Gossard et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La Société sera soumise à toutes les obligations qui résultent pour elle tant des actes de concession de mines et de permission d'usines qui entrent dans son avoir social, que des lois, règlements et décrets intervenus ou à intervenir sur les mines et usines.

Art. 3. — La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. — La Société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, aux préfets des départements de la Seine, du Gard et des Bouches-du-Rhône, au préfet de police, à la chambre de commerce et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris, Nîmes et Marseille.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements ci-dessus désignés, et enregistré, avec les actes susénoncés, au greffe du tribunal de commerce de Paris.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 16 août 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

Par décret du 22 août la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris* a été autorisée.

Ont été approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans deux actes passés les 8 mai et 11 août 1860, devant Me Gossart et son collègue, notaires à Paris.

Enfin par un autre décret du 16 août, la résolution

prise par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, dans sa réunion du 30 avril 1860, et ayant pour objet la création et l'émission de quarante mille (40,000) obligations, a été approuvée telle qu'elle est contenue dans l'acte passé, le 14 août 1860, devant Mᵉ Dufour et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au susdit décret.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Statuts.

Par-devant Mᵉ GOSSART et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

A comparu :

M. Jules MIRÈS, banquier, demeurant à Paris, rue de Richelieu, nº 99,

Lequel a exposé ce qui suit :

I. Suivant acte reçu par Mᵉ Gossart et son collègue, notaires à Paris, les six, sept, huit et vingt-quatre novembre mil huit cent cinquante-quatre, M. Mirès comparant, et MM. le comte SIMÉON, le comte de PORET, le baron de PONTALBA, le vicomte de RICHEMONT, et le comte de CHASSEPOT, ont formé entre eux une Société anonyme pour l'exploitation des mines de houille et de fer existant dans les communes de Portes et Chambon, appelées *Houillères de Portes et de Sénéchas*, la vente des produits, l'obtention de la concession d'un chemin de fer de Portes au chemin de fer de la Méditerranée, et l'établissement et l'exploitation de ce chemin de fer, et il a été dit que, jusqu'à l'obtention du décret d'autorisation, cette Société fonctionnerait provisoirement comme Société en commandite, dont M. Jules Mirès a été nommé associé principal, responsable des obligations sociales.

II. Suivant acte reçu par ledit Mᵉ Gossart et son collègue, notaires à Paris, le dix-sept mai mil huit cent cinquante-six, M. Mirès comparant, M. Solar, M. le comte de Poret, M. le vicomte de Richemont et M. le baron de Pontalba, ont formé entre eux et les personnes qui souscriraient les actions une Société anonyme ayant pour objet l'exploitation d'une usine à gaz à Marseille, et des hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis, près Arenc (Bouches-du-Rhône), et il a été dit que, jusqu'à l'obtention du décret d'autorisation, cette Société fonctionnerait provisoirement en commandite, dont M. Jules Mirès serait associé principal, responsable des obligations sociales.

III. Aux termes d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la Société du chemin de fer et des houillères de Portes et Sénéchas, première énoncée, en date du trente avril mil huit cent cinquante-sept, et d'une autre délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la Société de l'Éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, deuxième énoncée, en date du vingt-neuf avril mil huit cent cinquante-sept, les assemblées desdites deux Sociétés ont approuvé et voté la fusion de ces deux Sociétés, et ont donné au Conseil d'administration et à la gérance les pouvoirs les plus étendus pour régulariser cette fusion, représenter les Sociétés dans l'acte authentique à intervenir à cet effet, et suivre auprès du gouvernement toutes demandes en Société anonyme, consentir à cet effet tous changements et modifications qui seraient demandés par le gouvernement.

IV. En vertu de ces autorisations, MM. le comte de Poret, le vicomte de Richemont, le comte de Siméon, le comte de Chassepot, le baron de Pontalba et M. Mirès, ayant agi les cinq premiers comme membres du conseil de surveillance, et le dernier comme directeur général des deux sociétés susénoncées, ont, suivant acte reçu par Mᵉ Gossart et son collègue, notaires à Paris, le vingt-trois mai mil huit cent cinquante-sept, formé, sauf l'approbation du gouvernement, une société anonyme entre les propriétaires et porteurs des parts d'intérêts dans les deux sociétés réunies; et il a

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES brutes	1860 RECETTES par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES brutes	1859 RECETTES par kil.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus	en moins
EST (1)	Du 19 au 25 août	1683	1,376,731 19	818 02	1634	1,254,014 61	767 46	6.58	».»
ORLÉANS (1)	19 — 25 —	1475	1,407,022 11	953 91	1475	1,368,459 86	927 77	2.76	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	19 — 25 —	1406	2,160,108 98	1,536 35	1406	2,151,630 »	1,530 32	0.39	»
OUEST (1)	19 — 25 —	1213	1,105,471 50	911 35	1188	1,169,502 46	984 50	»	7.40
NORD (1)	19 — 25 —	964	1,256,082 36	1,302 99	964	1,124,544 15	1,166 53	11.69	»
MIDI (1)	19 — 25 —	703	523,543 06	620 60	793	490,343 02	570 19	8.84	»
LYON A GENÈVE (1)	19 — 25 —	231	165,695 43	717 30	231	156,467 36	677 35	5.89	»
ARDENNES (1)	19 — 25 —	164	70,638 34	430 72	157	61,227 88	389 98	10.45	»
DAUPHINÉ	19 — 25 —	134	67,121 65	500 90	135	61,215 69	563 02	9.59	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	19 — 25 —	33	22,436 60	679 90	33	23,861 60	723 07	».»»	5.97
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (2) { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	12 — 18 —	1326	911,906 40	687 71	1316	1,486,006 94	1,129 01	»	39.10
AUTRICHIENS	19 — 25 —	1323	fl. 433,719 »»	327 83	1323	fl. 416,532 »»	314 84	4.12	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	12 — 18 —	482	342,600 96	710 79	482	255,098 41	529 25	34.66	»
Madrid à Guadalajara	12 — 18 —	57	19,911 61	349 33	57	20,570 13	361 00	»	2.97
Alcazar à Manzanares	12 — 18 —	50	7,798 48	165 97	»	»	».»»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	19 au 25 —	275	78,403 20	285 10	275	73,523 63	267 35	6.63	»
CENTRAL SUISSE	19 — 25 —	247	162,892 »»	659 42	236	136,165 »»	576 97	14.30	»
VICTOR-EMMANUEL (3)	12 — 18 —	214	132,127 54	617 41	214	135,386 85	632 64	».»»	2.40
BARCELONE A SARAGOSSE	12 — 18 —	184	44,091 73	239 63	66	32,509 80	492 56	»	51.35
CORDOUE A SÉVILLE	5 — 11 —	131	43,695 »»	333 »»	131	32,591 75	248 02	35.00	»
NORD DE L'ESPAGNE	15 — 21 —	120	65,752 37	543 60	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	17 — 23 —	97	48,717 04	502 23	60	30,553 09	456 41	10.32	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	12 — 18 —	52	11,053 17	212 56	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859.

(3) Le service des marchandises n'est pas encore organisé sur la section de Manresa à Lérida qui comprend 118 kil.; c'est ce qui explique la faiblesse des recettes sur cette section.

F. GRIMAUD.

été dit que, jusqu'à l'approbation des statuts par le gouvernement, cette Société continuerait à fonctionner transitoirement comme société en commandite par actions, sous la condition, entre autres, que M. Jules Mirès serait associé principal, responsables des actions sociales, qu'il aurait tous les pouvoirs confiés au Conseil d'administration et au directeur.

Par une délibération du vingt-huit novembre mil huit cent cinquante-neuf, l'assemblée générale des actionnaires de ladite Société a réitéré le mandat donné à M. Mirès, gérant, et au Conseil de surveillance, pour suivre la demande en Société anonyme.

V. En cet état de choses, M. Mirès, usant des pouvoirs dont il vient d'être parlé, a dressé de la manière suivante les statuts définitifs de la Société anonyme dont il s'agit.

Statuts.

TITRE Ier.

Art. 1er. — Il est formé entre les propriétaires actions ci-après désignées, une Société anonyme ayant pour objet :

1° L'exploitation du traité passé entre le conseil municipal de Marseille et M. Mirès, pour l'éclairage et le chauffage par le gaz de la ville de Marseille ;

2° La propriété et l'exploitation des hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis, près Arenc (Bouches-du-Rhône) ;

3° La propriété et l'exploitation des mines de houilles, existant dans les communes de Portes et de Chambon, appelées houillères de Portes et de Sénéchas, concédées par ordonnance du trois juillet mil huit cent vingt-deux, ainsi que du chemin qui rallie ces mines au chemin de la Méditerranée.

Art. 2. — La Société prend la dénomination de : SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Art. 3. — Le siége de la Société et son domicile sont à Paris.

Art. 4. — La durée de la Société est fixée pour le point de départ, à la date du décret d'autorisation, et pour l'expiration, au trente et un mai mil neuf cent sept, époque à laquelle expire la concession de l'éclairage et du chauffage au gaz de la ville de Marseille.

Cette durée pourra être prorogée avec l'autorisation du gouvernement.

TITRE II.

Art. 5. — Le fonds social se compose des objets suivants :

1° La concession de l'éclairage et du chauffage par le gaz de la ville de Marseille et de ses faubourgs, conformément au traité passé entre M. Mirès et l'administration municipale de la ville de Marseille, le 22 novembre 1855, lequel traité a été approuvé le 1er décembre suivant, par délibération du conseil municipal de ladite ville, et le 2 janvier 1856, par M. le préfet des Bouches-du-Rhône.

Une copie de laquelle délibération délivrée par Me Raynouard, notaire à Marseille, sur une copie conforme à lui déposée, le 3 mars 1856, est demeurée annexée à la minute de l'acte de société susénoncé, du 17 mai 1856 ;

2° L'usine à gaz établie sur la partie ouest d'un vaste terrain situé au quartier d'Arenc, banlieue de Marseille, de la superficie de 33,000 mètres carrés environ ;

Ensemble les travaux de terrassements, de canalisation et de construction affectés à l'usine à gaz, le tout dans son état actuel ;

3° Les hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis, situés au quartier Saint Louis, banlieue de Marseille, les terrains d'une superficie de 110,000 mètres environ, les travaux de terrassements, construction, matériel et autres dépendances ;

4° La propriété et jouissance des droits attachés à la concession des mines de houille susénoncées sur une étendue de 9 kilomètres carrés et 8 hectares, conformément à l'ordonnance royale du 3 juillet 1822 et du cahier des charges y annexé ;

5° Les terrains, bâtiments, droits de passage, galeries, chemins de fer, plans inclinés et autres travaux d'art, machines, ustensiles, agencements de toute nature ;

6° Le chemin de fer d'embranchement établi par la Compagnie concessionnaire des mines de Portes et Sénéchas, pour relier les mines à la station de la Levade. (Ligne de Lyon à la Méditerranée.)

Tous les objets mobiliers et immobiliers ci-dessus énoncés se trouveront d'ailleurs plus amplement détaillés dans un état descriptif qui sera déposé pour minute par acte ensuite des présentes.

Le comparant déclare faire en outre apport à la société anonyme :

1° D'une somme de 1,500,000 fr. à titre de fonds de roulement ;

2° D'une somme de 1,088,600 fr. destinée au complet achèvement des travaux du chemin de fer et du matériel fixe et roulant, et à diverses améliorations dans les établissements de la Société, étant néanmoins expliqué que partie de cette somme est représentée par des travaux faits depuis le 1er mai 1859, et dont la valeur sera constatée par un inventaire spécial dressé dans le mois qui suivra le décret d'autorisation de la Société anonyme.

Le fonds de roulement de 1 million 500,000 fr. mentionné plus haut devra toujours être représenté par des espèces et des valeurs liquides immédiatement réalisables, telles que créances, objets d'approvisionnement, produits marchands.

Dans le cas où, par suite de pertes, le fonds se trouverait entamé, aucun dividende ne sera distribué aux actionnaires, avant qu'il n'ait été reconstitué en son entier.

Art. 6. — Le comparant ès dits noms déclare que la propriété de tous les immeubles mis en société est régulièrement établie ; que ces immeubles sont francs de tous priviléges hypothécaires et dettes quelconques, ainsi que ledit comparant s'engage à en justifier vis-à-vis de la nouvelle Société anonyme.

La Société anonyme fera remplir à ses frais la transcription et les formalités nécessaires pour la purge des priviléges et hypothèques sur les immeubles mis en société, et s'il se trouve ou survient des inscriptions pendant l'accomplissement de ces formalités, le comparant s'oblige à en rapporter mainlevée et certificat de radiation, dans les trois mois de la dénonciation qui lui en sera faite, et de supporter tous les frais auxquels la radiation pourra donner lieu.

La Société anonyme entrera en jouissance des biens composant le fonds social, par la remise qui en sera faite au Conseil d'administration, nommé par l'assemblée générale qui se réunira dans les trois mois qui suivront le décret d'autorisation ; la Société anonyme en percevra les produits et supportera les charges à partir de cette remise.

Art. 7. — Le fonds social, composé comme il est dit aux articles 5 et 6 ci-dessus, est divisé en 36,000 actions ou parts d'intérêts donnant droit chacune à un trente-six millième de l'avoir et des bénéfices sociaux.

Art. 8. — Ces 36,000 actions appartiennent, savoir :

12,000 aux porteurs des actions de la Société primitive de l'éclairage au gaz et des hauts fourneaux et fonderies de Marseille, ci	12,000 actions.
12,000 aux porteurs des actions de la Société primitive des houillères de Portes et Sénéchas, ci	12,000 —
Et 12,000 à la Société de la Caisse générale des chemins de fer, connue sous la raison sociale : J. Mirès et Ce, ci	12,000 —
Total égal,	36,000 actions.

En conséquence, chaque porteur d'actions de l'une et de l'autre des deux Sociétés primitives aura droit à autant d'actions de la présente Société qu'il aura de fois deux actions de l'une ou de l'autre des deux Sociétés primitives, et la Société de la Caisse générale des chemins de fer aura droit à 12,000 actions.

Les titres des actions ne seront délivrés qu'après :

1° L'obtention du décret d'autorisation de la Société anonyme ;

2° L'accomplissement des formalités de transcription et de purge des hypothèques légales, constatant qu'il n'existe pas de priviléges ni d'hypothèques ;

3° La justification de tous les objets mobiliers et immobiliers énumérés à l'article 5.

En conséquence, il sera dressé spécialement, et produit à la première assemblée générale des actionnaires, qui sera convoquée dans les trois mois de l'autorisation de la Société, un inventaire général et détaillé, et si, par le résultat de cet inventaire et par suite de l'examen qui en sera fait, soit par une commission spéciale nommée par cette assemblée, soit par le Conseil d'administration, les valeurs mobilières ci-dessus désignées n'étaient pas représentées, le comparant ès nom s'engage formellement à en fournir et compléter le prix porté en l'article 5.

Le procès-verbal de cette assemblée et de celles qui pourront avoir lieu ultérieurement pour les prescriptions du présent article, sera transmis au ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, au préfet de la Seine, au préfet de police, à la Chambre de commerce et au greffe du Tribunal de commerce de Paris.

Art. 9. — Les titres des actions sont nominatifs ou au porteur, au choix des actionnaires ; ils sont signés par deux administrateurs désignés à cet effet par le Conseil, frappés du timbre sec de la Société, extraits d'un registre à souche et numérotés.

Les actions au porteur se transmettent par la simple tradition du titre.

Les actions nominatives se transmettent conformément à l'art. 35 du Code de commerce.

Art. 10. — En cas de perte d'une action, la Société ne peut être tenue de délivrer un autre titre par duplicata que moyennant caution, et en se conformant aux art. 151, 152 et 155 du Code de commerce, et une année après que le propriétaire en a fait la déclaration aux administrateurs, et qu'une annonce à cet effet a été insérée dans les journaux désignés à l'art. 29 ci-après ; sa caution sera déchargée trois ans après avoir été fournie.

Art. 11. — Conformément à l'art. 33 du Code de commerce, les actionnaires ne sont passibles que de la perte du montant de leur intérêt dans la Société.

Art. 12. — La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale des actionnaires.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelque main qu'il passe.

Les actions sont indivisibles ; la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action. En conséquence, les héritiers ou ayants droit d'un actionnaire seront tenus de se faire représenter par un seul d'entre eux.

Ils ne peuvent, sous aucun prétexte, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer dans son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux comptes des inventaires de la Société, comme leur auteur aurait été tenu de le faire.

Art. 13. — Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale.

Il déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels la transformation de titre et le dépôt pourront être assujettis, et les garanties dont l'exécution de ces mesures doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

TITRE III.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Art. 14. — La Société est administrée par un Conseil composé de neuf membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions ; les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la Compagnie.

Les fonctions des administrateurs sont gratuites ; toutefois, il peut leur être alloué des jetons de présence, dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale, et ils ont droit au remboursement des dépenses que l'exercice de leurs fonctions peut leur occasionner ; il peut même être alloué une indemnité

annuelle, dans le cas où le Conseil juge convenable de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres.

Art. 15. — La durée des fonctions des administrateurs est de trois années.

Le Conseil est renouvelé par tiers chaque année; pendant les deux premières années, les membres sortants sont désignés par le sort et ensuite par l'ancienneté.

Ils peuvent toujours être réélus.

Art. 16. — En cas de vacantes, l'assemblée générale, lors de sa première assemblée et sur la proposition du Conseil d'administration, procède au remplacement.

Si, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendait au-dessous de six, il serait pourvu provisoirement au remplacement jusqu'à concurrence de ce nombre.

Les administrateurs nommés dans les deux cas qui précèdent ne restent en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de ceux qu'ils remplacent.

Art. 17. — Le Conseil nomme chaque année dans son sein un président qui peut toujours être réélu.

En cas d'absence du président, le Conseil désigne un de ses membres pour présider.

Le Conseil se réunit aussi souvent que les besoins de la Société l'exigent; il délibère à la majorité des membres présents.

La présence des deux tiers au moins des administrateurs est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations du Conseil sont transcrites sur un registre tenu à cet effet; elles sont signées par les membres présents, ou au moins par la majorité d'entre eux, les copies ou extraits de ces délibérations sont signés par le président ou le membre qui le remplace.

Art. 18. — Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société, et notamment :

1° Il passe tous traités et marchés et fait tous les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exploitation des établissements de la Société;

2° Il ordonne les travaux, constructions nouvelles et généralement toutes les dispositions et améliorations qu'il juge utiles;

3° Le Conseil peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, contracter tous emprunts et effectuer tous achats et ventes d'immeubles; l'autorisation de l'assemblée générale n'est pas nécessaire lorsque les immeubles qu'il s'agit de vendre, échanger ou acheter sont d'un prix ou d'une valeur moindre de 50,000 fr.;

4° Il détermine l'emploi de la réserve et de tous autres fonds disponibles;

5° Il effectue tous retraits, transferts ou ventes de fonds, rentes et autres valeurs appartenant à la Société;

6° Il arrête le règlement relatif à l'organisation du service;

7° Il peut traiter, compromettre et transiger sur toutes contestations, consentir tous désistements, ainsi que toutes mainlevées et radiations partielles ou définitives d'inscriptions hypothécaires et droits quelconques, le tout avec ou sans paiement;

8° Généralement, il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société;

9° Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt;

10° Il soumet également à l'assemblée générale les propositions ayant pour objet les modifications à faire aux statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation de la Société; il en poursuit l'approbation auprès du gouvernement.

Art. 19. — Le Conseil peut donner des pouvoirs à tous mandataires, administrateurs, directeurs et autres par une procuration spéciale, pour une ou plusieurs affaires, même pour le représenter et user dans une localité ou une circonscription déterminée de tous les droits dont il est investi. Le Conseil peut aussi déléguer un de ses membres pour exercer une surveillance spéciale sur les établissements de la Société; une indemnité sera attribuée par le Conseil à cet administrateur.

Art. 20. — Le transfert des rentes, les actes de vente, achats ou échanges d'immeubles, et tous les traités qui tendront à obliger la Société, les lettres de change sur les débiteurs et banquiers et l'endossement des effets de commerce doivent être signés par deux administrateurs, à moins que le Conseil n'ait délégué spécialement ses pouvoirs pour quelques-uns de ces objets, comme il est dit à l'article qui précède.

Art. 21. — Les administrateurs ne contractent à raison de leurs fonctions aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la Société; ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat, conformément à l'article 32 du Code de commerce.

Art. 22. — Les membres du Conseil d'administration sont nommés par la première assemblée générale qui se réunira dans les trois mois du décret d'autorisation, et renouvelés ensuite conformément à l'article 15.

TITRE IV.

DIRECTION.

Art. 23. — Le Conseil d'administration peut nommer un ou plusieurs directeurs.

Art. 24. — Le traitement des directeurs, ainsi que les autres avantages qui peuvent leur être attribués, sont déterminés par l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration.

Art. 25. — Le directeur administre les usines, dirige les travaux d'exploitation, fait la vente des produits et opère les recouvrements sous l'autorité et la surveillance du Conseil d'administration.

Il nomme et révoque les employés, commis et ouvriers et fixe leurs émoluments et attributions, le tout sauf l'agrément du Conseil d'administration.

Il prépare et remet au Conseil d'administration les comptes et inventaires annuels.

Il exerce, au nom de la société toutes actions judiciaires autorisées par le Conseil, soit en demandant, soit en défendant.

Il peut assister, avec l'autorité du Conseil, aux séances du Conseil d'administration, mais seulement avec voix consultative.

En cas d'absence momentanée, le directeur peut donner, pour le représenter sous sa responsabilité personnelle, sa procuration à celui des employés qu'il choisira, mais avec l'agrément préalable du Conseil d'administration.

TITRE V.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Art. 26. — L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents ou dissidents.

Elle se compose de tous les porteurs de cinq actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, les possesseurs de cinq actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 13 donnent droit, par le dépôt de cinq actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de dix jours avant l'époque fixée par l'assemblée générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale; la forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration; ces pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société, cinq jours avant celui fixé pour la réunion.

Art. 27. — L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième des actions.

Dans le cas où, sur une première convocation, cette condition n'est pas remplie, l'assemblée est de nouveau convoquée, et, dans cette deuxième réunion, elle délibère valablement quel que soit le nombre des actions représentées, mais seulement sur les questions qui étaient à l'ordre du jour de la première. La carte d'admission délivrée pour la première assemblée est valable pour la seconde.

Art. 28. — L'assemblée générale se réunit à Paris, sur convocation, dans les trois mois qui suivent l'inventaire de la fin de l'année; elle se réunit extraordinairement chaque fois que le Conseil d'administration le juge nécessaire.

Art. 29. — La convocation a lieu par un avis inséré au moins vingt jours à l'avance dans les journaux de Paris, de Marseille et d'Alais, désignés pour la publication des actes de société conformément à la loi.

Dans le cas de deuxième réunion, le délai de convocation est réduit à quinze jours.

Art. 30. — La convocation de l'assemblée générale a lieu à la diligence du Conseil d'administration.

Art. 31. — Cinq actions donnent droit à une voix, dix actions donnent droit à deux voix, et ainsi en continuant; mais nul ne peut disposer de plus de dix voix, quel que soit le nombre des actions qu'il possède ou qu'il représente.

Art. 32. — L'assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration, ou à son défaut, par celui des membres du Conseil qui est désigné par ses collègues.

Les deux plus forts actionnaires présents, autres que les membres du Conseil, remplissent les fonctions de scrutateurs; le secrétaire est désigné par le président et le scrutateur.

Art. 33. — L'ordre du jour est arrêté par le Conseil d'administration; il n'y sera porté que les propositions émanant de ce Conseil et celles qui auront été communiquées au Conseil d'administration quinze jours au moins avant la convocation de l'assemblée générale, avec la signature de dix membres de cette assemblée; aucun autre objet que ceux à l'ordre du jour ne peut être mis en délibération.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés.

Toutefois les délibérations relatives aux emprunts ne peuvent être prises que par une majorité composée des deux tiers des membres présents, au nombre de trente au moins, dans une assemblée réunissant le sixième du fonds social, sauf les exceptions prévues par l'art. 36 ci-après, et il est procédé au scrutin secret toutes les fois qu'il est réclamé par dix membres de l'assemblée.

Art. 34. — L'assemblée générale nomme les membres du Conseil d'administration, elle pourvoit au remplacement partiel et aux vacances accidentelles qui peuvent être survenues par suite de démission ou autre cause.

Elle entend, discute et approuve, s'il y a lieu, les comptes de la Société, et fixe, en se conformant aux présents statuts, le chiffre du dividende annuel à répartir.

Art. 35. — L'assemblée générale convoquée extraordinairement à cet effet, peut, sur la proposition du Conseil d'administration, et sauf l'approbation du gouvernement, augmenter le fonds social, consentir toutes dissolutions anticipées, réunions ou fusions avec d'autres sociétés, et généralement apporter aux présents statuts toutes les modifications dont l'expérience ferait reconnaître l'utilité.

Art. 36. — Les délibérations mentionnées en l'art. 35 ne sont valables qu'autant qu'elles ont été votées à la majorité des deux tiers des voix des membres présents; le nombre des membres devra être de trente au moins, représentant le tiers du fonds social.

Art. 37. — Les décisions de l'assemblée générale sont transcrites sur un registre spécial et signées par les membres du bureau ou au moins par la majorité d'entre eux; les copies ou extraits sont signés par le président du Conseil d'administration ou par le membre qui le remplace.

TITRE VI.

INVENTAIRE. — RÉSERVE. — DIVIDENDE.

Art. 38. — Indépendamment du premier inventaire

qui doit être produit à l'assemblée générale, conformément à l'article 8, il est dressé, le 31 décembre de chaque année, un inventaire général de toutes les valeurs actives et passives de la Société.

Art. 39. — Cet inventaire, avec les pièces à l'appui, est présenté par le Conseil d'administration à l'approbation de l'assemblée générale annuelle.

Art. 40. — Sur les bénéfices nets et avant toute distribution de dividende, il est prélevé 5 0/0 destinés à former un fonds de réserve de 1 million de francs ; ce prélèvement cesse lorsque la réserve a atteint ce chiffre et reprend son cours s'il vient à être entamé.

Art. 41. — L'excédant des bénéfices, après le prélèvement dont il sera ci-après parlé pour le fonds d'amortissement, est réparti également entre toutes les actions, à titre de dividende ; le paiement se fait à Paris.

Art. 42. — A l'expiration du premier semestre de chaque année, le Conseil peut, s'il juge que les résultats obtenus le permettent, ordonner le paiement d'un à-compte sur le dividende annuel.

Cet à-compte sera fixé d'après les bénéfices réalisés et les bénéfices présumés.

TITRE VII.

AMORTISSEMENT, ACTIONS DE JOUISSANCE.

Art. 43. — Il est créé un fonds d'amortissement, composé : 1° D'un prélèvement annuel, dont le chiffre sera fixé par la première assemblée générale qui se réunira dans les trois mois qui suivront le décret d'autorisation; 2° de l'intérêt à 5 0/0 par chacune des actions dont il est parlé à l'art. 46 ci-après, du capital qui aura été fixé par l'assemblée pour l'amortissement, conformément à l'art. 45.

Ce fonds d'amortissement est destiné au remboursement des actions.

Art. 44. — Le remboursement dont il s'agit a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement chaque année, aux époques et selon les formes déterminées par l'assemblée générale.

Art. 45. — Les propriétaires des actions désignées par le sort, pour le remboursement, reçoivent en numéraire une somme qui sera fixée par la première assemblée générale, qui se réunira dans les trois mois qui suivront le décret d'autorisation. En échange de leurs actions remboursées, il leur est remis un nombre égal d'actions de jouissance au porteur, le tout conformément à ce qui sera réglé par l'assemblée générale.

Art. 46. — Les actions de jouissance donnent droit, comme les actions de capital, à une part proportionnelle dans le partage des dividendes, après toutefois un prélèvement par action de l'intérêt à 5 0/0 de la somme qui aura été fixée par l'assemblée générale, en vertu de l'article qui précède; cet intérêt est employé à augmenter le fonds d'amortissement.

Les actions de jouissance sont, du reste, complétement assimilées aux actions non amorties, tant pour le vote dans les assemblées que pour tous les autres droits dont ces dernières jouissent.

Art. 47. — Les numéros des actions désignées par le sort sont publiés dans les journaux de publications légales.

Art. 48. — Le remboursement des actions est effectué au siége social, immédiatement après le tirage.

Art. 49. — Dans le cas où, par suite de circonstances fortuites, le cours de l'amortissement se serait trouvé entravé pendant la durée de l'entreprise, l'on prélèverait avant tout partage, sur le produit de la réalisation de l'actif, lors de l'expiration et de la liquidation de la Société, la somme suffisante pour amortir les actions qui ne l'auraient pas été, afin que si la Société venait, lors de son terme, à être dûment prorogée, qu'il restât encore à cette époque des actions à rembourser, les revenus de l'entreprise fussent exclusivement affectés pendant le temps nécessaire à l'amortissement de ces actions.

TITRE VIII.

DISSOLUTION.

Art. 50. — La dissolution de la Société pourra être prononcée par l'assemblée générale des actionnaires, dans le cas où l'inventaire constaterait une perte des trois cinquièmes du capital social ; elle pourra également être prononcée par l'assemblée générale, si les propriétaires des quatre cinquièmes des actions se réunissent pour la demander.

La dissolution aura lieu de plein droit, dans le cas où le fonds social serait réduit au cinquième de sa valeur ordinaire, telle qu'elle aura été constatée par l'inventaire dont il a été question article 7.

En cas de dissolution, et dans tous les cas, à l'expiration de la Société, l'assemblée déterminera le mode à suivre pour arriver à la liquidation, et nommera, s'il y a lieu, les liquidateurs.

TITRE IX.

CONTESTATIONS.

Art. 51. — Dans le cas de contestations, tout actionnaire devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement et implicitement comme il vient d'être dit, entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

PUBLICATIONS.

Art. 52. — Pour faire publier les présentes partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

Dont acte

Fait et passé à Paris, au siége de la Société dite : Caisse générale des Chemins de fer, rue de Richelieu n° 90.

L'an 1860, le 28 juillet.

Et a le comparant signé avec les notaires après lecture faite.

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris, 3e bureau, le 28 juillet 1860, folio 63, recto, case 1re, reçu 5 fr., et pour décime 50 c. *Signé*: Gauthier. »

Signé : GOSSART.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 6 janvier 1860.

Suite (1).

Présidence de M. FAURE.

J'imagine, malgré tout, que la Société a fait une chose convenable et utile en étudiant, même officieusement, cette belle question ; et je crois qu'on arrivera à trouver des idées saines et sérieuses, de bons chiffres, des opinions compétentes et éclairées, dans nos procès-verbaux de février, mars et avril 1859, ou bien encore dans une intéressante publication ultérieure de M. E. Roy, dont le germe est très-certainement né dans cette enceinte, et que dès lors j'ai le droit de revendiquer à l'avoir des travaux de notre ruche.

Puisque j'ai cru devoir formuler aujourd'hui des regrets, des reproches même vis-à-vis de tous, c'est un devoir aussi et en même temps un bonheur de continuer à dire, au même jour et avec insistance, les noms de ceux qui se sont dévoués à la Société pendant l'année 1859. A M. Ch. Laurent, nommé déjà, vous devez un excellent travail sur les sondages du Sahara oriental. Une étude géologique ingénieuse autant qu'attrayante, la connaissance de résultats magnifiques, voilà ce que nous devons à cette communication, qui a inscrit dans nos bulletins la preuve de ce que peut produire la sonde dans les mains de M. Degousée, de ses enfants, de ses élèves. Notez-le bien, Messieurs, il y a de la gloire solide dans cette initiative de M. Ch. Laurent plantant la sonde en Algérie ; car il a ainsi marqué le point de départ d'une ère fécondante pour notre colonie, et, si je ne me trompe, nous pouvons dire avec quelque orgueil : « C'est l'un des nôtres qui a signalé l'avenir des sondages dans ces belles régions. » Le jalonnage de ceux-ci, dû à M. Laurent, portera ses fruits, avec ou sans continuation de son concours.

A M. Laurent encore vous devez une utile communication sur des procédés d'étirage de tuyaux en cuivre, et la fidèle analyse d'un remarquable travail de M. Luigi Cangiano sur les eaux de Naples et sur des phénomènes intéressants d'obstructions calcaires.

Parmi les jeunes et bons travailleurs de l'année, j'ai plaisir à citer M. Richoux. Il analyse et critique un consciencieux et laborieux mémoire de M. Curtel sur la fabrication des rails ; il nous fait connaître une intéressante note de M. Mariotte sur une ingénieuse fabrication de tuyaux en plomb étamés intérieurement et extérieurement. Une autre fois, il communique les dessins d'une grue hydraulique, d'une grue roulante, ou bien il donne des détails utiles sur les clôtures économiques des voies ferrées, entre Tarbes et Mont-de-Marsan ; sur un mode nouveau d'éclissage, imaginé par M. Garnier.

Grâce à M. Richoux, à M. Tronquoy, nous avons entendu une analyse consciencieuse des excellentes publications de notre collègue M. Love, sur la résistance des matériaux ; la richesse du livre de M. Love, en faits observés, en données utiles et pratiques, nous conduit à désirer vivement la suite de ces études sur des sujets qui intéressent à un si haut point l'art récent des constructions métalliques.

M. Tronquoy, après vous avoir fait connaître une bonne lampe sous-marine de M. Guigardet, nous a donné encore d'utiles tableaux, des *barèmes pratiques* calculés par lui et applicables aux poutres en fers à *T*.

M. François Coignet a su nous attacher une fois encore par le récit toujours lucide de ses nouvelles études sur les bétons, en mettant en lumière l'importance de ses procédés d'agglomération, en nous disant les résultats constatés par ses expériences poursuivies avec une infatigable ardeur. Elles permettent d'espérer, disons mieux, de prédire un avenir considérable pour ce mode de construction, avec ses ressources infinies ; d'entrevoir dans le monolithisme parfait, économiquement et sûrement obtenu, la solution de grandes constructions fluviales et maritimes.

M. Chiandi a donné un bon exemple, trop rarement pratiqué par malheur. Il s'est empressé de payer sa dette d'admission, en exposant devant nous son système, très-ingénieux, très-original, de distillation successive et méthodique des goudrons, et je suis sûr d'être l'écho fidèle de vos impressions, en disant que cette communication a offert un très-vif intérêt.

M. Boudard aîné, en nous donnant une note

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 25 août 1860.

sur le curage et l'entretien des cours d'eau industriels, analysée devant vous par M. H. Péligot, en nous faisant connaître les détails d'exécution imaginés, en donnant des chiffres utiles et vrais sur le prix de revient de ces opérations pratiquées par lui avec un véritable succès, a certainement rendu service aux industriels dont les usines sont animées par des moteurs hydrauliques.

Deux intéressantes applications de l'électricité nous ont été signalées ; l'une, par M. Aug. Achard, qui a décrit et fait fonctionner devant vous son très ingénieux système d'embrayage électrique pour l'alimentation à niveau constant des chaudières à vapeur, en vous indiquant avec quelques détails son application à la marche des trains sur les voies ferrées ; l'autre, par M. Thévenet, ayant pour but et pour objet la régularisation de l'éclairage au gaz, imaginé par MM. Bréguet et Giroud.

M. Barroux est venu exposer devant vous les améliorations et les perfectionnements qu'il s'est efforcé d'ajouter à un mode d'établissement de voie éclissée qu'il vous avait précédemment soumis.

Citons encore, parmi les sujets divers qui ont occupé la Société durant l'année qui vient de finir, une analyse par M. Yvert des coupes géologiques du sous-sol parisien, dressées par M. Delesse, ingénieur des mines ; un exposé par M. Benoît-Duportail du mode de fabrication des essieux coudés propre à M. Laubenière ; un croisement de voie employé en Belgique, très-simple et très-durable, qui a été expliqué par M. Goschler ; une très-ingénieuse explication de l'affaissement des falaises sur les côtes du Calvados, par M. de Dion ; une notice sur un beau projet de développement du port de Saint-Nazaire, étudié par M. Love, et une revue de l'exposition de Rouen, par M. Alcan.

L'injecteur auto-moteur de M. Giffard, cet appareil si séduisant, auquel semble promis un si bel avenir, après avoir été introduit incidemment devant vous, en donnant occasion de rappeler d'intéressants travaux antérieurs sur l'utilisation d'un jet de vapeur pour imprimer le mouvement aux fluides, dus à Manoury-Dectot, à l'un de nos collègues, M. Eugène Bourdon, est devenu et devait devenir le but de nos études en commun. Déjà vous vous en êtes occupés dans plusieurs séances, et bientôt vous aurez à discuter un travail important sur cette matière, dû à l'un de vos jeunes collègues, M. Ermel. Une théorie délicate et difficile, des observations trop peu nombreuses encore, laissent le champ libre aux espérances les plus grandes, en même temps qu'à la discussion ; mais la simplicité presque absolue de l'injecteur auto-moteur, si on le compare aux appareils d'alimentation qu'il vise à remplacer, recommande à toute votre attention cette heureuse et nouvelle application d'un principe fécond certainement, la transmission de la puissance vive de la vapeur à un fluide, à un gaz.

Parmi les sujets introduits devant vous, mais non discutés encore, je rencontre un nouveau propulseur étudié par M. Hervier, l'un de nos collègues, appliqué par MM. Meunier et Cᵉ à la solution d'un problème d'une haute importance industrielle : le transport à petite vitesse des marchandises lourdes, sur les canaux, sur les rivières. Les données et les chiffres contenus dans une note qui nous a été adressée par M. Armengaud jeune signalent à vos études ce nouvel appareil de propulsion, qui semble appelé à conserver à notre batellerie des conditions économiques essentielles.

Enfin, Messieurs, et pour terminer dignement ce résumé, je vous rappellerai le mémoire de M. Eugène Flachat sur la traversée des Alpes. Vous avez retrouvé dans cette œuvre du maître la grandeur d'idées, l'originalité de conception et les instincts pratiques que vous aimez en lui ; vous pensez avec moi que ce travail ouvre à l'esprit un champ vaste, avec un horizon étendu, et vous vous préparez à la discussion approfondie que vous devez à ce mémoire. Adoptées par les uns, contestées par les autres, les vues et les idées de M. Flachat sur cette question grande autant que difficile ne sauraient manquer de vous passionner ; de cette discussion peut et doit jaillir, si je ne me trompe, la vraie, la bonne solution d'un grand problème : la continuité du réseau ferré européen.

(La suite prochainement.)

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs.*

Fonds exigibles à 3 jours de vue	2 1/2 0/0
— à 90 jours....	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Mⁱˢ G. D'AUDIFFRET.

LES GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXᵉ siècle

La dix-huitième livraison des *Grandes Usines de France*, par M. Turgan, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle. Elle a pour sujet l'ORFÉVRERIE CHRISTOFLE (1ʳᵉ partie, Historique).

Les dix-huit livraisons parues renferment soixante-trois belles gravures, un tableau comprenant les différentes formes de caractères employés depuis la fondation de l'imprimerie impériale jusqu'à nos jours, ainsi que trois autres tableaux représentant les marques de la manufacture de porcelaine de Sèvres, les marques des autres manufactures de France, et celles des principales manufactures de l'étranger.

Les trois premières livraisons ont pour sujet : *Les Gobelins* (1ʳᵉ partie : Histoire.— 2ᵉ partie : Teinture.— 3ᵉ partie : Tapisserie et Tapis).— La quatrième livraison décrit les célèbres *Moulins de Saint-Maur*.— Les cinquième, sixième, septième et huitième livraisons ont pour sujet *l'Imprimerie Impériale* : Fabrication des caractères, Gravure, Fonderie, Presses, etc.— La neuvième livraison décrit *l'Usine des Bougies de Clichy* : Fonderie de suif, Stéarinerie, Savonnerie.— Les dixième, onzième, douzième et treizième livraisons, *la Papeterie d'Essonne* : Historique. — Commerce des chiffons. — Triage.— Lessivage.— Blanchiment.— Défilage.— Raffinage.— Collage.— Machines.— La quatorzième, la quinzième, la seizième et la dix-septième sont consacrées à la *Manufacture de Sèvres* (1ʳᵉ partie : Historique, Poterie ancienne, Faïence, Origine de la Porcelaine en Chine et en France.— 2ᵉ partie : Fabrication, Marques diverses. — 3ᵉ partie : Encastage, Fours. — 4ᵉ partie : Décoration).

En envoyant au directeur de la Librairie-Nouvelle, 15, boulevard des Italiens, 12 francs, soit en un mandat, soit en timbres, on recevra *franco* par la poste, en France et en Algérie, les vingt livraisons composant le premier volume.

FORGES.

Saint-Dizier, 25 août :

La fonte à refondre soutient son prix sans changement.

Le cours des fers battus reste dans une stabilité absolue : 270 fr. les barres marchandes assorties de maréchal ; essieux ordinaires, 290 fr., en gare de Saint-Dizier ou de l'usine.

Les fers laminés sont toujours faiblement demandés. Le prix le plus généralement raisonné est de 235 fr., franco dans toutes les gares de la Haute-Marne. Des usines vendent encore 240 fr. pour le rayon en deçà de Paris. Nous apprenons qu'un lamanoir fait à quelques-uns de ses clients 230 et 235 fr., suivant le rayon de vente, en gare de l'usine.

La machine n'a pas de cours bien fixe, et de plus les numéros 20 et au-dessus sont confondus au lieu des deux catégories qu'on établit habituellement : 230 à 240 fr. les 1,000 kilog., en gare de l'usine.

Les ronds pour chaînes et les ronds en bottes droites sont soutenus à 240 fr.

MÉTAUX.

Paris, 30 août.

CUIVRE. — Cuivre anglais, fr. 250 ; du Chili brut 235 ; minerai corocoro, 240, les 100 kil.

ÉTAIN. — Étain Banca, fr. 355 ; dito anglais, 345.

PLOMB.— Plomb de France, 61 ; d'Espagne, 61 50.

ZINC.— Zinc brut de Silésie, 55 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 21 août :

Cours de ce jour :

Warrants numéros mélangés, fr. 65 ; Gartsherrie nº 1, 69 à 69 30 ; Calder nº 1, 67 50 ; Glengarnock nº 1, 65 60 ; Blair et Eglinton nº 1, 64 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Charleroi, 30 août :

MÉTALLURGIE.— Les laminés ont une tendance à se raffermir. Leurs prix tendent de plus en plus à se généraliser aux cours de 16, 18 et 20 fr. Cependant on continue à faire des concessions, sur la 3ᵉ classe principalement.

On tient la fonte affinage à 8 fr., avec assez de demande, et le moulage, à fr. 9, 9 25, 9 05 et 10, trouve un écoulement facile.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1083 kilomètres.
1859 — 1034 —
12e année. — 34e semaine.
Du 19 au 25 août 1860.

180.504 Voyageurs	555 554 33
Bagages, Marchandises, etc.	821.176 86
Total	1.376.731 19
Recettes antérieures	38.285.957 [illegible]
Total	39.662.689 10
34e semaine de 1860	1.376.731 19
Semaine correspondante de 1859	1.254.044 61
Différence	122.686 58
Recettes depuis le 1er janvier 1860	39.662.689 10
— — 1859	37.222.987 41
Différence	2.439.701 69

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1.415 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1 475 kil.
Du 19 au 25 août 1860.

144.192 Voyageurs	621.304 55
Bagages, Marchandises, etc.	785 717 56
Total	1.407.023 11
Semaine correspondante de 1859	1.368.459 86
Semaine correspondante de 1858	1.197 815 22
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	39.562 25
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	209.206 89
Recettes depuis le 1er janvier 1860	41.292.585 42
— — 1859	40.939.739 96
Différence en faveur de 1860	352.845 66

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Juillet 1860.
Voir le numéro du 11 août.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1859 — 1401 —
1858 — 1301 —
Du 19 au 25 août 1860.

207.020 Voyageurs	852.585 15
Bagages et Marchandises	1.307 523 83
Total	2.160.108 98
Semaine correspondante de 1859	2.151.639 »»
— — de 1858	1.603.294 17
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	8.469 96
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	556.814 81
Recettes depuis le 1er janvier 1860	60 550.231 57
— — 1859	64.740.544 71
Différence	4.187 313 14

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée : 585 kilomètres
1859. — 401 —
Du 19 au 25 août 1860.

45.564 Voyageurs	138.094 60
Bagages et Marchandises	255.468 60
Total	394.463 20
Semaine correspondante de 1859	349.178 65
Différence	45.284 55
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.048.275 »»
— — 1859	9.585.517 55
Différence	1.462.757 45

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1188 —
Du 12 au [illegible] août 1860.

360.571 Voyageurs	697.760 70
Marchandises, etc. — Grande vitesse	70 508 45
— — Petite vitesse	443.130 75
Total	1.211.399 90
Semaine correspondante en 1859	1.426.454 35
Différence	215 054 45
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	31.370.508 35
— — 1859	29.716.375 97
Différence	1.654.132 38

Recettes du premier semestre 1860
réparties par réseau
(Déduction faite de l'impôt du dixième).

Ancien réseau	900 kilom.	21.877.994 69
Réseau mixte	283 —	1.875.959 11
Nouveau réseau	18 —	59.439 10
Total	1201 kilom.	23.813.382 90

Du 19 au 25 août 1860.

336.021 Voyageurs	613.526 75
Marchandises, etc. — Grande vitesse	64.187 70
— — Petite vitesse	427.756 95
Total	1.105.471 40
Semaine correspondante de 1859	1.169 592 46
Différence	64.121 06
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	32.475.979 75
— — 1859	30.885.968 43
Différence	1.590.011 32

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859 — 904 —
Du 19 au 25 août 1860.

171.139 Voyageurs	516.212 45
Bagages, Marchandises, etc.	739.869 91
Total	1.256.082 36
Semaine correspondante de 1859	1.124.544 15
Différence	131.538 21
Recettes depuis le 1er janvier 1860	37.609 035 88
— — 1859	35.437.554 82
Différence	2.171.481 06

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 19 au 25 août 1860.

2.545 Voyageurs	2.712 20
Bagages, marchandises, etc.	64 30
Total de la semaine	2.776 50
Recettes depuis le 4 juin 1860	32.846 68

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859 — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 240 —
Du 19 au 25 août 1860

52.526 Voyageurs	205.622 77
Bagages, Marchandises, etc.	319.920 29
Total	525.543 06
Semaine correspondante de 1859	490.343 62
Différence	35.199 44
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	15.411.593 49
— — 1859	14.192.357 57
Différence	1.219.235 92

NOUVEAU RÉSEAU. — Juillet 1860
Voir le numéro du 11 août.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 241 kilomètres.
1859. — 231 —
Du 19 au 25 août 1860

19.563 Voyageurs	89.948 25
Bagages et Marchandises	75.711 18
Total	165.659 43
Semaine correspondante de 1859	156.467 36
Produit kilométrique annuel, en 1860	37.201 88
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus.	5.89 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	42.75 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.056 089 96
— — 1859	4.100.527 36

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Mouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1859. — — 157 —
Du 19 au 25 août 1860.

12.069 voyageurs	23.730 22
Bagages, Marchandises, etc.	46.908 12
Total	70.638 34
Semaine correspondante de 1859	61.227 88
Différence	9.410 46
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.243 704 56
— — 1859	1.986.703 23
Différence	257.001 33

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1859. — 114 —
Du 19 au 25 août 1860

15.959 Voyageurs	38.020 25
Bagages, Marchandises, etc.	29.101 40
Total	67.121 65
Semaine correspondante de 1859	61 245 69
Différence	5.875 96
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.753.184 24
— — 1859	1.705.845 45
Différence	47 339 79

BESSEGES A ALAIS

1860 Longueur exploitée 33 kilomètres
Du 19 au 25 août 1860.

Voyageurs	2.465 15
Bagages, Marchandises, etc.	19 971 35
Total	22.436 50
Semaine correspondante de 1859	23.861 60
Différence	1.425 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	726.722 20
— — 1859	790 789 »»
Différence	64.066 80

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —
Du 19 au 25 août 1860

45.356 Voyageurs ... En florins	151.672 »»
892.468 »» quintaux Marchandises	282 047 »»
Total	433.719 »»
Semaine correspondante de 1859	416 532 »»
Différence	17.187 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.504.830 »»
— — 1859	11.066.316 »»
Différence	438.524 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 12 au 18 août 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée : 1860, 1103 kil. — 1859, 1102 kil.

155.278 Voyageurs	336.677 55
Bagages et Marchandises	430.566 92
Transports militaires	31.006 78
Total	798.251 25
Semaine correspondante de 1859	1.279.512 40
Différence	481.261 15

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — 1859, 214 kil.

61.038 Voyageurs	74.868 25
Bagages et Marchandises	34.885 90
Transports militaires	3.906 »»
Total	113.655 15
Semaine correspondante de 1859	207.094 54
Différence	93.439 39

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	911.906 40
En 1859	1.486.606 94
Différence	574.700 54

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	26.977.590 40
En 1859	39.096.240 11
Différence	12.118 649 71

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 12 au 18 août 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres. 1859. — 482 —

16.342 Voyageurs		84.078 23
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		23.526 19
— (petite vitesse)		234.096 14
Total de la semaine		342.600 56

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres. 1859 — 57 —

9.149 voyageurs	14.649 09	
Bagages, March. (gr. vit.)	2.006 25	19.911 81
Marchandises (petite vit.)	2.656 47	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.

1860 — Longueur exploitée : .. kilomètres.

1.031 Voyageurs	2.956 16	
Bagages, March. (gr. vit.)	992 94	7.798 48
Marchandises (petite vit.)	3.849 38	
Total des trois lignes réunies		370.310 85
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		9.821.166 03
Total		10.191.476 88

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

24e semaine, du 5 au 11 août.

5.315 Voyageurs	23.259 00
Recettes antérieures depuis le 1er mars	560.087 03
Total	583.346 03

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé.

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres. 1859. — 275 —

Du 19 au 25 août 1860.

0.298 Voyageurs	52.108 10
Marchandises et Bagages	26.295 10
Total	78.403 20
Période correspondante de 1859	75.523 63
Différence	2.879 57
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.089.598 65
— — 1859	1.335.944 88
Différence	155.553 76

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 12 au 18 août 1860.

38.041 Voyageurs		67.696 80
Bagages, Marchandises, etc.		34.614 18
Recettes diverses		890 65
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis		27.605 46
Transports militaires		1.320 45
Total		132.127 54
Recettes correspondantes de 1859	101.620 67	135.386 85
Transports militaires	33.766 18	
Différence		3 259 31
Recettes depuis le 1er janvier 1860		3.968.725 90
— — 1859		4.597.590 00
Différence		628.824 1

BARCELONE A SARAGOSSE.

Longueur exploitée, de Barcelone à Lerida, 154 kilomètres

Du 12 au 18 août 1860.

12,734 voyageurs	36.603 05
Marchandises et bagages	7.488 68
Total des recettes	44.091 73
Semaine correspondante de 1859	32.509 49
Augmentation	11.582 28
Moyenne de la recette kilom	12.508 00
Recette depuis le 1er janvier 1860	725.757 25

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 51 kilomètres

Du 12 au 18 août 1860.

2.565 Voyageurs	2.588 55
Bagages, articles de messagerie	235 48
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	8.231 14
Total de la semaine	11.053 17
Recettes antérieures	244.425 41
Total général	255.478 58
33e semaine de 1860	11.053 17
Semaine correspondante de 1859	2.000 00
Différence	9.053 17

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 5 au 11 août 1860

32e semaine	32.079 2
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	43.895 »»
Semaine correspondante de 1859	32.491 75
Différence	11 403 25
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.318.959 05

NORD DE L'ESPAGNE

Embranchement de Valladolid à Alar del Rey.

Ouverture le 1er août 1860. — Longueur exploitée, 118 kilom.

Du 15 au 21 août 1860.

Voyageurs	11.214 45
Marchandises	54.537 92
Total	65.752 37
Produit annuel par kilomètre	26.783 25
Recettes antérieures	110.439 65
Recettes totales depuis le 1er août 1860	176.192 02

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon—Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 17 au 23 août 1860.

18.152 Voyageurs	33.591 85
Bagages, Marchandises, etc.	15.125 19
Total	48.717 04
Semaine correspondante de 1859	36.353 09
Différence	12.363 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.250.468 17
— — 1859	959.902 10
Différence	290.566 07

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Juillet	82.185 84	70.378 29	11.806 55	16.77
7 1ers mois	776.157 32	674.291 83	101.865 49	15.17

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Juillet	764,763 92	668,488 97	96,274 95	14.30
7 1ers mois	9,221,243 66	8,531 686 20	689,557 46	7.83

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860	62.403
— — 1859	57.986
Augmentation en juillet 1860	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860	126.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859	124.345 98
Augmentation en juillet 1860	1.785 07

CHEMINS DE FER DE

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

(Section nord du réseau),

rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 sont prévenus que le jeudi 20 septembre 1860, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, au tirage au sort de 613 obligations de l'emprunt 1852.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé à raison de 1,250 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1860.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

MM. les actionnaires du chemin de fer de Barcelone à Saragosse, qui n'auraient pas effectué le *vingtième et dernier versement* appelé au 1er juillet 1860 sont invités à se mettre en règle d'ici au 15 septembre prochain, la Compagnie prévenant les retardataires qu'un plus long délai peut leur devenir préjudiciable.

Ledit versement s'effectue :

A Barcelone, au siége de la Compagnie ;

A Madrid, chez MM. *Girona et Ce*;

A Paris, chez MM. *Ad. Marcuard et Ce*.

Et à raison de 26 25 par action, moins 14 17 1/2 pour intérêts.

Reste fr. 12 07 1/2 à verser.

L'administrateur, J. ANTHON.

CHEMIN DE FER
FRANCO-SUISSE

AVIS AUX PORTEURS D'OBLIGATIONS.

Le coupon n° 3 d'intérêts des obligations de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, échéant le 10 septembre courant, est payable, sans frais, dès le 10 septembre, savoir :

A Neufchâtel, à la caisse centrale du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7;

A Bâle, à la caisse du chemin de fer Central-Suisse ;

A Genève, à la caisse du chemin de fer de l'Ouest-Suisse, 3, quai du Mont-Blanc ;

A Lausanne, à la Caisse cantonale vaudoise ;

A Berne, chez M. L.-F. Schmid, banquier ;

A Soleure, à la Banque cantonale ;

A Zurich, à la caisse du chemin de fer Nord-Est-Suisse ;

A Lucerne, chez MM. S. Crivelli et C°, banquiers ;

A Francfort-sur-le-Mein et à Stuttgard.

CHEMINS DE FER DE
LAUSANNE A FRIBOURG
et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts du premier semestre de 1860 sont payés, dès le 1[er] septembre courant, à raison de 8 fr. par action ordinaire dédoublée libérée de 400 fr., contre la remise du coupon n° 2 :

A Fribourg, à la caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Paris, chez MM. Edw. Blount et C°, banquiers, rue de la Paix, 3.

Fribourg, le 17 août 1860.

Au nom du comité de direction :

Le président, R. WECK DE BUSSY.

CHEMINS DE FER DE
LAUSANNE A FRIBOURG
et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.

Dans le but de ramener toutes les catégories d'actions au niveau uniforme de 400 fr., le comité de direction de la Compagnie fait les appels de fonds ci-après :

1° Sur les *actions de priorité*, actuellement libérées de 300 fr., un premier versement de 50 fr. par action au 15 septembre courant, et un second versement de 50 fr. au 15 décembre 1860 ;

2° Sur les *actions ordinaires non dédoublées*, actuellement libérées de 300 fr., un versement de 100 fr. par action au 15 septembre 1860.

Tout versement fait par anticipation jouira de l'escompte à 5 0/0 jusqu'aux échéances ci-dessus. A partir de ces dates, les versements devront être accompagnés de l'intérêt de retard à 5 0/0, jusqu'au jour du paiement.

Les versements seront reçus :

A Fribourg, à la caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Paris, chez MM. Edw. Blount et C°, banquiers, rue de la Paix, 3.

Fribourg, le 17 août 1860.

Au nom du comité de direction :

Le président, R. WECK DE BUSSY.

COMPAGNIE
L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour laquelle ils avaient été convoqués, n'ayant pu avoir lieu le 31 août dernier, faute d'un nombre suffisant d'actions déposées, a été ajournée au mardi 11 septembre courant, et aura lieu au siége social, à trois heures de relevée.

Aux termes de l'art. 39 des statuts, les délibérations prises par cette assemblée seront valables quel que soit le nombre d'actionnaires présents et d'actions représentées.

Il faut, pour être admis aux assemblées générales, être propriétaire de vingt actions au moins et les avoir déposées au moins trois jours avant la réunion, au siége social, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart.

Les cartes délivrées pour l'assemblée du 31 août seront valables pour la réunion du 11 septembre.

PARIS A TURIN
en 29 heures

PARIS A MILAN
en 36 heures

PAR TRAIN EXPRESS

Nouveau service depuis le 15 août

Billets valables pour QUINZE JOURS, avec faculté d'arrêt dans les principales villes de France et de Piémont.

S'adresser, pour les renseignements, à la gare du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et à l'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

LIVRET-CHAIX

L'édition de septembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et C°, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

INFORMATIONS.

Un bon comptable, pouvant disposer de plusieurs heures tous les jours, demande des écritures. S'adresser par lettre à M. Cassin, rue de Malte, 20, à Paris.

GRAND ATLAS
DES
CHEMINS DE FER

MM. NAPOLÉON CHAIX ET C° viennent de publier une nouvelle édition de leur *Grand Atlas des Chemins de fer*, complétement refondu d'après la nouvelle classification des réseaux français.

Cette édition se compose aujourd'hui de 17 belles cartes parfaitement coloriées, sur papier grand aigle, approuvées par MM. les Ingénieurs des Compagnies.

Carte des Chemins de fer français ;
— de l'Europe centrale ;
— de la G[de]-Bretagne et de l'Irlande ;
— des Etats-Unis d'Amérique ;
— de l'Algérie ;
— de Russie ;
— de l'Allemagne ;
— de l'Italie ;
— de l'Espagne ;
— du réseau d'Orléans ;
— de l'Ouest ;
— de l'Est ;
— du Nord ;
— du Midi ;
— de Paris à Lyon et à la Méditer
— du réseau des Environs de Paris

Plan de Paris, avec la situat. des gares

Cet Atlas est indispensable à MM. les Fonctionnaires et Ingénieurs de chaque département, aux Compagnies de Chemins de fer, et à toutes les personnes qui s'occupent des grandes questions de nos relations internationales.

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe.......... 42 fr.
— de chaque Carte séparée ... 2 fr.

L'Atlas est expédié *franco*, à toutes les personnes qui adressent à MM. NAPOLÉON CHAIX ET C°, rue Bergère, 20, un mandat de 46 francs sur Paris, et 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé pour chaque carte demandée séparément.

Services maritimes des Messageries impériales.

INAUGURATION
DU
SERVICE DE LA PLATA.

(Annexe du service du Brésil.)

L'administration a l'honneur d'informer le public que le paquebot à vapeur à roues de 250 chevaux

LA SAINTONGE

partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO, touchant à Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco et Bahia, le 15 *septembre prochain*.

Ce paquebot, destiné à inaugurer le service annexe de la Plata sur la ligne du Brésil, prendra des passagers et des marchandises pour toutes ces destinations.

Le premier départ de Rio pour Montevideo et Buenos-Ayres aura lieu le 24 octobre prochain.

SERVICES MARITIMES
DES
Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE
FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNES TRANSATLANTIQUES DU BRÉSIL ET DE LA PLATA

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA, avec correspondance à Rio-Janeiro avec le paquebot allant à Montevideo et Buenos-Ayres.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux BÉARN, commandant Aubry de la Noë, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 septembre pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.
Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 8 septembre 1860.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte et Alexandrie, Jaffa et Beyrouth. — Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 2 septembre.

SYRIE ET ANATOLIE. — Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 9 septembre.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébisonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.
Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec le chemin de fer espagnol de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse est toujours divisée en deux fractions bien distinctes, les haussiers et les baissiers; les opinions continuent à être très-tranchées et on invoque en faveur de la hausse et de la baisse des arguments qu'il peut être intéressant de résumer au point de vue de la physionomie générale du marché.

Les événements qui s'accomplissent en Italie, disent les haussiers, ne sont pas de nature à troubler la paix de l'Europe, puisque toutes les grandes puissances sont d'accord sur le principe de non-intervention. L'extrême abondance de numéraire et la masse de capitaux disponibles qui pourraient, d'un jour à l'autre, refluer sur le marché financier, sont des considérations d'un autre ordre, mais qui ne sont pas moins sérieuses; pour les haussiers, la tranquillité paraît parfaitement assurée, et ils puisent dans le voyage de l'Empereur des preuves à l'appui de leur entière sécurité.

Les baissiers ne sont pas de l'avis de leurs adversaires en ce qui concerne la politique extérieure. Ils pensent que « les choses sont fort embrouillées » en Italie et en Orient, et que la situation est très-tendue entre l'Autriche et le Piémont.

Ils ne nient pas la disponibilité de capitaux considérables, mais ils en voient l'emploi pour une notable portion dans les achats de grains que nous serons forcés de faire à l'étranger par suite d'une récolte généralement peu favorable.

Tels sont, en mettant de côté les exagérations et les nouvelles controuvées, les principaux arguments des deux camps. Quant à nous, le résultat final ne nous paraît guère douteux avec les cours de la rente. Si la rente était à 75 et les valeurs de placement et de spéculation à des cours élevés, il pourrait peut-être se produire une réaction; mais si l'on remarque que le taux de l'intérêt de la banque est à 3 0/0 tandis que la rente donne plus de 4 1/4 au cours de 68 25, si les obligations de chemin de fer donnent plus de 5 0/0 et les principales valeurs de 6 à 7 0/0, on ne peut guère s'attendre à une dépréciation plus grande que celle qui existe. D'un autre côté, il y a toujours un fort découvert sur la rente et sur d'autres valeurs, et la liquidation pourrait bien décider la question dans le sens des haussiers.

En résumé la situation ne s'est pas modifiée cette semaine, le marché reste lourd et les variations sont très-peu importantes. Cependant on doit reconnaître qu'en général les valeurs sont fermes et qu'aussitôt que quelques offres viennent peser sur les cours les demandes font immédiatement contre-poids. Le décret conférant l'autorisation, à la Société du gaz et des hauts-fourneaux de Marseille, de se constituer en Société anonyme, a donné une nouvelle faveur aux actions de la Caisse des chemins de fer et aux valeurs qui s'y rattachent, telles que les Ports de Marseille.

Samedi. — Le marché était sans affaires, les cours sans variations, malgré les petites liquidations du samedi. Les deux dépêches de Londres n'accusaient aucun changement sur les consolidés. La rente a débuté à 68 25, et se tien. à 68 20; elle ferme à 68 25. Les escomptes paraissaient terminés pour ce mois-ci; 1,500 fr. portés sur la feuille du jour étaient considérés comme la dernière passe d'armes de la campagne des escomptes. Le Mobilier était très-calme de 688 75 à 690. Il y avait des offres à ce dernier cours. Les chemins étaient comme la veille sans nuances accusées : l'Orléans, à 1,375; le Nord, à 953 75; l'Est, à 628 75; le Lyon, à 886 25; le Midi, à 497 50; l'Ouest, à 585; les Lombards, à 473 75; les Romains, à 342 50; les Autrichiens, à 485. On négociait la Banque de France à 2,840; le Crédit foncier, à 895 et 905; le Comptoir d'escompte, à 670. Les valeurs financières et industrielles ne donnaient lieu qu'à très-peu d'affaires. La Caisse générale des chemins de fer était cotée à 290; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 115; la Compagnie maritime, à 400; les Docks, à 240.

Lundi. — Pas de changement; cependant les cours tendent plutôt à faiblir qu'à s'élever sans cause bien connue. La première dépêche de Londres ne portait aucun changement sur les consolidés, mais la seconde accusait 1/8 d'amélioration. La rente, après avoir débuté au cours de la dernière clôture, 68 25, n'a pu s'y maintenir et a rétrogradé à 68 10, cours auquel il s'est produit momentanément quelques offres; elle ferme à 68 15. Le Mobilier était moins ferme à 687 50. Les chemins n'offraient guère de variations. On négociait le Saragosse à 553 75; le Barcelone, à 456 25; le Pampelune, à 475; le Séville à Xérès, à 490. Le Comptoir d'escompte a monté de 670 à 685. Le Crédit foncier était ferme à 902 50. Parmi les autres valeurs financières et industrielles, on signalait la fermeté de la Caisse générale des chemins de fer à 300, par suite du décret relatif à la Société du gaz et des hauts-fourneaux de Marseille, dont les actions sont à 420. Le Sous-Comptoir était très-ferme de 115 à 116 25. On annonçait que la souscription aux obligations émises par la ville de Paris serait close le 1er septembre, au moins pour les porteurs des anciennes obligations émises en 1855 qui perdront alors leur privilége. Les obligations étaient bien tenues. Il y avait des demandes suivies sur les obligations romaines à 240.

Mardi. — Toujours pas d'affaires; l'indécision continue. La Bourse se passe en discussion et en appréciation sur la politique. Les consolidés sont fermes. Le 3 0/0, ouvert à 68 40, monte à 68 45, revient à 68 10 et reste à 68. Les chemins, qui sont fort délaissés, sont cependant maintenus par le comptant. L'Orléans varie de 1,372 50 à 1,375; le Nord, de 952 50 à 955; le Lyon, de 885 à 887 50. L'Autrichien est tenu à 483 75; le Lombard, à 476 25, avec une petite diminution dans l'écart des deux valeurs. Le Saragosse est demandé à 530; le Barcelone, à 456 25. Le Crédit mobilier oscillait entre 685 et 687 50. Les valeurs industrielles ont un peu rétrogradé; on traitait le Sous-Comptoir à 112 50, après 116 25; les Docks, à 206 25; la Caisse générale des chemins de fer, à 295; les Petites Voitures, à 73 75; la Maritime, à 397 50; les Ports de Marseille à 425.

Mercredi. — Bourse très-politique; on se préoccupe beaucoup des nouvelles d'Italie et des succès de l'insurrection dans le royaume de Naples. Le discours de clôture de la reine d'Angleterre était aussi l'objet des commentaires. Naturellement les premiers cours se sont établis avec une grande réserve, mais le marché est devenu plus ferme sur la fin. On approche de la liquidation, et si peu importantes que soient les opérations engagées, les intérêts opposés doivent naturellement discuter les cours de liquidation. Le 3 0/0, ouvert à 67 95, a fait 67 85 et a fermé à 68. Les valeurs, qui avaient rétrogradé avec la rente, ont repris avec elle; mais les deux mouvements sont peu sensibles, et les cours sont plutôt indiqués pour le comptant que pour le terme. Le Crédit mobilier a fait de 680 à 682 50. L'Orléans se cotait à 1,372 50; le Nord, à 952 50; l'Est, à 627 50; le Lyon, à 885; le Midi, à 500; l'Ouest, à 582 50; le Genève, à 360, sans affaires. Les chemins autrichiens ont rétrogradé à 480. Les Lombards se traitaient à 475. Les chemins et les fonds espagnols étaient fermes. Il y avait peu d'affaires sur les valeurs industrielles. Le Comptoir d'escompte, dont on se préoccupait exceptionnellement depuis quelques jours, sur l'annonce de l'émission prochaine d'un complément de capital destiné à ouvrir des succursales importantes, se traitait dans les cours de 690 et 695.

Jeudi. — La première dépêche anglaise est arrivée sans variations et témoigne d'une grande fermeté sur le marché de Londres. La rente 3 0/0 a pris ses premiers cours à 67 95, fait et ferme à 68 05. Le Crédit mobilier était un peu plus suivi à 681, 682 et 685. Le Crédit industriel et commercial est toujours demandé à 517 50. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs se fait à 112 50 et 113 75. Le Comptoir d'escompte se négocie dans les prix de 700 et 702 50. Les chemins de fer se sont un peu relevés sur les derniers prix. On négociait des Autrichiens à 582 et 583, et des Lombards à 475. Le Saragosse est recherché à 531 25; Barcelone, à 452 50 et 453; Séville à Xérès, à 490; Pampelune, à 470; le Nord de l'Espagne, à 450. — Le marché des valeurs a plus de mouvement : on prend des Docks à 206 25; des Petites-Voitures, à 74; des Ronnard, à 50 fr., et des Caisse Mirès, à 292 fr. Les Gaz sont toujours fermes à 930; les Omnibus, à 900, et la Compagnie des Eaux, à 290.

Vendredi. — Il y a un peu plus d'animation; la réponse des primes pour la rente s'est faite sur le cours de 68 05; peu de primes ont été levées. La réponse des primes sur les autres valeurs n'a pas donné lieu à plus de mouvement; le plus grand nombre de primes a été abandonné. Les cours sont à peu près les mêmes que la veille. Les actions du Crédit mobilier ont varié de 685 à 686 25. L'Orléans est à 1,373 75; le Nord, à 952 50; l'Est, à 628 75; le Lyon, à 882 50; le Midi, à 496 25. L'Autrichien se cote 483 75; le Lombard, 475; le Saragosse, 535; le Barcelone, 450. Sur le marché industriel, la Caisse des chemins de fer est à 295; le Sous-Comptoir, à 112 50; les Petites-Voitures, à 73 75.

F. GAIRAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Genre ou commerce	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Jouiss.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	205 »	[illegible]	500	»	janvier juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	Comptoir [illegible]	41[illegible]	[illegible]	1/7000	»	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir [illegible]	[illegible]	[illegible]	100	»	février	néant.
A	S. comptoir des entrepreneurs	112 50	[illegible]	100	»	mai novembre	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible] b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] des ports	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Lloyd français	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Union	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Mélusine	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Vigie	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Lutèce	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Réunion	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Comptoir	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	[illegible]	5.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Phénix	215 0/0 b.	[illegible]	4.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Nationale	170 0/0 b.	[illegible]	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	71 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	2.500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Paternelle	»	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Centrale	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Nord	»	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	7.500	»	avril	[illegible]
A	Nationale	10 [illegible] b.	3 [illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	2 [illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Phénix	3 0/0 p.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les ans	[illegible]
A	Caisse paternelle	»	12 [illegible]	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2 [illegible]	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	9[illegible]	31 [illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	35 »
C	Omnibus de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
C	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 50
A	— actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	18 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	50 »
A	[illegible], actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	50 »
A	Aire à [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	100 »
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	50 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	[illegible]
C	Ponts réunis	[illegible]	3 [illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Ce	[illegible]	10 [illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Ce	[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (Lignes nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	[illegible]	1/7000	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	[illegible]	30.000	1/20000	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Barthéty et Ce	[illegible]	50.000	500	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	[illegible]	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	[illegible]	213 »	9.600	1.000	»	mai	30 »
Civ.	[illegible]	302 »	9.600	1.000	»	avril	»
Civ.	[illegible]	[illegible]	2.400	500	»	[illegible]	33 »
C	Blanzy	[illegible]	20.000	500	»	[illegible]	33 »
A	[illegible]	1200 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	25 »
A	[illegible] Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	décembre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	80.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et la Béraudière	[illegible]	80.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible]	80.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	80.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 »
A	[illegible] et Sarthe	[illegible]	13.200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Grand-Combe	725 »	24.000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible] de France	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Carmaux	87 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]-Molière et Firminy	482 50	»	500	»	[illegible]	»
A	Houillères [illegible]	115 »	6.730	250	»	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	[illegible]	20.000	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	[illegible]	néant.
C	Seyssel anglais	100 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	17 50

Genre ou commerce	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Jouiss.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts payés.
	MINES.						
C	Houillères [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	août	néant.
C	Kef-Oum-Théboul	100 »	[illegible]	1/2000	»	[illegible]	»
A	Poullaouen, plomb argentifère	500 »	[illegible]	1/1000	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	217 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Stolberg et Westphalie, priv.	175 »	[illegible]	375	»	[illegible]	néant.
	— ord.	[illegible]	[illegible]	375	»	[illegible]	néant.
A	[illegible], zinc	465 »	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc	100 »	[illegible]	375	»	mai novembre	13 42
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	[illegible]	1/3000	»	[illegible]	10 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	[illegible]	3.000	»	[illegible]	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	[illegible]	1/35000	»	[illegible]	15 »
A	Creusot (Saône-et-Loire)	614 »	[illegible]	500	»	[illegible]	30 »
C	Allevard	[illegible]	[illegible]	5.000	»	[illegible]	»
C	[illegible]	7[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	20 »
C	[illegible]	215 »	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	540 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	550 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	380 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] de la S[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	mai novembre	»
A	[illegible]	763 75	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	30 »
A	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	17 50
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Marcinelle-et-Sambre (Belgique)	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	45 »
A	Providence (Belgique)	[illegible]	[illegible]	1.000	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Ce	650 »	[illegible]	500	»	septemb. mars	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	250	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	1.000	500	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	[illegible]	[illegible]	1/2500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible]	[illegible]	100	»	janvier juillet	[illegible]
Civ.	Docks [illegible]-Napoléon	255 »	[illegible]	250	[illegible]	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	[illegible]	[illegible]	1/1000	»	[illegible] novembre	[illegible]
C	Union des Gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible] de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	5 »
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1er juin	[illegible]
C	Calais	201 »	[illegible]	1.000	»	[illegible]	25 »
C	Cherbourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	1600 »	1.600	1/1000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	2335 »	[illegible]	1/1000	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible] de Lyon	1750 »	2.400	1/1000	»	[illegible]	»
A	Metz	1550 »	1.000	1/1000	»	[illegible]	100 »
A	Rouen	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	25 »
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	377 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	12 »
C	Cohin	480 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Remy	[illegible]	[illegible]	1.000	»	30 avril	8 50
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1.250	»	[illegible]	[illegible]
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, Journal de l'Empire)	[illegible]	8 [illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Montluçon	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
A	Oignies (Belgique)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Ce, Vidanges	250 »	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Cautchouc [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	31 mars	[illegible]
C	Charles et Ce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Compagnie générale des [illegible]	223 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] (E. Dagean et Ce)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	5 févr. juillet	10 [illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Rembourst.	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre.	Taux d'émission.	Intérêt.	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre.	25 »
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
500	Ports de Marseille	465 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
500	[illegible] serv. marit.	450 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre.	[illegible]
»	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.250	»	[illegible]	[illegible]
»	— nouvelles	107[illegible]	[illegible]	1.250	[illegible]	février août	[illegible]
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	[illegible]	1.250	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
»	— nouvelles	1022 »	[illegible]	1.250	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars septemb.	[illegible]
»	Vieille-Montagne	150 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	291 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre.	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mai novembre	15 »
[illegible]	[illegible], anciennes	412 50	[illegible]	382 50	[illegible]	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31 mars sept.	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	»	[illegible]	»	15 janv. juillet	[illegible]
[illegible]	Gaz de Paris	[illegible]	21.500	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	22.750	250	[illegible]	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	315 »	[illegible]	500	[illegible]	15 mai nov.	[illegible]

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 25 AU 31 AOUT

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Compt.	Vendredi 31 Terme
1415	3525	99	600 000	500	•	95 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1415 ..	[illegible]	1415 ..	[illegible]	1410 25	1419 75	[illegible]	1425 ..	1425 75	1432 50	1373 75	1379 75
919	1565	99	400 000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	953 75	955 ..	960 75	955 ..	955 ..	955 ..	950 ..	951 50	951 25	951 50	953 75	953 75
•	•	•	83 300	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	868 75	... ..	... ..	... ..	870 ..	... ..	868 75	868 75	870 ..	868 75	... ..	... ..
•	•	•	41 667	•	•	•	•	Nord sorties au 1er tirage	915 ..	... ..	913 75	... ..	915 ..	... ..	915 ..	... ..	915 ..	... ..	... ..	... ..
1018	1030	99	500 000	500	•	38 20 pour 1859	mai 1860	Est	630 ..	... ..	633 ..	630 ..	631 25	... ..	635 ..	628 25	628 75	627 50	628 75	630 ..
1163	2729	•	613 000	500	•	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
783	1633	99	250 000	500	•	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	497 50	497 50	498 75	497 50	490 ..	497 50	497 50	497 50	495 ..	497 50	495 75	497 50
1188	2504	99	300 000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	543 75	... ..	545 ..	... ..	545 ..	... ..	541 25	542 50	540 ..	540 ..	541 25	... ..
219	234	99	80 000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	362 50	... ..	362 50	... ..	360 ..	... ..	360 ..	360 ..	362 50	364 25	362 50	362 50
58	58	99	26 106	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	78 75	85 ..	85 ..	90 ..	85 ..	85 ..	88 75	90 ..	90 75	97 50	91 25	92 50
134	195	99	25 000	500	...	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	180 ..	175 ..	... ..	180 ..	177 50	182 50	... ..	180 ..	177 50	... ..	... ..	... ..
154	420	99	42 000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	... ..	... ..	... ..	... ..	440 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
•	•	•	84 000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	... ..	... ..	455 ..	... ..	455 ..	455 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	455 ..	... ..
1323	1341	92	400 000	500	•	20 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens	483 75	485 ..	485 ..	480 ..	482 50	482 50	482 50	482 50	482 50	483 75	483 50	482 50
314	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	391 25	... ..	391 25	... ..	391 25	... ..	391 25	... ..	391 25	... ..	390 25	389 75
•	4162	85	600 000	500	350	5 0/0	12 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)	... ..	... ..	477 50	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	477 50	... ..
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	... ..	... ..	471 25	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	450 ..	... ..	... ..	... ..
90	173	99	90 000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	222 50	•	222 50	•	220 ..	•	... ..	•	222 75	•	222 50	•
205	241	99	72 000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse	... ..	•	... ..	•	... ..	•	... ..	•	... ..	•	... ..	•
..	187	99	85 000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	470 ..	... ..	473 75	... ..	472 75	... ..	472 50	... ..	473 50	... ..	475 ..	... ..
457	815	99	240 000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	533 75	535 ..	535 ..	532 50	532 50	532 50	528 75	531 ..	537 ..	533 75	538 50	535 ..
184	364	99	10 000	525	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	453 75	453 75	456 ..	455 ..	456 25	456 ..	451 50	451 25	450 ..	450 ..	450 ..	450 ..
•	619	99	170 000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	342 50	... ..	341 50	... ..	340 ..	... ..	... ..	... ..	341 25	... ..	345 ..	... ..
•	•	99	36 000	500	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
•	137	99	47 500	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	... ..	... ..	487 50	... ..	... ..	... ..	485 ..	... ..	490 ..	... ..	485 ..	... ..
1806	3133	99	750 000	500	250	....	mai 1860	Lomb.-Vénit. [illegible]	476 75	476 ..	478 ..	475 25	474 75	475 ..	473 75	475 ..	477 50	478 25	476 25	476 25
•	723	99	200 000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	450 ..	450 ..	452 50	452 50	452 50	... ..	451 25	454 25	451 25	... ..	453 50	... ..
•	•	99	5 000	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	... ..	... ..	260 ..	... ..	265 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursem.	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	25	27	28	29	30	31
1848	5 000	1936	750	•	1 250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	... ..	... ..	1075 ..	... ..	... ..	... ..
1842-1849	12 000	1903	•	•	1 250	juin.	50 ..	Do.	St-Germain (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1843	2 775	1904	1100	•	1 250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1842	8 000	1901	1125	•	1 250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	1020 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	1020 ..
1848	13 333	1939	750	•	1 250	décembre.	50 ..	Do.	Do. (nouvelles), dites 5 0/0	... ..	982 50	983 50	982 50	... ..	... ..
1853	6 400	1951	•	•	1 250	juin.	50 ..	Do.	Versailles, rive droite (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
•	5 300	1937	•	•	1 250	mai.	50 ..	Do.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1843	1 010	•	•	•	1 250	février.	50 ..	Do.	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•
1852-1854	34 536	1903	divers.	•	1 250	juin.	50 ..	Do.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845-1847	15 000	1925	1000	•	1 250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1852	30 000	1905	1050	•	1 250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 ..	1030 ..	1030 ..	... ..	1030 ..	1030 ..
1847-1854	26 750	1939	divers.	•	1 250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	960 ..	... ..	... ..	960 ..	... ..	... ..
1852	21 000	1905	500	•	625	mai	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	482 50	481 50	... ..	... ..	... ..	... ..
1854	103 614	1952	•	•	625	décembre.	25 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	... ..	... ..	500 ..	... ..	... ..	... ..
1852	120 000	1954	•	•	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	513 50	... ..	... ..	515 ..	515 ..	... ..
1852	265 000	1952	divers	•	650	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	492 50	491 25	491 25	490 ..	491 50	492 50
•	5 963	1955	•	•	500	juillet.	[illegible]	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	23 000	1935	500	•	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	8 000	1919	•	•	1 250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1855	255 000	1956	•	•	500	décembre.	15 ..	Do.	Grand-Central (nouvelles)	285 ..	288 75	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..
1855	63 043	1904	•	•	500	décembre.	15 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1855	264 000	1954	divers.	•	500	juin	15 ..	Do.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	305 ..	303 ..	300 25	306 25	305 ..	305 ..
1852-1860	1010 000	1951	divers	•	500	décembre.	15 ..	Do.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	300 75	298 75	299 75	298 75	300 ..	300 ..
1854-1860	750 000	1947	divers.	•	500	mai.	15 ..	Do.	Nord	305 ..	302 50	302 50	302 50	303 ..	303 ..
1855	87 719	1956	285	•	500	décembre	15 ..	Do.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	286 ..	285 ..	285 ..	283 75	280 ..	286 ..
1857-1860	137 083	1964	•	•	500	décembre.	15 ..	Do.	Do. (nouvelles)	280 75	283 75	... ..	286 ..	281 ..	281 ..
•	250 000	1963	•	•	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	307 50	305 25	304 75	304 75	308 75	308 25
•	1 550 000	1956	divers.	•	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	292 50	290 ..	290 ..	290 75	290 ..	290 ..
•	211 000	1953	285	•	500	décembre.	15 ..	Do.	Bourbonnais	296 75	297 50	297 50	297 50	294 75	290 ..
•	461 700	1957	divers.	•	500	juin	15 ..	Do.	Midi ... gar.	290 75	290 75	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
•	22 610	1956	290	•	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	... ..	287 50	... ..	... ..	287 50	... ..
1857	650 000	1949	divers.	•	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	287 50	288 ..	290 ..	290 ..	287 50	287 50
•	154 000	1955	•	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	280 75	286 ..	286 ..	282 50	288 50	289 ..
•	148 000	1957	•	•	500	juin	15 ..	Do.	Dauphiné ... gar.	285 ..	281 ..	286 ..	283 75	285 ..	285 ..
1858	1 200 000	1958	•	•	500	décembre.	15 ..	Do.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	297 50	290 25	290 50	298 25	297 50	294 75
•	614 375	1948	divers.	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	262 50	262 50	262 50	262 50	262 50	262 50
1857	470 658	1949	divers.	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	250 ..	247 75	250 ..	250 ..	248 75	250 ..
1858	[illegible]	1951	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	238 75	237 50	240 75	237 50	237 50	237 50
1860	•	1953	•	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	253 75	253 75	250 ..	253 75	253 75	253 75
1859	100 000	1959	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	258 ..	258 ..	258 75	258 75	260 ..	260 ..
1859	24 576	1957	200	•	500	•	15 ..	Do.	Cordoue à Séville	256 25	258 25	257 50	... ..	257 50	257 50
1859	•	1958	•	•	500	•	15 ..	Do.	Séville à Xérès	258 75	259 75	... ..	258 75	259 75	259 75
•	300 000	1958	divers.	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	255 ..	256 ..	256 ..	255 ..	253 ..	256 ..
•	109 500	1937	140	•	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	98 75	97 50	97 50	95 ..	95 ..	96 ..
1860	62 500	1947	240	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	236 25	236 25	236 25	235 ..	235 ..	235 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Comptant	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Comptant	Vendredi 31 Terme
FONDS FRANÇAIS												
RENTES 3 0/0 jouissance 22 juin 1860	68 35	68 35	68 10	68 15	68 ..	68 ..	68 ..	67 95	68 10	68 05	68 15	68 15
RENTES 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	97 50	.. ..	96 ..	97 50	97 95	97 90	97 45	.. ..	97 50	.. ..	97 75	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2825 ..	•	.... ..	•	2820 ..	•	2820 ..	•	2800 ..	•	2810 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	670 ..	•	700 ..	...	710 ..	•	712 50	...	705 ..	•	705 75	707 50
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	905 ..	902 50	905 ..	905 ..	900 ..	902 50	900 ..	...	902 50	900 ..	901 25	900 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	481 25	...	...	...	487 50	...	490 ..	...	490 75	...	487 50	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	470 ..	...	...	...	467 50	•	465 ..	•	460 ..	•	462 50	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 ..	•	100 ..	•	100 ..	•	100 ..	•	99 75	•	99 75	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	95 ..	•	95 ..	•	95 ..	•	94 75	•	95 ..	•	95 ..	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	.... ..	•	1010 ..	•	1010 ..	•	.... ..	•	.... ..	•	1015 ..	•
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	575 ..	...	570 ..	...	...	...	577 50	...	575 ..	575 ..	...	575 ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	683 75	680 ..	685 ..	685 ..	690 25	683 75	682 50	682 50	687 50	686 25	687 10	688 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1110 ..	•	1110 ..	•	1110 ..	•	1110 ..	•	.... ..	•	.... ..	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1860	466 25	•	470 25	•	465 75	•	465 ..	•	460 ..	•	461 25	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	225 ..	•	[illegible]	•	225 ..	•	225 ..	...	225 ..	•	225 75	•
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	.... ..	•	.... ..	•	.... ..	•	•	•	.... ..	•	.... ..	•
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 7/8	•	93 ./.	•	93 ./.	•	93 ./.	•	93 ./.	•	93 1/8	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	.. ./.	•	97 3/4	•	.. ./.	•	98 ./.	•	98 ./.	•	.. ./.	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	79 65	.. ..	79 25	•	79 60	.. ..	79 40	.. ..	79 30	79 30	79 35	.. ..
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	49 50	•	.. ..	•	50 ..	•	.. ..	•	50 ..	•	50 50	•
Autrichien 5 0/0 tout payé, jouissance juillet 1860	78 1/2	•	78 1/2	•	.. ./.	•	.. ./.	•	78 ./.	•	78 1/4	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	78 ./.	•	78 1/4	•	78 1/8	•	78 1/2	•	78 1/8	•	78 1/2	•
Crédit mobilier espagnol, 100 fr. payés, jouissance juillet 1860	465 ..	... ..	465 ..	... ..	465 ..	... ..	... ..	... ..	465 ..	... ..	465 ..	465 ..
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	39 3/8	.. ./.	39 7/8	.. ./.	39 3/4	.. ./.	39 5/8	39 5/8	39 7/8	39 3/4	39 1/2	39 1/4
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	48 ./.	•	47 5/8	•
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	48 1/8	.. ./.	48 ./.	.. ./.	47 3/4	.. ./.	47 5/8	.. ./.	47 5/8	.. ./.	47 3/4	.. ./.
D° intérieur, jouissance juillet 1860	47 3/4	.. ./.	47 3/8	47 1/2	47 1/8	47 1/4	47 1/4	.. ./.	47 1/4	.. ./.	47 1/8	.. ./.
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	94 50	•	.. ..	•	94 ..	•	.. ..	... ..	.. ..	•	94 ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1044 — 19e ANNÉE — N° 36 — SAMEDI 8 SEPTEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

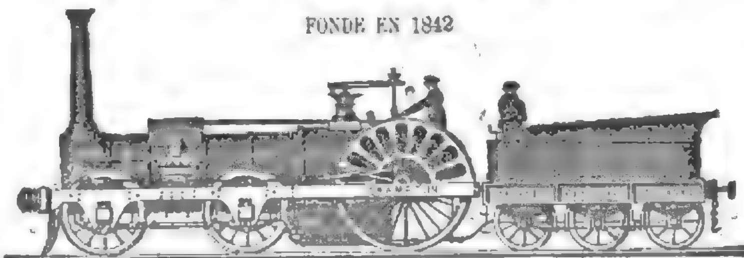
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris .... 18 fr. par an
Départements .... 12 —
Étranger .... 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de ladite Société, qu'il sera procédé, le samedi 8 décembre 1860, à deux heures de relevée, en séance publique, dans une des salles de l'Administration, rue de Richelieu, 99, au premier tirage des obligations à amortir pour l'année 1860.

Les numéros des obligations désignés par le sort, seront publiés dans les journaux indiqués à l'art. 14 des statuts; lesdites obligations seront remboursées, à raison de 500 fr., à partir du 1er janvier 1861, avec le paiement en sus de 7 fr. 50, pour le coupon d'intérêt de l'obligation, à cette échéance,

A Rome, à la Banque pontificale;

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99.

Pour les années suivantes, les tirages auront lieu à l'époque de l'assemblée générale annuelle, et le remboursement s'effectuera à partir du 1er janvier qui suivra ce tirage.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation ne s'est pas modifiée depuis la semaine dernière. Il n'y a rien de changé; il n'y a qu'une liquidation de plus, et cette liquidation n'a pas été bien difficile à opérer, les affaires devenant de plus en plus rares, et l'expectative étant l'attitude adoptée en ce moment par la spéculation.

On doit constater cependant que, si aucune amélioration effective ne s'est manifestée depuis huit jours, du moins les tendances sont meilleures, et l'espoir d'une solution prochaine des difficultés politiques plus général. Les paroles prononcées par l'Empereur à Lyon, les affirmations si précises des hommes importants qui président les conseils généraux, et surtout l'accueil unanime des populations sur le passage de Leurs Majestés, tout indique de la part du chef de l'État et des représentants les plus élevés du gouvernement une confiance que l'opinion publique ne peut manquer de partager, quels que soient les bruits colportés par la malveillance.

Tout fait espérer, en effet, que les événements qui s'accomplissent dans l'Italie méridionale seront confinés, grâce au système de non-intervention adopté par les puissances, aux provinces qu'ils agitent en ce moment, et il est bien certain que si l'audace de quelques chefs victorieux tentait d'agrandir la sphère du mouvement désormais défini, elle ne ferait que hâter une solution, en compromettant inutilement les résultats déjà acquis.

Si l'incertitude n'a pas cessé, on peut donc dire que du moins les inquiétudes ne sont plus aussi vives, en ce qui concerne l'Italie.

Quant aux intentions hostiles qu'on avait gratuitement attribuées à l'Allemagne à l'égard de la France, quant à ce vain fantôme d'une coalition impossible, sans cause et sans prétexte, évoqué par la malveillance à la suite de l'entrevue de Tœplitz, le bon sens public en a fait déjà justice aussi bien en deçà qu'au delà du Rhin. La coalition et la conquête du Rhin ont toutes deux la même origine; elles n'ont pas l'une et l'autre plus de valeur que n'en a toute calomnie.

D'un autre côté, la présence de nos troupes en Syrie a déjà porté ses fruits; les protégés de la France, rassurés, sont désormais placés sous l'égide de son drapeau, et la justice du gouvernement ottoman, appuyée sur la force de nos armes, a commencé à punir les coupables. L'heure de la réparation a sonné et la conscience publique qu'avait soulevée le récit des abominables massacres du Liban peut être assurée que lorsque nos soldats quitteront ce pays, la protection

du gouvernement français les aura mis désormais à l'abri de toute violence. Ainsi de ce côté aussi les complications qu'on annonçait hautement n'ont pas eu lieu, et le Sultan n'a pas hésité à donner tout son concours à la juste satisfaction que réclamaient à la fois la France, l'Europe et l'humanité outragée.

Si maintenant nous laissons de côté la question politique pour rentrer sur le terrain purement financier, nous trouvons des circonstances également favorables : capitaux abondants, arrivages d'or considérables, prix de l'argent au plus bas cours. Le découvert existe toujours, et par conséquent la position des vendeurs reste compromise, mais elle ne pourrait devenir réellement dangereuse que si les événements donnaient aux acheteurs le courage et la confiance qui paraissent leur manquer complétement en ce moment. Cependant, si comme le prétendent les habiles, les événements qui doivent agir d'une manière défavorable sur le marché sont prévus, comment peut-on admettre qu'ils puissent influencer sérieusement les cours. Il nous semblait qu'il était de tradition à la Bourse que toute probabilité était escomptée d'avance. Ce ne seraient donc pas les événements probables qu'il faudrait redouter, mais les complications inattendues.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 15, ferme à 67 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 90, ferme à 95 50, coupon détaché.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	63.87 0/0
Dauphiné	20.77 0/0
Lyon-Genève	20.61 0/0
Bessèges à Alais	19.48 0/0
Ardennes	15.29 0/0
Cordoue à Séville	15.23 0/0
Midi	11.24 0/0
Est	8.30 0/0
Union Suisse	7.88 0/0
Nord	6.63 0/0
Orléans	4.79 0/0
Victor-Emmanuel	4.56 0/0
Central Suisse	2.75 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	1.65 0/0
Autrichiens	».71 0/0
Ouest suisse	».14 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	1.25 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	16.68 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	24.72 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	31 août	7 septembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 15	67 95	» »»	» 20
Rente 4 1/2 0/0	97 75	95 50	ex	» »»
Banque de France	2820 »»	2800 »	» »»	20 »»
Consolidés	93 1/8	93 4/8	3/8	» »»
Crédit foncier	900 »»	895 »»	» »»	5 »»
Crédit ind. et com.	575 »»	575 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	688 75	682 50	» »»	6 25
Comptoir d'Esc^te	707 50	697 50	» »»	10 »»
Orléans	1373 75	1375 »»	1 25	» »»
Nord	953 75	957 50	3 75	» »»
Nord nouveau	868 75	870 »»	1 25	» »»
Est	630 »»	630 »»	» »»	» »»
Paris-Méditerran°	586 25	587 50	1 25	» »»
Midi	497 50	500 »»	2 50	» »»
Ouest	580 »»	582 50	2 50	» »»
Genève	362 50	360 »»	» »»	2 50
Dauphiné	580 »»	580 »»	» »»	» »»
Graissessac-Béziers	92 50	85 »»	» »»	7 50
Ardennes ancien.	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	455 »»	452 50	» »»	2 50
Ch. Autrichiens	482 50	475 »»	» »»	7 50
Victor-Emmanuel	388 75	380 »»	» »»	8 75
Russes	475 »»	472 50	» »»	2 50
Romains	347 50	340 »»	» »»	7 50
S.-Autr.-Lombard	476 25	470 »»	» »»	6 25
Sarag. Pampelune	475 »»	477 50	» »»	2 50
Saragos.-Alicante	535 »»	535 »»	» »»	» »»
Sarag.-Barcelone.	450 »»	450 »»	» »»	» »»
Nord-Espagne	432 50	436 25	3 75	» »»
Guill.-Luxembour	355 »»	380 »»	25 »»	» »»

LES CONSEILS GÉNÉRAUX ET LES CHEMINS DE FER.

La session des conseils généraux, qui donne à tant de légitimes réclamations l'occasion de se produire, présente cette année un intérêt particulier au point de vue spécial du *Journal des chemins de fer*.

Les derniers votes du Corps législatif qui ont, sur la proposition du gouvernement de l'Empereur, décidé l'exécution de plusieurs lignes secondaires destinées à former le complément des grandes lignes déjà établies, ont naturellement inspiré des espérances aux populations encore privées des voies de locomotion rapide, ou ravivé celles qui dormaient depuis longtemps oubliées. Nous trouvons dans les rapports des préfets ou des commissions, lus dans le sein de ces conseils, des traces nombreuses de cette tendance, et sans vouloir préjuger ici le sort réservé à ces prétentions, nous croyons cependant utile de les constater comme un nouveau symptôme des besoins créés par les chemins de fer, ces auxiliaires désormais indispensables du travail et de l'industrie aussi bien que de la puissance et de la prospérité nationales.

Nous n'avons pas à examiner aujourd'hui quels seront les voies et moyens les plus propres à assurer la construction rapide de ce réseau secondaire qui est déjà énergiquement réclamée par les représentants des populations, et quels sacrifices imposera à l'Etat l'exécution des lignes de fer destinées à relier transversalement entre elles les lignes principales partant de Paris et formant les grandes divisions du réseau. Nous nous contenterons, quant à présent, de constater, pièces en main, ce mouvement, sauf à revenir plus tard en détail, et lorsque le moment paraîtra plus opportun, sur les vœux des conseils généraux à cet égard.

C'est dans ce but que nous réunirons, comme l'an dernier, sous ce titre : *Vœux des conseils généraux*, les propositions qui peuvent toucher aux intérêts spéciaux que représente le *Journal des chemins de fer*, sauf à résumer ou à commenter ceux qui nous paraîtront devoir être l'objet d'une mention particulière.

En tête de ces documents, nous publions plus loin la partie du discours prononcé par M. Dupin, sénateur, président du conseil général de la Nièvre, à l'ouverture de la session. M. Dupin a constaté l'émotion produite dans la Nièvre et l'Yonne, délaissées dans le tracé des chemins de fer de Paris à Lyon par Dijon et de Paris à Moulins par Bourges, à la nouvelle de la création d'un réseau complémentaire des chemins de fer, et les démarches qui s'en sont suivies ; ces démarches, faites par les personnages les plus importants des deux départements, ont été accueillies par M. le ministre des travaux publics avec une grande bienveillance, et il est résulté de sa réponse que le projet de chemin de fer d'Auxerre à Nevers, avec embranchement sur Avallon, avait été transmis au conseil des ponts et chaussées, et que l'utilité publique du chemin projeté paraissait établie.

Ce tronçon serait d'une grande importance pour l'industrie du centre de la France ; il relierait les deux grandes lignes de Paris à Lyon et de Paris à Clermont, et mettrait Bourges en communication avec la Champagne par Nevers, Querigny, Auxerre et Troyes.

Dans le Loiret, à côté de la question des canaux traitée à fond par le conseil, nous voyons ce conseil s'occuper également d'un projet de chemin de fer qui partirait de Gien et qui, allant de la Loire au Cher, traverserait Romorantin et se souderait à Montou-sur-Cher au chemin de fer projeté de Tours à Vierzon. Ce chemin de fer, qui va être l'objet des études d'un avant-projet, serait exécuté par l'Etat, et la dépense en est évaluée à près de 8 millions.

Le même conseil a demandé avec instance la bifurcation du chemin de fer agricole projeté dans la Sologne à partir de Coullons et l'exécution d'une seconde branche depuis cette bifurcation jusqu'à Blois, comme le seul moyen radical de fertilisation de ce pays par la marne.

Enfin l'extrait que nous publions plus loin des délibérations du conseil général de la Gironde contient des détails intéressants sur les travaux exécutés dans ce département par la Compagnie du Midi pour le raccordement de son réseau avec le réseau d'Orléans.

Le rapport de M. le préfet de la Seine-Inférieure au conseil général constate également des faits importants, qui se résument en quelques mots. Le vœu émis à plusieurs reprises par le conseil et tendant à l'exécution de la ligne de Rouen à Serquigny, est en voie de réalisation.

Une question d'une haute importance pour la ville d'Elbeuf, et depuis longtemps indécise, celle de l'emplacement de la gare, est sur le point d'être résolue. Les formalités de l'enquête sont terminées, et l'unanimité des opinions émises constate la nécessité de voir la station aussi rapprochée de la ville que cela sera matériellement possible.

Nous continuerons, dans notre prochain numéro, nos extraits textuels et notre résumé, et nous aurons à nous occuper d'abord des rapports de M. le préfet de l'Ardèche et de M. le préfet du Jura, en ce qui concerne deux chemins de fer très-importants : celui d'Annonay à Saint-Rambert et celui du Jura.

J.-G. Bordot.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

(35e semaine.)

Les recettes des chemins de fer de la trente-cinquième semaine accusent une amélioration sensible sur la semaine correspondante de 1859. Le chemin de Madrid à Saragosse se signale par une marche ascensionnelle soutenue, et présente une différence kilométrique de 63 87 0/0 en faveur de 1860. Le Victor-Emmanuel donne une augmentation de 4 58 0/0 pour 1860, malgré les transports militaires de 1859, qui figurent encore dans cette semaine pour une somme de 27,266 fr. Les Lombards ne présentent qu'une diminution de 16 0/0, après avoir subi des diminutions de 40 à 60 0/0 pendant toute la période de comparaison qui correspond à la guerre d'Italie. Les recettes du Genève s'élèvent progressivement. L'Est, le Nord, l'Orléans et le Lyon, ainsi que toutes les lignes secondaires, donnent l'avantage à la semaine de 1860. Ce tableau nous donne encore une fois la preuve des ressources inépuisables que renferme notre pays, et de l'état relativement prospère de notre commerce et de notre industrie.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER PIÉMONTAIS.

Les Etats piémontais possèdent actuellement un réseau de 1,565 kil. de chemins de fer, ainsi répartis :

Anciennes provinces, 870 kil.;
Lombardie, 224 kil.;
Italie centrale, 147 kil.;
Toscane, 324 kil.

Ces chemins appartiennent à différentes exploitations, dont quelques-unes ont peu d'étendue ; cette grande subdivision du réseau est fâcheuse en ce sens qu'elle élève les frais généraux de l'administration et diminue les bénéfices des compagnies.

Depuis quelques années quelques-unes des compagnies secondaires ont été annexées aux grandes sociétés ; il paraît qu'il est question aujourd'hui de réduire tout le réseau à trois exploitations principales : celle de l'Etat ; celle de la Compagnie Victor-Emmanuel, qui a repris une partie des chemins construits par la Société du sud de l'Autriche dans la Lombardie et l'Italie centrale ; enfin le réseau Toscan formerait une exploitation séparée.

Cette simplification dans la situation des compagnies de chemins de fer serait désirable à plus d'un titre ; elle faciliterait et assurerait la régularité des transports, qui, se faisant sur de longues lignes, s'opéreraient dans de meilleures conditions d'économie ; en outre, ces grandes exploitations, obtenant sur l'ensemble de leurs lignes une recette nette suffisante pour rémunérer convenablement le capital d'établissement, pourraient plus facilement entreprendre des embranchements, qui, en fin de compte, accroîtraient la valeur des artères principales.

F. Grimaud.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

NIÈVRE.

Nous extrayons du discours prononcé par M. Dupin, sénateur, à l'ouverture du conseil général de la Nièvre, le passage suivant :

La Nièvre, située au point le plus central de la France, se plaignait depuis longtemps d'avoir été délaissée dans le tracé des chemins de fer de Paris à Lyon par Dijon, et de Paris à Moulins par Bourges. Ces deux chemins décrivent autour d'elle deux demi-cercles qui semblent n'avoir été préférés que pour éluder la ligne droite, à laquelle cependant était due la préférence, si l'intrigue et de misérables questions d'influence parlementaire et de majorité dans les chambres n'en avaient décidé autrement.

La députation de la Nièvre avait vainement réclamé contre cette injustice. Depuis 1852, et à différentes reprises, le conseil général de la Nièvre avait adressé au gouvernement de vives instances par des délibérations pressantes dont son président (le baron Charles Dupin) s'était constitué le rédacteur et l'organe.

Ces démarches n'avaient pas été stériles, car déjà, en 1859, le gouvernement avait arrêté la confection d'un chemin qui prolongeait l'embranchement d'Auxerre jusqu'à Clamecy.

Mais cette résolution est demeurée sans effet par la résistance du représentant de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, qui ne se croyait pas suffisamment autorisé à conclure.

En 1860, à la première nouvelle de la confection d'un *réseau complémentaire des chemins de fer*, toutes nos espérances se sont ranimées ! L'Yonne s'est émue autant que la Nièvre ; Auxerre et Nevers se sont tendu la main ; la ville de Troyes a manifesté le désir d'entrer en ligne avec nous. Des comités locaux se sont établis dans la Nièvre, l'Yonne et l'Aube : les conseils municipaux ont émis des vœux unanimes, et un comité central s'est réuni à Auxerre sous la présidence d'un intelligent et sage administrateur, M. le baron Martineau-Dechenez.

Ce comité central a arrêté qu'une députation prise dans les trois départements serait envoyée à Paris « pour solliciter la haute protection de M. le ministre des travaux publics, et faire dans l'intérêt de l'œuvre commune toutes les démarches nécessaires. »

La députation composée de MM. les maires d'Auxerre, Nevers, Troyes, Clamecy et Avallon, a été présentée le 22 juillet à l'audience du ministre par MM. Dupin et Larabit, sénateurs ; Le Peletier d'Aunay et Richard de Montjoyeux, députés de la Nièvre ; d'Ornano et Lecomte, députés de l'Yonne.

Le ministre nous a fait l'accueil le plus bienveillant ; il nous a rappelé que déjà le chemin de fer d'Auxerre à Nevers avec embranchement sur Avallon avait fixé son attention, et que, par une décision récente, à la suite d'un rapport de M. l'inspecteur général Busche, il avait transmis le dossier au conseil supérieur des ponts et chaussées pour avoir son avis. Le ministre a ajouté que l'utilité publique du chemin projeté lui semblait établie, et que c'était pour lui la *question principale* ; une fois tranchée, la question *secondaire* de concession serait facilement, et quoi qu'il arrive, heureusement résolue. Quant à la ligne d'Auxerre à Troyes, le ministre a paru y prendre un égal intérêt ; mais il a fait observer que les documents sur ce point étaient moins complets, et il a réclamé des renseignements nouveaux qui ne manqueront pas de lui être fournis prochainement.

Depuis cette audience, le conseil supérieur des ponts et chaussées ayant, en effet, émis une opinion favorable, le ministre a ordonné que les études seraient complétées sur toute la ligne, et pour ces études il a commis M. Adolphe Boucaumont, dont le talent et le zèle sont également connus.

Indépendamment de ces études scientifiques, des études vont être aussi faites sur la question de trafic, et leur résultat prouvera que Paris a autant d'intérêt que nous au prompt établissement de cette voie accélérée ; car, à l'aide de ce chemin, la capitale sera mise en contact immédiat avec un de ses plus grands centres d'approvisionnement en bois, charbons, écorces, vins, bestiaux, produits métallurgiques, et en pierres à bâtir de toute grandeur et de la plus excellente qualité.

M. Delangle, que la députation a aussi visité, lui a promis, comme enfant de la Nièvre, son concours pour obtenir la prompte exécution du projet.

Voilà, mes chers concitoyens, où nous en sommes sur ce point si important pour l'avenir de notre pays. Ce tronçon, une fois exécuté, ouvrira un trajet en diagonale au cœur de la

France, il ralliera les deux grandes lignes de Paris à Lyon, de Paris à Clermont, et il mettra l'arsenal central de Bourges en prompte et facile communication avec la Champagne par Nevers, Guérigny, Auxerre et Troyes: voilà ses caractères d'utilité générale. Tout nous fait donc espérer que la question recevra prochainement une solution satisfaisante et définitive.

LOIRET.

Le rachat des canaux est, cette année, une des questions soulevées les plus importantes. Dans le conseil général du Loiret, un membre a fait un rapport intéressant sur le vœu du conseil d'arrondissement de Gien : ce vœu est ainsi conçu : « Le conseil applaudit aux mesures prises par l'État pour le rachat des canaux de Briare et du Loing. L'abaissement des tarifs qui en sera la conséquence favorisera les transactions, et le conseil espère que, dans un avenir assez rapproché, les canaux, comme les routes de terre, seront affranchis de tout péage. »

La commission a pensé qu'on ne pouvait admettre une complète assimilation entre les voies de terre et les canaux, parce que l'usage des routes est constant et universel, tandis que celui des canaux, limité sous le rapport du temps, est restreint par les besoins d'une navigation nécessairement bornée. Il y aurait donc injustice à mettre à la charge du Trésor, c'est-à-dire à celle de l'universalité des contribuables, les frais spéciaux et onéreux qu'exigent le personnel et l'entretien des canaux dont l'emploi profiterait au petit nombre. C'est pourquoi la commission a proposé au conseil de passer à l'ordre du jour.

Le conseil général a émis le vœu suivant au même sujet du canal latéral à la basse Loire :

« Considérant l'importance qui s'attache à la création d'une ligne toujours sûre de navigation intérieure entre les côtes de l'Océan et les bassins du Rhône, de la Seine et de la haute Loire, surtout dans ce moment où une lutte considérable, dont les conséquences sont difficiles à apprécier, est sur le point de s'engager avec de grandes industries rivales ;

» Considérant que la science a malheureusement échoué dans les entreprises qu'elle a tentées pour améliorer le régime de la Loire ;

» Enonce le vœu qu'un canal latéral à la Loire soit construit de Combleux, près d'Orléans, aux Ponts-de-Cé, près d'Angers, et que, dans sa sollicitude à satisfaire les intérêts généraux et particuliers de la France, le gouvernement de l'Empereur ordonne que des études soient faites dans le but de la création prochaine de cette nouvelle voie de communication dont l'établissement lui paraît un bienfait véritable pour le pays. »

On sait que des travaux importants vont être exécutés en Sologne.

1° Au moyen de la canalisation du Beuvron, le canal de la Sauldre sera continué jusqu'à la Loire.

2° Un chemin de fer partant de Gien, et allant de la Loire au Cher en traversant Romorantin et se soudant à Montou-sur-Cher au chemin de fer projeté de Tours à Vierzon, sera l'objet des études d'un avant-projet.

3° Il est question de créer des routes agricoles dont on estime la dépense à 4,500,000 fr.

L'État exécuterait le chemin de fer en question, dont la dépense est évaluée à près de 8 millions.

Le conseil général du Loiret adresse au gouvernement de l'Empereur les plus vifs remercîments pour avoir accueilli les demandes tendant à l'amélioration de la plus grande partie de la Sologne comprise dans les départements de Loir-et-Cher et du Cher; néanmoins, rappelant que c'est à lui qu'appartient l'initiative de ces demandes remontant à 1847; que depuis lors il n'a cessé de les soutenir avec la plus énergique persévérance par un vœu renouvelé dans chacune de ses sessions;

En présence de la solution actuelle, il exprime le regret de voir son propre territoire presque entièrement privé des bienfaits libéralement départis aux contrées voisines; recevant pour tout nouveau moyen d'amélioration 63 kilomètres de routes agricoles, dont 46 seulement ont une incontestable utilité, parce qu'ils sont en dehors du réseau possible des voies ferrées, mais dont 16 kilomètres (route de la Ferté-Saint-Aubin à Blois) ne seront pas considérés par les intéressés comme un bienfait si leur direction pouvait faire craindre que le projet d'un chemin de fer sur le même point fût définitivement écarté.

Donc, en ce qui touche les intérêts plus spécialement confiés à son patronage, le conseil général du Loiret demande avec plus d'instance que jamais la bifurcation du chemin de fer agricole à partir de Coullons et l'exécution de la seconde branche depuis cette bifurcation jusqu'à Blois, comme le seul moyen radical de fertilisation pour la Sologne orléanaise, le seul moyen d'assurer sur toute son étendue l'importation des marnes ainsi que l'exportation des produits encombrants.

Il maintient ainsi et renouvelle à ce sujet son vœu exprimé dans les sessions de 1858 et 1859.

GIRONDE.

Parmi les grands travaux d'utilité publique qui ont été l'objet de l'attention sérieuse des conseils généraux, il faut citer, dans la Gironde, le brise-mer ou digue longitudinale que l'on construit à la plage des Huttes pour arrêter l'envahissement de la mer ; il doit avoir une longueur totale de 1,300 mètres, dont environ 1,080 mètres sont exécutés.

Le rapport de M. le préfet de la Gironde indique également que diverses lignes de chemins de fer, comprises ou à comprendre dans le réseau d'Orléans, sont à l'étude. Elles comprennent notamment un chemin de fer de Bergerac à Libourne, et un chemin de fer de Napoléon-Vendée à Coutras, par Rochefort. La question du tracé de cette dernière ligne devra être l'objet de toute la sollicitude du conseil.

La Compagnie des chemins de fer du Midi a proposé de retrancher de son réseau l'embranchement qui joint à Pessac la gare de Ségur, réservée jusqu'à présent pour recevoir les produits de la lande. Cette proposition a subi les épreuves préparatoires des enquêtes, et est soumise en ce moment à l'appréciation de l'administration supérieure.

La concession primitive ne comprenait, dans le département de la Gironde, que les lignes de Cette et de Bayonne. Depuis longtemps, elles sont construites et livrées à l'exploitation ; seulement, la Compagnie avait laissé en arrière certains ouvrages accessoires, qu'elle complète successivement ; pour d'autres, elle y avait suppléé par des constructions provisoires, qu'elle remplace à mesure par des travaux définitifs.

C'est ainsi qu'elle vient d'achever et de livrer à la circulation la route départementale n° 13, dans la traversée de la Réole, et qu'elle a construit des bâtiments en maçonnerie dans la station de Saint-Pierre-d'Aurillac, pour remplacer les échoppes où elle avait installé le service provisoirement. Il lui reste encore à faire quelques travaux complémentaires sur la ligne de Bayonne et sur celle de la Teste. Il lui reste aussi à établir la gare définitive d'Arcachon, dont les bâtiments actuels sont en planches, et enfin la gare de Bordeaux.

Les travaux de la ligne de raccordement devant Bordeaux des réseaux du Midi et d'Orléans touchent à leur terme. Tous les efforts ont été concentrés pour avancer l'époque, d'ailleurs très-prochaine, à laquelle on pourra passer en wagon d'une gare à l'autre. La branche directe, si on fait diligence, pourra être livrée à son tour avant l'hiver.

Pour extrait :

F. Grimaud.

ESSAI DE LOCOMOTIVE.

Hier a eu lieu, sur le chemin de fer d'Orléans, en présence d'un aide de camp de l'Empereur, de plusieurs fonctionnaires du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et de quelques représentants de la presse, un essai de la locomotive à huit roues, système Roy. Nous en rendrons compte dans notre prochain numéro.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 1er SEPTEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 1er septembre
Paris-Méditerranée	44.617 63	886 25
Nord	40.349 88	957 50
Orléans	28.971 53	1375 »
Ouest	27.850 90	582 50
Est	24.478 41	630 »
Bességes	23.036 48	440 »
Midi	18.096 73	497 50
Genève	18.002 95	362 50
Ardennes	14.103 14	440 »
Dauphiné	13.588 05	580 »
Autrichiens	fl. 9.052 62	483 75
	Au 25 août.	
Madrid à Alicante	21.700 41	535 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	20.382 35	476 25
Victor-Emmanuel	16.107 79	301 25

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

DES MOTEURS INDUSTRIELS.

Au moment où des conditions nouvelles sont faites à l'industrie française, et où produire beaucoup et à bon marché devient une nécessité plus impérieuse que jamais, la question des moteurs éveille partout et au plus haut point l'intérêt.

Les recherches auxquelles elle a donné lieu, surtout dans ces derniers temps, se rattachent à deux ordres d'idées bien distinctes. Peut-on se passer de charbon ? Peut-on faire du charbon un meilleur emploi ?

Demander si on peut se passer de charbon, c'est immédiatement évoquer l'électricité dont les applications si inattendues et si remarquables ont conquis toutes nos sympathies.

Les ressources de l'électricité sont inépuisables, dans une certaine direction du moins ; et malgré l'insuccès des nombreuses tentatives faites jusqu'ici pour la transformer en moteur, l'éclat de ses succès, le mystère qui l'entoure, cette légende qui se fait autour d'elle, soutiennent les espérances les plus vivaces.

Il est utile, cependant, de circonscrire ces espérances dans les limites que leur assigne la science telle qu'elle est aujourd'hui constituée, car nous ne voulons nullement assigner à celle-ci des bornes; mais c'est sur des faits acquis que l'industrie doit baser ses calculs.

Nous ignorons la nature de l'électricité; mais au point de vue qui nous occupe, l'électricité est du travail que nous pouvons utiliser pour nos besoins; bien plus, il est possible de déterminer l'équivalent mécanique de l'électricité comme on l'a fait pour la chaleur dont nous ne connaissons pas davantage la nature.

La chaleur n'est que la manifestation et l'expression du travail moléculaire qui se produit pendant la combustion du charbon. L'électricité n'est aussi, mais sous une autre forme, que la manifestation et l'expression du travail moléculaire qui s'effectue dans une pile en activité.

Dès que le circuit d'une pile est fermé, le courant électrique s'y établit, et, si rien du travail qu'il représente n'en est dérivé pour des usages extérieurs à la pile et à son circuit, ce travail se transforme graduellement et intégralement en chaleur par l'effet des résistances que le circuit oppose au courant. Ce fait d'une haute importance, constaté par des expériences positives, ramènera donc l'évaluation de l'équivalent mécanique de l'électricité à l'évaluation connue de l'équivalent mécanique de la chaleur, dès que nous connaîtrons quelle est la quantité de chaleur qui résulte de la transformation d'une quantité donnée d'électricité.

La question peut encore être ici simplifiée, par cette considération, qu'au point de vue industriel, tout se ramène à une question de dépense et de produit. Laissant donc de côté la quantité abstraite d'électricité, nous nous demanderons quelle est la quantité de travail que peut fournir, sous forme électrique, une quantité déterminée de matière consommée dans la pile, pour la comparer ensuite au prix de cette matière. Or, cette quantité de travail est exactement représentée par la quantité de chaleur dégagée de la consommation de cette matière par la pile, et celle-ci est la même que si la consommation avait lieu de la même façon en dehors de la pile.

La base de nos calculs est donc nettement dégagée.

Nous remarquerons toutefois qu'il s'agit ici du travail disponible primitif, inhérent à chaque substance consommée, et qu'il nous est impossible de changer, et non de la portion de ce travail que nous pouvons rendre utilisable pour nos besoins, au moyen de machines plus ou moins parfaites.

1 kilog. de charbon ordinaire brûlant dans nos foyers dégage, comme on sait, sept mille cinq cents calories correspondant à 3,000,000 kilogrammètres de travail en nombre rond. Or, nos meilleures machines à vapeur n'en utilisent pour nous que 180,000, c'est-à-dire à peine 6 0/0. C'est que, pour arriver jusqu'à l'arbre de couche, ce travail primitif a dû passer par de nombreux organes d'une transmission ou incomplète ou onéreuse.

Pour brûler du charbon il faut faire arriver au foyer un courant d'air qui nécessite l'emploi d'une force motrice. Que l'on produise le courant au moyen d'une machine, ou qu'on utilise, pour l'obtenir, une partie de la chaleur due à la combustion, comme on le fait le plus généralement, nous avons toujours du travail consommé et non utilisable pour l'industrie. Dans les machines à vapeur, l'eau forme le premier récepteur du travail de la combustion; or, en dehors de la force expansive de sa vapeur cette eau, par le seul fait de son changement d'état, consomme une partie considérable du travail qu'elle doit transmettre, d'où résulte une nouvelle perte. Enfin, le piston, second organe principal de réception, ne transmet à l'arbre qu'une partie du travail qu'il reçoit. Toutes ces causes réunies font que les machines ordinaires ne rendent guère en moyenne que 2 0/0 du travail primitif développé dans le foyer, c'est-à-dire 60,000 kilogrammètres par kilog. de charbon brûlé du prix de 4 centimes.

Le zinc est de tous les métaux industriels applicables aux piles, celui qui donne le plus d'électricité. Or, le zinc en brûlant dans une pile dégage par kilog. mille sept cents calories seulement correspondant à 680,000 kilogrammètres. En admettant donc, ce qui est impossible, que les moteurs électriques eussent un rendement de 100 0/0 ou cinquante fois supérieur au rendement moyen des machines à vapeur ordinaires, il faudrait déjà 100 gr. de zinc valant 6 centimes pour produire l'effet de 1 kilog. de charbon valant 4 centimes. Nous nous trouvons en réalité très-loin de ce résultat.

Dans les piles, en effet, l'oxygène qui brûle le zinc ne lui est pas, comme au charbon, fourni en nature; il est pris à l'eau qui se décompose et qui, dans sa décomposition, reprend le travail qui se dégagerait de la combustion de l'hydrogène nécessaire à la reproduction de l'eau décomposée. D'autres actions secondaires interviennent encore dont il faut tenir compte.

Voici du reste la liste des quantités de travail primitif disponible fournies par la combustion de 1 kil. de zinc dans les principales piles connues; nous y joignons le prix des 270,000 kilogrammètres, travail d'un cheval par heure, pour le zinc seul supposé au prix de 60 fr. les 100 kil., et en admettant que le moteur rende 100 0/0 du travail total produit.

	Travail primitif disponible provenant de la combustion de 1 kilog. de zinc.	Prix des 270,000 kilogrammètres, en tenant compte seulement du zinc consommé.
Pile *Bunsen* à acide nitrique concentré,	499600	32,4
Pile *Marié Davy* au sulfate de mercure,	452000	35,82
Pile *Daniel* au sulfate de cuivre,	268200	60,44
Pile *Smée* à l'eau acidulée,	203600	79,56
Pile *Marié Davy* au sulfate de plomb,	188400	85,95
1 kil. de charbon dans une machine à vapeur ordinaire,	60000	18,00

Dans aucune de ces piles on ne brûle du zinc seulement; la pile de Bunsen consomme de l'acide nitrique, les autres de l'acide sulfurique ou des sulfates dont la perte de valeur doit être ajoutée au prix du zinc et fait plus qu'en doubler la valeur, à l'exception de la pile au plomb.

Vient enfin la question du rendement.

Dans les meilleures conditions de marche des électromoteurs, la résistance totale du circuit de la pile devant être double de la résistance de la portion du circuit qui entoure le fer des électro-aimants, la moitié seulement du travail disponible est mis à la disposition du moteur; de sorte que celui-ci rendît-il 100 0/0 du travail reçu, que le rendement ne serait au maximum que les 50 0/0 du travail total. C'est ici que les données positives nous manquent; mais nous avons assez travaillé ce genre de moteurs pour émettre notre opinion qu'au point de vue mécanique ils présentent tous un vice radical; c'est que jusqu'à présent l'inertie à vaincre dans la machine même est en disproportion avec l'effet qu'elle peut produire. Il nous est donc impossible d'admettre que dans les conditions actuelles le rendement des électromoteurs puisse dépasser 10 0/0 du travail total développé dans la pile. Nous arriverions ainsi aux résultats suivants pour prix du cheval-vapeur en ne comptant que le zinc consommé, négligeant les autres frais et conséquemment ceux d'entretien et de conduite de la machine.

Machine à vapeur moyenne,	0 fr.	18
Electromoteur mis en mouvement par la pile Bunsen,	3	24
Electromoteur mis en mouvement par la pile Marié Davy au sel de mercure,	3	58
Electromoteur mis en mouvement par la pile Daniel au sulfate de cuivre,	6	04
Electromoteur mis en mouvement par la pile Smée à l'acide sulfurique,	7	96
Electromoteur mis en mouvement par la pile Marié Davy au sel de plomb,	8	49

A ces valeurs il faudrait ajouter pour la pile Bunsen 10 à 11 fr. d'acide nitrique, ce qui porterait la dépense à 13 ou 14 fr. par cheval et par heure. La dernière pile, quoique plus onéreuse au premier abord, présenterait au contraire une économie relative notable. Sa forme en effet permet d'y substituer les déchets de zinc au zinc en lames, ce qui abaisse le prix de la matière de 60 à 35 fr. D'un autre côté, le sulfate de plomb existe tout formé dans la nature ou peut s'obtenir directement des sulfures naturels par l'opération du grillage préparatoire à la réduction du plomb. La pile opérant cette réduction bénéficie d'une portion du prix qu'elle eût coûté, portion que nous évaluons à 2 fr. les 100 kil., ce qui réduit de 10 c. le prix du kil. de zinc que nous pouvons coter alors 25 fr. les 100 kil. au lieu de 60. Le prix du cheval-vapeur par heure descendrait donc pour la pile au sel de plomb de 8,49 à 3,70, au lieu de 13 à 14 fr. donnés par la pile Bunsen.

Le travail fourni par les électromoteurs dans l'hypothèse d'un travail en grand, beaucoup plus avantageuse que la réalité présente, est donc encore d'un prix incomparablement plus élevé que celui qui est fourni par les machines à vapeur ordinaires. Il est encore une autre circonstance désavantageuses pour les électromoteurs.

Pour les machines à vapeur il faut en moyenne brûler $4^k,5$ de charbon par cheval et par heure ; mais cette combustion est excessivement rapide et se fait dans un très-petit espace. Pour les électromoteurs mis en mouvement par la pile Bunzen la plus énergique, il faudrait par cheval et par heure brûler $1^k,2$ de zinc et consommer de 15 à 16 kilog· d'acide nitrique ; et comme dans cette circonstance chaque élément de la pile ne peut pas consommer utilement plus de 5 à 6 grammes de zinc par heure, il nous faudrait au minimum environ deux cents éléments par cheval, ce qui occuperait un emplacement considérable.

Nous ne voulons nullement préjuger de l'avenir ; mais avant que l'électricité puisse entrer sérieusement en lutte avec la vapeur, d'immenses progrès doivent être réalisés par la physique et la mécanique. Pendant ce temps-là, quels progrès n'auront pas réalisés de leur côté les moteurs par le charbon. L'avenir de l'électricité est illimité ; mais pendant bien longtemps encore cet avenir restera basé uniquement sur la propriété sans rivale de cet agent de porter son action à d'énormes distances avec la rapidité de la pensée.

Arrivons donc à notre seconde question : peut-on faire du charbon un meilleur emploi ?

MARIÉ DAVY.

(A continuer.)

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie d'Orléans s'occupe activement de l'exécution du chemin de fer de Paris à Tours, par Châteaudun, Vendôme et Château-Renault. Samedi, M. l'ingénieur en chef s'est rendu dans cette dernière ville pour déterminer le point où serait établi l'embarcadère.

— Les travaux du chemin de fer de Paris à Granville sont entrepris dans la section comprise entre Saint-Cyr-l'Ecole et Dreux, et ils seront poursuivis avec l'activité nécessaire, pour que le département puisse bientôt profiter des avantages d'une voie de rapide communication, à laquelle se rattachent les intérêts les plus essentiels des vallées manufacturières et de la ville de Dreux, et pour laquelle le département s'est imposé des sacrifices considérables.

— Les études du tracé du chemin de fer de Paris à Tours sont commencées.

— Les travaux d'embranchement du chemin de fer de Pontoise se continuent avec beaucoup d'activité; quatre moutons fonctionnent pour enfoncer les pieux du pont qu'on va construire sur l'Oise, et l'on espère qu'à la fin du chômage de la navigation, qui vient de commencer, les deux piles pourront sortir de l'eau. On sait que le tablier du pont sera en fer.

— Voici quelques détails sur le magnifique pont en fer qui vient d'être jeté sur la Garonne, à Bordeaux, pour la jonction des deux lignes ferrées d'Orléans et du Midi, et dont nous avons déjà annoncé l'achèvement.

La construction de ce pont a été dirigée par MM. les ingénieurs de la Compagnie du Midi, et exécutée par la Compagnie générale de matériels de chemins de fer belge, Société anonyme belge qui possède des établissements considérables à Bruxelles et à Paris.

Le problème à résoudre présentait de sérieuses difficultés : il s'agissait de livrer passage à des locomotives sur un fleuve de 500 mètres de largeur, soumis à la double influence d'un courant direct de $2^m,50$ à 3 mètres par seconde, et d'un reflux qui se fait sentir jusqu'à Langon, à dix lieues en amont de Bordeaux ; la profondeur de l'eau varie de 8 à 12 mètres, et le lit du fleuve, formé de sable et d'argile, est sujet aux affouillements.

Les travaux commencèrent en mai 1858, et comme ils étaient terminés au commencement du mois d'août, la durée de la construction n'a été que de deux années et trois mois.

Pour faire apprécier par comparaison le mérite de ce travail, nous rappelons que le célèbre pont en pierre de Bordeaux a coûté plus de 20 millions et a été onze années en construction, tandis que le nouveau pont, construit en si peu de temps, n'a coûté que 3,600,000 fr.

Voici quelques détails concernant cette œuvre remarquable :

Le pont proprement dit est en tôle et formé de deux poutres à croix de Saint-André, ou poutres à l'américaine, ce qui donne plus d'élégance et de légèreté que les poutres pleines.

Les pièces de fond transversales reposent sur la poutre inférieure et se rattachent à la poutre supérieure par un contreventement à jour. L'écartement des poutres d'axe en axe est de 8 mètres ; les pièces de fond, qui supportent le tablier en bois, sont écartées de $3^m,57$.

Les travées, d'une grande hardiesse, sont au nombre de sept, dont les extrêmes ont environ $57^m,50$ de portée, tandis que les cinq autres ont 77 mètres d'axe en axe des piles ; celles-ci, au nombre de six, sont formées de deux énormes cylindres en fonte, dans lesquels est coulé le béton, dont ces tubes ne sont en quelque sorte que l'enveloppe.

Ces cylindres ont chacun une hauteur totale d'environ 30 mètres, dont un tiers seulement se montre au-dessus de l'étiage ; 10 mètres reposent dans l'eau, et les 10 autres mètres sont enfoncés dans le sol. Chacun des tubes, enfin, est composé d'une trentaine d'anneaux fortement boulonnés ayant $3^m,60$ de diamètre, $1^m,05$ de hauteur et $0^m,04$ d'épaisseur.

La profondeur des piles au-dessous du niveau de l'eau varie de 12 à 22 mètres. On a modifié pour ses fondations l'emploi de l'air comprimé, en simplifiant le mode de placement de contrepoids nécessaire pour vaincre la résistance de l'air.

Cette simplification fort ingénieuse et due à l'entreprise a consisté dans l'emploi simultané de quatre presses hydrauliques, qui, en permettant de ne pas déplacer le contre-poids chaque fois qu'il y avait un nouvel anneau à ajouter, a rendu la marche très-sûre et très-économique.

— Une loi sanctionnée le 12 juin 1860, par S. M. le roi de Grèce, porte l'établissement d'un réseau de chemins de fer desservis par des chevaux. Voici les principales conditions qui serviront de bases aux concessions que le gouvernement peut accorder.

La concession du privilége ne pourra pas dépasser soixante-cinq ans; avant la publication de l'ordonnance royale le concessionnaire devra verser, à titre de cautionnement, une somme de mille drachmes (1 drachme vaut 90 centimes) par kilomètre, mais qui en totalité ne dépassera pas 100,000 drachmes.

La concession du privilége pour l'établissement de chaque chemin de fer devra se faire par adjudication publique. Le gouvernement pourra prendre part à l'adjudication.

Les concessionnaires sont investis du droit d'expropriation, pour cause d'utilité publique, des terrains nécessaires à la construction, suivant les dispositions en usage.

Les bois, les fers et le matériel nécessaires à la construction du chemin de fer, ainsi que les voitures, les wagons, les chevaux, les outils destinés à l'exploitation, seront exemptés des droits de douane.

Les concessionnaires seront obligés de se servir exclusivement de chevaux pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Aucun autre entrepreneur n'aura le droit, pendant la durée du privilége, d'établir un chemin de fer dans la même direction que le premier et unissant les mêmes lieux.

Le concessionnaire aura, pendant la durée de son privilége, la préférence pour l'obten-

tion de prolongements et d'embranchements à la ligne principale.

A l'expiration de la concession, le gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété du chemin et de ses dépendances; il prendra à dire d'experts tout le matériel de transport, machines, voitures, chevaux et objets mobiliers.

Le gouvernement pourra garantir un minimum d'intérêt de 4 0/0 du capital estimé nécessaire à la construction du chemin de fer; les sommes que l'Etat aurait avancées à ce titre lui seront remboursées dans les années suivantes, sur la part du produit net dépassant 4 0/0 du capital.

Le gouvernement aura le droit, dans chaque entreprise de chemin de fer, de prendre pour son propre compte la cinquième partie du total des actions formant le capital social. Il se soumettra ainsi aux mêmes obligations auxquelles sont assujettis les autres actionnaires.

— Trois grands bateaux à vapeur de la Compagnie franco-serbe sont partis de Livourne pour continuer leur route vers le Danube où ils vont établir un service régulier depuis Gradiska sur la Save jusqu'aux embouchures à Galatz, sur un parcours de 1,280 kilomètres.

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

11 septembre. — **Union des gaz.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire au siége social, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à trois heures. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er septembre.)

14 septembre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 25 août.)

18 septembre. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle Fuencarral, 2.

24 septembre. — **Banque générale suisse.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Genève, ajournée pour dépôt insuffisant d'actions. (Voir l'avis publié aux annonces.)

25 septembre. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — 2e Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève. (Voir l'avis publié à nos annonces du 25 août.)

27 septembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 25 août.)

2 octobre. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à la salle du Grand-Orient, rue Cadet.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les actions du premier emprunt, soit 7 fr. 39 c. par action, impôt déduit, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
EST (1)	Du 20 août au 1er septemb	1683	1,396,579 69	829 81	1634	1,251,067 10	766 19	8.30	».»»
ORLÉANS (1)	26 — 1er — ...	1475	1,397,228 09	947 27	1475	1,330,215 71	901 85	4.79	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	26 — 1er — ...	1406	2,160,635 06	1,536 72	1406	2 125,569 08	1,511 78	1.65	»
OUEST (1)	26 — 1er — ...	1213	1,160,200 »»	956 40	1188	1,151,174 85	969 »»	»	1.25
NORD (1)	26 — 1er — ..	964	1,265,473 53	1,312 75	964	1,186,764 09	1,231 08	6.63	»
MIDI (1)	26 — 1er — ...	793	530,821 07	629 78	793	493,027 60	586 13	11.24	»
LYON A GENÈVE (1)	26 — 1er — ...	231	186,897 05	809 08	231	154,951 54	690 78	20.61	»
ARDENNES (1)	26 — 1er — ...	164	74,687 06	455 41	157	62,048 77	395 21	15.23	»
DAUPHINÉ	26 — 1er — ...	134	68,613 27	512 03	134	56,818 14	423 97	20.77	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	26 — 1er — ...	33	27,034 25	819 22	33	22,642 40	696 13	19.48	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (2) { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	19 — 25 — ...	1326	957,507 10	722 10	1326	1,308,377 92	986 71	»	16.68
AUTRICHIENS	26 — 1er septembre.	1323	fl. 437,207 »»	330 51	1323	fl. 434,240 »»	328 22	».71	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	19 — 25 août ...	482	375,333 64	778 70	482	229,644 25	476 48	63.87	»
Madrid à Guadalajara	19 — 25 — ...	57	25,534 49	448 »»	57	34,015 40	596 76	»	24.72
Alcazar à Manzanares	19 — 25 — ...	50	7.665 74	153 31	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	26 — 1er septembre.	275	78,622 40	285 90	275	72,827 87	265 »»	7.88	»
CENTRAL SUISSE	20 — 1er — ...	247	156,705 55	634 08	236	145,681 17	617 13	2.75	»
VICTOR-EMMANUEL (2)	19 — 25 août ...	214	142,652 73	666 60	214	136,395 99	637 36	4.58	».»»
BARCELONE A SARAGOSSE	»» — »» — ...	»»»	»»,»»» »»	»»» »»	»»	»»,»»» »»	»»» »»	»	»».»»
CORDOUE A SÉVILLE	12 — 18 — ...	131	37,027 25	282 65	131	32,111 50	245 15	15.29	»
NORD DE L'ESPAGNE	22 — 28 — ...	128	69,902 28	546 11	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	24 — 30 — ...	97	52,554 18	541 79	80	43,283 86	541 03	0.14	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	19 — 25 — ...	52	11,553 15	222 17	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859.

F. GRIMAUD.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les actions, soit 14 fr. par action, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers.

(DIVIDENDES.)

1er octobre. — **Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Paiement en obligations de l'emprunt d'un million de thalers, du dividende de 1859, soit 15 fr. par action privilégiée. (Voir l'avis officiel publié à ce sujet par la Société, et qu'on trouvera à nos annonces de ce jour.)

Service des Obligations.

10 septembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Paiement du coupon d'intérêts aux porteurs d'obligations. (Voir aux annonces du 1er septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 17 c. par obligation au porteur et 12 fr. 50 c. par obligation nominative : à Paris, Lyon, Marseille, dans les bureaux de la Compagnie. (Voir l'avis publié aux annonces.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 22 c., impôt déduit.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation.

APPELS DE FONDS

15 septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Appel de 50 fr. sur les actions de priorité libérées à 300 fr., et de 100 fr. sur les actions ordinaires non dédoublées. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er septembre.)

Jusqu'au 15 septembre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Dernier délai pour le vingtième et dernier versement. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er septembre.)

Jusqu'au 8 octobre. — **Chemin de fer de l'Est de la Bavière.** — Dernier délai accordé aux actionnaires qui n'ont pas encore effectué le quatrième versement en cours d'exécution depuis le mois d'avril dernier, sous peine de déchéance. (Voir l'avis officiel communiqué par la Compagnie et publié à nos annonces de ce jour.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

20 septembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Tirage au sort de 613 obligations de l'emprunt de 1852, au siége de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, à midi et demi.

8 décembre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Premier tirage des obligations à amortir en 1860, au siége de l'administration, à Paris, rue de Richelieu, 99, à 2 heures de relevée.

F. G.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 août 1860.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque...	1,684,215 66	3,750,034 36
Espèces en caisse.	2,065,818 70	
Effets remis à la caisse...............		162,843 64
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	14,400,886 36	49,981,431 32
— de 31 à 60 jours....	13,191,999 04	
— 61 à 105 jours....	15,959,671 38	
Etrangers.........	5,509,576 54	
Warrants.........	929,298 »»	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragr. 2 et 3)...............		2,889,686 85
Frais de premier établissement......		182,327 31
Avances sur location...............		12,777 »»
Frais généraux....................		60,035 60
Comptes courants..................		1,101,908 10
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)............		6,290 65
Immeuble social		2,178,751 80
Versements à faire : 1re émission 30,000,000 ; Actions libérées par anticipat. 375	29,999,625	49,999,625 »
Actions à émettre.....	20,000,000	
		110,325,770 63

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émiss.	20,000,000 »	
Solde d'immeuble à payer..........		600,000 »
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre......		1,123,570 »»
2 1/2 0/0. A 3 jours de vue		16,700,264 31
Comptes courants (escomptes et espèces)............................		30,255,151 77
Acceptations et effets divers à payer.		251,914 96
Profits et pertes....................		646,904 87
Réescompte du dernier semestre.....		198,809 60
Intérêts et dividendes à payer : Solde du dernier semestre 1859..........		9,560 57
Pour le premier semestre 1860..................		400,000 »
Fonds de réserve		107,363 63
Bénéfices réservés du premier semestre 1860............................		122,150 92
		110,325,770 63
Effets à échoir en portefeuille.......		49,981,431 32
Effets en circulation avec l'endossement de la Société		6,580,620 18
		56,562,051 50

Certifié conforme aux écritures :

Le président,

Marquis G. d'AUDIFFRET.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la demande formée par les liquidateurs de la Société des Docks de Paris, à l'effet d'être autorisés à ouvrir trois salles de ventes publiques dans les magasins qu'elle exploite rue de l'Entrepôt, division des Marais ;

Vu les plans produits à l'appui de cette demande ;

Vu les avis émis par le tribunal de commerce et la chambre de commerce de Paris, et par M. le sénateur préfet de la Seine ;

Vu la lettre de M. le ministre des finances en date du 13 juillet 1860 ;

Vu notre décret en date du 22 août 1860, portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris* ;

Vu la loi du 28 mai 1858 et notre décret du 12 mars 1859 ;

La section de l'agriculture, du commerce et des travaux publics du conseil d'Etat entendue,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La Compagnie des Entrepôts et magasins généraux de Paris est autorisée à ouvrir et à exploiter, conformément à la loi du 28 mai 1858 et au décret du 12 mars 1859, trois salles de ventes publiques de marchandises en gros dans les locaux indiqués aux plans ci-dessus visés et qui resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — La destination de chacune de ces salles est et demeure fixée de la manière suivante :

La salle numéro 1 servira à la vente des marchandises d'entrepôt qui peuvent être facilement déplacées.

La salle numéro 2 sera exclusivement affectée à la vente sur échantillons de marchandises d'entrepôt.

Ces échantillons n'y pourront être transportés qu'après acquittement des droits d'entrée.

La salle numéro 3 sera seule affectée à la vente des produits nationaux.

Art. 3. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois* et inséré au *Moniteur*.

Fait à Thonon, le 31 août 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (Ch. correc.).

Présidence de M. Partarrieu-Lafosse.

Audiences des 9, 16 et 18 août.

AFFAIRE DE L'UNION DES GAZ ET DES VERRERIES. — PRÉVENTION D'INFRACTION A LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS EN COMMANDITE ET D'HABITUDE D'USURE.

I. Il n'y a pas chose jugée, et l'article 409 du Code d'instruction criminelle n'est pas applicable, quand bien même un arrêt déchargerait des prévenus des condamnations prononcées contre eux, si cet arrêt n'a pas statué au fond, et a décidé seulement qu'en l'état où l'affaire se trouvait déférée aux premiers juges, ils n'en pouvaient connaître.

II. La loi du 17 juillet 1856, qui prohibe la répartition de dividendes faussement présentés comme acquis, n'étend pas cette prohibition aux intérêts promis par le pacte social et distribués aux actionnaires par le gérant sans mauvaise foi qui lui soit imputable.

III. On ne saurait voir un prêt usuraire dans des opérations de reports faits au même taux et dans les mêmes conditions que ceux qui ont eu lieu à la même époque à la Bourse.

A la date du 24 janvier dernier, le tribunal correctionnel, 8e chambre, déclarait Baron coupable des délits prévus par les art. 408 du Code pénal, 585 et 586 du Code de commerce, 1 et 11 de la loi du 17 juillet 1856; Baron et O. Salmon coupables du délit prévu par l'art. 13, no 3, de ladite loi du 17 juillet 1856 (répartition de dividendes non réellement acquis, la Société se trouvant en perte, au lieu d'avoir des bénéfices); Rouillier coupable du délit prévu par les art. 1 et 2 de la loi du 3 septembre 1807, et l'art. 2 de celle du 19 décembre 1850 (habitude d'usure); faisant application desdits articles aux prévenus, condamnait Baron, ancien gérant de la Société l'Union des gaz, à trois années d'emprisonnement et 500 fr. d'amende, lesquelles années se confondaient jusqu'à concurrence avec celles auxquelles il avait été précédemment condamné par arrêt de la Cour d'assises du 6

mai 1859; O. Salmon, ancien gérant de la Société des Verreries, à six mois d'emprisonnement et 100 fr. d'amende; Rouillier à un mois d'emprisonnement et 40,000 fr. d'amende.

MM. Salmon et Rouillier ont interjeté appel de la décision des premiers juges, et l'affaire venait à l'audience de la Cour, sur le rapport de M. le conseiller Filhon.

Les faits, en ce qui concerne les deux prévenus, sont bien simples.

C'est sur une plainte de l'Union des gaz, qui depuis s'est désistée, que M. O. Salmon, ancien gérant de cette Société et de la Société des Verreries, et M. Jules Rouillier, banquier, ont été poursuivis: M. O. Salmon comme ayant en janvier 1857, payé aux actionnaires de l'Union des intérêts que la prévention voulait assimiler à des dividendes fictifs, et auraient constitué une infraction à la loi sur les sociétés en commandite; M. J. Rouillier, banquier, comme ayant fait des prêts d'argent usuraires et des reports sur les actions des Docks et des Verreries, que la prévention considérait avoir été faits pour dissimuler d'autres prêts usuraires.

Me Malapert a développé les conclusions suivantes :

Attendu que, le 19 août 1858, Salmon a été cité à comparaître devant la 6e chambre du tribunal de la Seine, jugeant en audience correctionnelle, « pour répondre et procéder sur et aux fins d'une procédure de laquelle il résulte qu'il est prévenu d'avoir, étant gérant d'une société en commandite, depuis moins de trois ans, à partir du 10 juillet 1856, opéré par des moyens frauduleux, entre les actionnaires de la Compagnie l'Union des Gaz, la répartition de dividendes non réellement acquis à la Société ;

Attendu que cette citation était prématurément donnée, parce qu'elle l'était en conformité d'une ordonnance du juge d'instruction relevant des crimes et des délits, mais non encore sanctionnée par la chambre d'accusation ;

Attendu que Salmon conclut, à l'audience du 26 août, à ce qu'il plût au tribunal « se déclarer incompétent en l'état, et renvoyer la cause et les parties devant la juridiction qui devait en connaître ; »

Attendu que le tribunal retint la cause et condamna Salmon à la peine de deux années d'emprisonnement, par application de la loi de 1856 sur les sociétés en commandite par actions ;

Que l'affaire fut déférée à la Cour par tous les inculpés, et que Salmon y conclut simplement « à ce qu'il plût à la Cour, chambre des appels de police correctionnelle, se déclarer incompétente en l'état et renvoyer la cause et les parties devant la juridiction qui devait en connaître, et condamner les parties civiles aux dépens ; »

Attendu que le ministère public s'étant rendu appelant du jugement du 26 août portant condamnation contre Salmon, il est intervenu à la date du 13 octobre 1858 un arrêt qui a annulé la procédure et acquitté les prévenus, qui ne l'avaient pas demandé ;

Que cet arrêt porte ce qui suit : « Décharge Baron, Salmon et Rouillier des condamnations contre eux prononcées ; au principal, annule les citations à eux données, et condamne les parties civiles à tous les dépens... ; »

Attendu que cet arrêt n'a pas été attaqué dans les délais, et qu'il est devenu définitif ; qu'ainsi Salmon, condamné en première instance, a été déchargé par la Cour, ce qui constitue à son bénéfice le droit d'invoquer la chose jugée ;

Attendu que le tribunal de première instance a prétendu que la Cour n'ayant pas examiné le délit, n'a pas pu le juger ; que cette appréciation de l'arrêt du 13 octobre 1858 est erronée, en ce sens que les causes de l'acquittement ne sont jamais à examiner; que l'article 409 du Code d'instruction criminelle ne permet pas de les rechercher, mais qu'il maintient le bénéfice de l'acquittement légal ou illégal, quand il est intervenu, appliquant ici la maxime *non bis in idem* sans aucune restriction;

Attendu que le ministère public l'a si bien compris, qu'il demandait, devant la chambre d'accusation, le renvoi des prévenus devant le tribunal de Versailles, parce que le tribunal de la Seine avait épuisé sa juridiction ;

Attendu que le ministère public, pour échapper à l'autorité de la chose jugée, créait une expression nouvelle ; qu'en effet il n'y a rien dans la loi qui justifie ce qui était dit sur l'épuisement d'une juridiction; que la chambre d'accusation voyant qu'il y avait, d'une part, des réquisitions, de l'autre un arrêt définitif, a statué en ces termes : « Renvoie lesdits Léon Baron, Omer Salmon et Jules Rouillier devant le tribunal de la Seine, pour y être jugés, s'il y a lieu ; »

Attendu que, plus tard, revenus devant le tribunal de police correctionnelle, les prévenus demandaient que l'on prononçât qu'il y avait chose jugée ; mais que le ministère public requit le tribunal de se dessaisir parce qu'il avait épuisé sa juridiction ;

Attendu que le tribunal ayant accepté ces réquisitions, le ministère public se pourvut en cassation pour règlement de juges ; que là, malgré les conclusions contraires du ministère public, l'affaire fut renvoyée devant le tribunal de la Seine, en ces termes : « Renvoie Baron, Salmon et Rouillier, dans l'état où ils se trouvent, et les pièces du procès, devant le tribunal de police correctionnelle de la Seine, composé d'autres juges que ceux qui ont rendu les jugements ; »

Attendu que la Cour de cassation est donc d'avis, comme la chambre d'accusation, que l'appelant peut invoquer et les magistrats lui accorder le bénéfice de la chose jugée ;

Sur le fond :

Attendu que, Salmon étant gérant de droit de l'Union des Gaz, mais non de fait, une somme de 6 fr. 25 c., représentant les intérêts des versements opérés par les actionnaires, a été distribuée à chaque porteur d'actions ;

Que l'acte de Société de l'Union des Gaz avait été fait en 1856, et que les articles 17 et 31 de cette Société imposaient aux gérants l'obligation de payer les intérêts des sommes versées sur le pied de 5 0/0 par an ;

Attendu que tous les prospectus, toutes les annonces, même les annonces légales, portaient que ces paiements d'intérêts étaient obligatoires ;

Attendu dès lors que si plus tard ces paiements ont été faits, les tiers n'ont pas pu les contester ; que l'administration nouvelle, bien qu'hostile à Salmon, ne s'est jamais portée partie civile contre lui, pas même à l'occasion de la distribution des intérêts dont s'agit ;

Attendu qu'au moment où ces intérêts ont été payés, l'usage, même officiellement reçu, était de ne pas donner le nom d'intérêts aux dividendes ;

Que le ministre de l'intérieur ayant adressé au conseil d'Etat la question suivante : « Lorsque la réserve étant épuisée, le capital a été entamé, doit-il être défendu aux Sociétés anonymes de faire une répartition de dividendes avant que le capital ait été réintégré en entier par une nouvelle réserve ? »

Il fut répondu : « Quand le capital a été entamé, tous les bénéfices doivent être d'abord consacrés à le rétablir ; pour cet effet, ils doivent être mis en réserve, sans qu'il soit permis de distribuer de dividendes jusqu'au complément du fonds social originaire. *Cette réserve ne préjudicie en rien au paiement des intérêts ordinaires* ; » que cette question et la réponse ont été publiées dans une circulaire du ministre de l'intérieur du 11 juillet 1858 :

Attendu que la jurisprudence a eu à s'occuper souvent de la question de savoir si des créanciers pouvaient exiger le rapport des dividendes distribués sans l'existence de bénéfices ; mais que les arrêts et les auteurs ont su distinguer entre les dividendes et les intérêts ;

Attendu qu'en 1856, mois de juin, lorsque la répartition des intérêts seule fut décidée, elle le fut avec le consentement d'un conseil de surveillance où siégeaient des députés au Corps législatif ;

Que dès lors Salmon a été ou a dû se croire dans son droit ;

Attendu que dans ces termes la prévention n'est pas établie,

Il plaira à la Cour,

Réformant le jugement dont est appel, décharger Salmon des condamnations prononcées contre lui, sans dépens.

Mes Berryer et Bac se sont présentés pour M. Rouillier, et soutenu que les prêts faits par leur client n'avaient jamais eu le caractère de prêts usuraires.

La Cour, contrairement, en fait, aux conclusions de M. l'avocat général Sapey, a rendu l'arrêt suivant :

« Relativement à la fin de non-recevoir résultant de la chose jugée :

» Considérant que pour établir cette exception, O. Salmon et J. Rouillier se fondent sur l'arrêt des appels de police correctionnelle en date du 13 octobre 1858, lequel en annulant au principal les citations qui avaient une première fois saisi le tribunal de police correctionnelle de la Seine, 6e chambre, de la prévention dont ils sont l'objet, les avait déchargés des condamnations prononcées contre eux à la suite desdites citations, par un jugement du 19 août rendu par le même tribunal;

» Mais considérant que l'arrêt précité n'a pas statué au fond, et a décidé seulement qu'en l'état où l'affaire se trouvait déférée aux premiers juges, ils n'en pouvaient connaître parce que la chambre des mises en accusation, à laquelle il appartenait de déterminer le caractère légal de la prévention elle-même, n'en avait pas encore fait l'appréciation préalable;

» Considérant que les dispositions de l'article 409 du Code d'instruction criminelle invoquées par les appelants sont sans application dans la cause actuelle ;

» Adoptant en outre les motifs des premiers juges;

» En ce qui touche le chef de prévention personnel à Salmon ;

» Considérant qu'il est fait reproche à Omer Salmon d'avoir, étant gérant d'une société en commandite, depuis moins de trois ans, à partir du 10 janvier 1856, opéré, par des moyens frauduleux, entre les actionnaires de la Compagnie l'Union des Gaz, la répartition de dividendes non réellement acquis à la Société ;

» Mais considérant que ce reproche n'est pas justifié ; qu'il résulte seulement des circonstances de la cause que O. Salmon a payé, en sa qualité de gérant de l'Union des Gaz, en janvier 1857, un semestre d'intérêts à chaque porteur d'actions de cette Compagnie, conformément aux statuts de la Société ;

» Considérant que la loi du 17 juillet 1856, qui prohibe la répartition de dividendes faussement présentés comme acquis, n'étend pas cette prohibition aux intérêts promis par le pacte social et distribués aux actionnaires par le gérant, sans mauvaise foi qui lui soit imputable;

» En ce qui touche le chef de prévention personnel à Rouillier :

» Considérant que le délit d'habitude d'usure qui lui est reproché embrasse deux natures d'opérations auxquelles il aurait participé, à savoir : des reports et des prêts d'argent ;

» Relativement aux reports :

» Considérant que des reports ont été faits avec Rouillier, par Préville et par Baron ;

» Qu'il ne résulte pas des débats et des circonstances de la cause que lesdits reports aient été faits à un taux et dans des conditions autres que ceux qui se faisaient à la même époque à la Bourse ;

» Qu'il n'est pas davantage établi que lesdits reports n'aient pas été sérieux et qu'ils aient eu pour objet de dissimuler des prêts usuraires ;

» Relativement aux prêts d'argent :

» Considérant que des sommes très-importantes ont été prêtées, en effet, par Rouillier successivement à Baron ; mais qu'il n'existe pas de preuve que les prêts ont eu lieu avec des stipulations d'intérêts excédant le taux légal ;

» Met les appellations et les jugements dont est appel au néant ;

» Emendant, décharge O. Salmon et J. Rouillier des condamnations contre eux prononcées ;

« Au principal, les renvoie des fins de la plainte sans dépens ;

« Condamne les parties civiles, en leurdite qualité, aux dépens de première instance et d'appel. »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

MM. les porteurs d'actions et obligations (1er emprunt) de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er octobre prochain sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir,

A raison de 7 fr. 22 c. pour les obligations, impôt déduit,

et de 7 fr. 39 c. pour les actions, impôt déduit :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6.

Paris, le 7 septembre 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTBLANCH A REUS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er octobre prochain sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir,

A raison de 14 fr. » pour les actions,

et de 7 fr. 50 c. pour les obligations :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6.

Paris, le 7 septembre 1860.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois......	2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois......	2 1/2 0/0
Ceux de 12 à 17 mois......	3 1/2 0/0
Ceux de 18 à 23 mois......	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus.	4 1/2 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

FERDINAND LE ROY.

MM. Ch. Monteaux et B. Lunel, changeurs, 17, boulevard Montmartre, porteurs d'obligations du Crédit foncier, cèdent les chances du tirage du 22 septembre courant aux conditions suivantes :

Sur obligations de 500 fr., 4 fr. le numéro.

Sur obligations de 100 fr., 1 fr. le numéro.

On enverra les numéros contre un mandat de poste.

Librairie de GUILLAUMIN ET Ce, rue Richelieu, 14.

DICTIONNAIRE UNIVERSEL THÉORIQUE & PRATIQUE DU COMMERCE ET DE LA NAVIGATION

La 12e livraison, qui vient de paraître, renferme la fin de la lettre **L** et une grande partie de la lettre **M**. Voici la liste de quelques-uns des principaux articles :

Macao, **M. Natalis Rondot**. — *Macassar*, **M. Anatole Chatelain**. — *Machines*, **M. Ad. Blaise** (des Vosges). — *Madras*, **M. Gustave Brunet**. — *Madrid*, **MM. G. Hubbard** et **C. Tronquoy**. — *Magasins généraux*, **M. L. Bacquès**. — *Malachite, Manganèse*, **M. Mangin**. — *Malaga*, **MM. Vogel** et **Tronquoy**. — *Malacca, Manchester*, **M. Vogel**. — *Maïmatchin*, **M. X**. — *Mandat*, **M. Alauzet**. — *Magdebourg, Manheim, Masques, Mazatlan*, **M. E. Jonveaux**.— *Manille*, **MM. G. Brunet** et **C. Tronquoy**. — *Mans (le)*, **M. Lepelletier** (de la Sarthe).— *Manutention en douane*, **M. Bacquès**. — *Marbres*, **M. A. Mangin**. — *Marché* (économie politique), **M. Leymarie**. — *Marché* (droit commercial), *Mariage* (contrat de), **M. Alauzet**. — *Maroc, Massouah, Mayotte*, **M. Jules Duval**. — *Maroquinerie*, **M. Rondot**. — *Marioupol*, **M. B**. — *Marques de fabrique*, **M. Renouard**, conseiller à la Cour de cassation. — *Marseille*, **M. A. Clapier**, ancien député. — *Matanzas*, **M. G. Brunet**. — *Marsala*, **M. C. Vogel**. — *Maté*, **M. L. de Libessart**. — *Matelot*, **M. Hautefeuille**. — *Matières d'or et d'argent*, **M. Ph. Chemin-Dupontès**. — *Mauch-Chunk*, **M. Michelant**.— *Mayence*, **MM. C. Vogel** et **C. Tronquoy**. —*Mecque (la), Méquinez, Mers-el-Kébir*, **M. Jules Duval**. — *Melbourne*, **M. X**. — *Memel, Messine*, **M. Ch. Vogel**. — *Mercerie, Mérinos*, **M. Natalis Rondot**. — *Menthe, Mercure*, **M. A. Mangin**.—*Mercuriales*, **M. L. Smith**. — *Merrains*, **M. G. Brunet**.—*Mesures, Poids, Monnaies*, **M. C. Tronquoy**. — *Métaux précieux*, **M. Levasseur**.

Ce magnifique ouvrage, rédigé sur les documents les plus authentiques et les plus récents, recueillis dans toutes les parties du monde par les écrivains les mieux informés et les plus spéciaux, formera deux volumes grand in-8° d'environ chacun 1,500 pages à deux colonnes, imprimés avec le plus grand soin en caractères neufs, sur papier très-fort et collé.

Prix des deux volumes..... **50** fr.

Prix de chaque livraison, sauf la 8e... **3** fr.

Prix de la 8e livraison, double des autres **5** fr.

L'ouvrage est expédié *franco* par la poste, et sans augmentation de prix, soit en livraisons, soit en volume.

Adresser un mandat sur la poste ou sur une maison de Paris.

FORGES.

Saint-Dizier, 1er septembre :

Fonte-affinage,	117 50	120 »
Fonte de 2e fusion, marque Clos-mortier n° 1,	142 50	»
Autres marques,	130 »	132 50

En gare de Saint-Dizier.

Fers laminés.

Fers marchands, 1re classe, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	230	235
2e classe,	240	245
3e classe,	250	255
4e classe,	260	265
Hors classe,	280	285
Corroyés ordinaires, 50 fr. en sus de la classe de l'échantillon.		
Corroyés doubles, 100 fr. en sus, dito.		
Feuillards 1re classe,	310	315
2e classe,	340	345
3e classe,	370	375
Hors classe,	410	415

Fers martelés.

Fers battus, demi-roches à la bouille, barres marchandes, en gares de la Haute-Marne,	270	»
Branches de courbes,	280	»
Essieux de 3 à 10,	340	»
— de 11 à 15,	320	»
— de 16 à 99,	290	»
— de 100 à 150,	320	»
Carrés de 90 à 108 millimètres,	320	»
Fers de petite forge :		
Plats de 36 sur 11 et carrés de 18 à 20,	290	»

Machine.

Ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, à Saint-Dizier,	230	235
Ronds, en bottes droites, de 0m,005 à 0m,015	240	

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 28 août :

Le prix des numéros mélangés varie entre fr. 65 et 64 35. On a traité à fr. 64 35 et 64 55 au comptant.

Les navires pour la France sont de nouveau devenus très-rares.

Offres après Bourse :

Warrants numéros mélangés, fr. 64 65 ; Gartsherrie n° 1, 68 75 ; Calder n° 1, 67 15 ; Blair et Eglinton, 64 ; à bord à Glascow, paiement comptant.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 26 août :

MÉTALLURGIE.— L'affinage reste à fr. 8, et s'écoule très-facilement : le moulage sans variation à fr. 9, 9 25, 9 50, 9 75 et 10 ; le fer fendu avec tendance à la baisse, à fr. 74, pris à l'usine, et 76, rendu.

L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1083 kilomètres.
1859 — 1031 —

12e année. — 35e semaine.
Du 26 août au 1er septembre 1860.

256.525 Voyageurs	572 605 14
Bagages, Marchandises, etc.	823.974 55
Total	1.396.579 69
Recettes antérieures	39.662.689 10
Total	41.059.268 79
35e semaine de 1860	1.396.579 69
Semaine correspondante de 1859	1.251.967 10
Différence	144.612 59
Recettes depuis le 1er janvier 1860	41.059.268 79
— — 1859	38.474.954 51
Différence	2.584.314 28

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 26 août au 1er septembre 1860.

134.328 Voyageurs	577.139 07
Bagages, Marchandises, etc	820 089 02
Total	1.397.228 09
Semaine correspondante de 1859	1.330.215 71
Semaine correspondante de 1858	1.301 569 10
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	67.012 38
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	95.658 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	42.689.813 51
— — 1859	42.269.955 67
Différence en faveur de 1860	419.857 84

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Août 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

7.888 Voyageurs	33.592 25
Bagages, Marchandises, etc	28.608 09
Total	62.200 34
Mois correspondant de 1859	50 650 56
Différence	11.549 78
Recettes depuis le 1er janvier 1860	459.726 95
— — 1859	384.955 89
Différence	74.771 06

Ligne de Montauban à St-Christophe
1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

18.630 Voyageurs	46.136 15
Marchandises, etc	125.822 46
Total	171.958 61
Mois correspondant de 1859	145.206 79
Différence	26.751 82
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	1.302.751 85
— — 1859	936.154 24
Différence	366.597 61

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

105.053 Voyageurs	63.647 49
Bagages, Marchandises, etc	1.653 37
Total	65.290 86
Mois correspondant de 1859	70.994 92
Différence	5.704 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860	412.667 21
— — 1859	405.756 20
Différence	6.911 01

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 66 kilomètres.

7.024 Voyageurs	31.029 »»
Bagages, Marchandises, etc	70.549 62
Total	101.578 62
Recettes depuis le 1er janvier 1860	648.824 47

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1468 kilomètres.
1859 — 1400 —
1858 — 1316 —

Du 26 août au 1er septembre 1860.

226.753 Voyageurs	867.370 75
Bagages et Marchandises	1.293 264 31
Total	2.160.635 06
Semaine correspondante de 1859	2.125.569 08
— — de 1858	1.725.936 76
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	35.065 98
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	434.698 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	62.719.866 63
— — 1859	66.872.113 79
Différence	4.152.247 16

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1860. Longueur exploitée 530 kilomètres
1859. — 480 —

Du 26 août au 1er septembre 1860.

70.520 Voyageurs	143.847 20
Bagages et Marchandises	250.799 25
Total	394.646 45
Semaine correspondante de 1859	343.905 »»
Différence	50.741 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.442.921 45
— — 1859	9.929.422 55
Différence	1.513.498 90

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1188 —

Du 26 août au 1er septembre 1860.

381.366 Voyageurs	654.934 20
Marchandises, etc. — Grande vitesse	66.962 40
— — Petite vitesse	438.303 40
Total	1.160.200 »»
Semaine correspondante de 1859	1.151 174 85
Différence	9.025 15
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	33.630.179 75
— — 1859	32.037.143 28
Différence	1.590.036 47

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 26 août au 1er septembre 1860.

181.515 Voyageurs	525.583 90
Bagages, Marchandises, etc	739.889 63
Total	1.265.473 53
Semaine correspondante de 1859	1.186.764 99
Différence	78.708 [illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	38.874.509 41
— — 1859	36.624.319 81
Différence	2.250.189 60

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 10 kilom.

Du 26 août au 1er septembre 1860.

2.558 Voyageurs	2.725 15
Bagages, marchandises, etc	70 55
Total de la semaine	2.795 70
Recettes depuis le 4 juin 1860	35.641 38

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 214 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 26 août au 1er septembre 1860

61.775 Voyageurs	220.012 41
Bagages, Marchandises, etc.	319.809 56
Total	539.821 97
Semaine correspondante de 1859	493.027 60
Différence	46.794 37
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	15.951.415 46
— — 1859	14.685.385 17
Différence	1.266.030 29

NOUVEAU RÉSEAU. — Août 1860

Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.
Longueur exploitée : 99 kilomètres.

17.734 Voyageurs	81.370 29
Bagages, Marchandises, etc	29.516 63
Total	110.886 92
Recettes depuis le 1er janvier 1860	451.685 41

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 26 août au 1er septembre 1860

29.336 Voyageurs	106.080 84
Bagages et Marchandises	80.816 21
Total	186.897 05
Semaine correspondante de 1859	1[illegible].951 54
Produit kilométrique annuel, en 1860	42.182 65
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus.	20.60 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	51.47 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.233 587 01
— — 1859	4.255.478 92

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Rouson.* }

1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 157 —

Du 26 août au 1er septembre 1860.

13.056 voyageurs	31.375 40
Bagages, Marchandises, etc.	43.312 26
Total	74.687 66
Semaine correspondante de 1859	62.048 77
Différence	12.638 89
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.318.392 22
— — 1859	2.048.752 »»
Différence	269.640 22

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 136 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 26 août au 1er septembre 1860

17.864 Voyageurs	37.852 48
Bagages, Marchandises, etc	30.760 79
Total	68.613 27
Semaine correspondante de 1859	56 813 14
Différence	11.800 13
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.821.697 51
— — 1859	1.762.697 59
Différence	58.999 92

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 26 août au 1er septembre 1860.

Voyageurs	4.925 05
Bagages, Marchandises, etc.	22 129 20
Total	27.054 25
Semaine correspondante de 1859	22.642 40
Différence	4.411 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	753.776 45
— — 1859	813 431 40
Différence	59.654 95

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 19 au 25 août 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1102 kil.

142.100 Voyageurs	312.069 60
Bagages et Marchandises	499.611 »»
Transports militaires	33.771 50
Total	845.452 10
Semaine correspondante de 1859	1.186.998 15
Différence	341.546 05

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 224 kil.

40.039 Voyageurs	76.229 05
Bagages et Marchandises	32.888 95
Transports militaires	2.937 »»
Total	112.055 »»
Semaine correspondante de 1859	121.379 77
Différence	9.324 77

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1326 kil.

En 1860	957.507 10
En 1859	1.308.377 92
Différence	350.870 82

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	27.935.097 50
En 1859	40.404.618 03
Différence	12.469.520 53

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1121 kilomètres. 1859. — 1121 —

Du 26 août au 1er septembre 1860

»»»»»» Voyageurs ....En florins	124.511 »»
»»»»»» »» quintaux Marchandises	308.756 »»
Total	437.267 »»
Semaine correspondante de 1859	434 240 »»
Différence	3.027 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	11.952 107 »»
— — 1859	11.500.556 »»
Différence	451.551 »»

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —

Du 19 au 25 août 1860.

36.400 Voyageurs		69.318 20
Bagages, Marchandises, etc.		41.508 74
Recettes diverses		835 95
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis		28.165 65
Transports militaires		2.824 19
Total		142.652 73
Recettes correspondantes de 1859	109.129 37	136.395 99
Transports militaires	27.266 62	
Différence		6.256 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860		4.111.378 72
— — 1859		4.733.986 08
Différence		622.607 36

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 19 au 25 août 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres. 1859. — ...... 482 —

12.650 Voyageurs		84.763 31
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		30.879 48
— (petite vitesse)		259.690 75
Total de la semaine		375.333 54

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres. 1859 — — 57 —

12.546 voyageurs	20.976 04	25.534 49
Bagages, March. (gr. vit.)	2.599 23	
Marchandises (petite vit.)	1.959 22	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.

1860. — Longueur exploitée ; 50 kilomètres.

1.054 Voyageurs	3.104 86	7.663 74
Bagages, March. (gr. vit.)	875 67	
Marchandises (petite vit.)	3.683 21	
Total des trois lignes réunies		408.533 77
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		10.191.476 88
Total		10.600.010 65

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres. 1859. — 27. —

Du 26 août au 1er septembre 1860.

38.387 Voyageurs	52.281 30
Marchandises et Bagages	26.341 10
Total	78.622 40
Période correspondante de 1859	72.827 87
Différence	5.794 53
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.068.121 04
— — 1859	1.906.772 25
Différence	161.348 29

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 217 kilomètres. 1859. — 230 —

Du 26 août au 1er septembre 1860

46.556 Voyageurs	99.617 10
Bagages, Marchandises	57.088 45
Total	136.705 55
Semaine correspondante de 1859	145.654 17
Différence	11.061 38
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.854.554 11
— — 1859	3.351 627 30
Différence	502.926 81

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 12 au 18 août 1860

33e semaine	25.211 45
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	37.027 25
Semaine correspondante de 1859	32.111 50
Différence	4 915 75
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.355.966 30

NORD DE L'ESPAGNE

Embranchement de Valladolid à Alar del Rey.

Ouverture le 1er août 1860.—Longueur exploitée, 118 kilom.

Du 22 au 28 août 1860.

Voyageurs	11.054 27
Marchandises	58.847 99
Total	69.902 26
Produit annuel par kilomètre	28.555 82
Recettes antérieures	182.192 02
Recettes totales depuis le 1er août 1860	252.094 28

SÉVILLE — XERÈS — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

24e semaine, du 12 au 18 août.

6.458 Voyageurs	28.534 75
Recettes antérieures depuis le 1er mars	583 356 93
Total	611.881 68

NOTA. — Le service des marchandises n'est pas encore organisé

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 24 au 30 août 1860.

18.086 Voyageurs	32.515 90
Bagages, Marchandises, etc.	20.038 21
Total	52.554 11
Semaine correspondante de 1859	43.282 86
Différence	9 271 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.303.0?2 28
— — 1859	1.603.184 96
Différence	299.837 32

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 51 kilomètres

Du 19 au 25 août 1860.

2.191 Voyageurs	2.279 85
Bagages, articles de messagerie.	276 16
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	8.997 14
Total de la semaine	11.553 15
Recettes antérieures	255.478 58
Total général	267.031 73
34e semaine de 1860	11.553 15
Semaine correspondante de 1859	1.839 06
Différence	9.714 10

ANVERS A GAND.

Août 1860..	70.916 06	8 1ers mois 1860	511.315 68
Août 1859..	70.943 87	id. 1859	476.088 15
Différence..	27 81		35.227 53

CHEMIN DE FER DU CENTRE, DE BELGIQUE

Recettes comparatives.

Juillet 1859. Longueur exploit., 23 k.	Juillet 1860. Long exploit., 36 k.	Augmentation en 1860.
Fr. 19.924 52	43.521 13	23.596 61

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Juillet	82.184 84	70.378 29	11.806 55	16.77
7 1ers mois	776.157 32	674.261 83	101.885 49	15.17

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Juillet	764,763 02	668,488 97	96,274 05	14.40
7 1ers mois.	9,221,243 66	8,531 696 29	660,557 37	7.83

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860	62.403
— — 1859	57.986
Augmentation en juillet 1860	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860	126.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859	124.345 98
Augmentation en juillet 1860	1.785 07

OMNIBUS DE PARIS

Du 26 août au 1er septembre 1860

		Par journée d'Omnibus de Paris.	de Banlieue
Recettes	266.914 30	84 03	52 99
Semaine correspondante de 1859	283.150 85	83 50	58 42
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	9.620.836 65	84 59	48 19
Période correspondante de 1859	9.981.805 55	87 55	56 47
Différence	360.968 90	2 96	8 28

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.

rue Laffitte, 17.

Obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée (emprunt de 60 millions).

Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre 1860, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, et par les succursales de la Banque de France dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement sera fait, à raison de : 11 fr. 17 par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt*; 12 fr. 50 par obligation nominative.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 septembre courant, de dix à deux heures, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17.

Dernier avertissement.

DÉCHÉANCE.

COMPAGNIE ROYALE PRIVILÉGIÉE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST DE BAVIÈRE

Quatrième versement.

Attendu que, suivant les divers avis qui ont été publiés les 21, 28 avril et 5 mai dernier, le délai fixé pour le quatrième versement sur les actions *des chemins de fer de l'Est de Bavière*, est expiré depuis le *huit juillet* dernier, l'administration prévient de nouveau MM. les actionnaires qui ont négligé d'effectuer ce versement, qu'ils n'ont plus que jusqu'au *huit octobre prochain* pour faire valoir auprès du conseil les empêchements légitimes ou indépendants de leur volonté qui les ont retenus, et invoquer la suspension des pénalités prononcées par l'article onze des statuts (**savoir: la perte de leurs droits d'actionnaires et celle des versements déjà opérés**), et que passé ladite époque du **huit octobre 1860**, aucune réclamation ne sera plus admise.

Munich, le 27 août 1860.

Le conseil d'administration.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Le conseil d'administration, ayant obtenu de S. Exc. M. le ministre des finances l'autorisation d'émettre, conformément à l'art. 2 des statuts, les quarante mille actions formant le complément du capital social du Comptoir, MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mardi 2 octobre prochain, à une heure de relevée, salle du Grand-Orient de France, rue Cadet, 16, à l'effet de fixer, sur la proposition du conseil, et en conformité de l'art. 3 des statuts, le taux et les conditions d'émission de ces quarante mille actions.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins dix actions. — Pour avoir droit de faire partie de l'assemblée, MM. les actionnaires devront déposer leurs titres, au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

De Crédit international mobilier et foncier.

Le nombre d'actions déposées pour l'assemblée générale annuelle convoquée pour le 10 septembre n'étant pas suffisant pour délibérer valablement, cette assemblée ne peut avoir lieu.

Aux termes de l'art. 49 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués de nouveau pour le 24 septembre courant, à trois heures, au siége social, à Genève.

MM. les actionnaires qui désireront assister à cette assemblée pourront déposer leurs titres jusqu'au 15 septembre:

A Genève, au siége social, rue du Rhône, 186;

A Paris, à l'agence, rue de Choiseul, 8.

Les cartes d'admission délivrées pour la première assemblée, seront valables pour la nouvelle.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par décision de l'assemblée générale du 31 mai dernier, le dividende de l'exercice 1859, fixé à quatre thalers, ou quinze francs, par action privilégiée, sera payé sous forme d'obligations de l'emprunt d'un million de thalers, décrété le 31 mai 1858.

Ces obligations porteront intérêt, à raison de six pour cent par an, payables le 1er juin de chaque année à Aix-la-Chapelle, à Paris ou à Bruxelles, où se fera aussi le remboursement des obligations à leur échéance, le 1er juin 1870.

L'échange de ces obligations se fera au pair, à partir du 1er octobre prochain, contre remise du coupon de dividende n° 5 des actions privilégiées, aux lieux susindiqués, avec jouissance du 1er juin 1860.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas le nombre de coupons nécessaires pour l'obtention d'une obligation de cent thalers, auront la faculté de compléter la différence par un paiement en écus, ou d'obtenir un titre fractionnaire.

MM. les actionnaires sont prévenus, en même temps, que, par délibération de l'assemblée générale du 31 mai dernier, M. Ernest Pepin-Lehaleur, ingénieur à Paris, a été nommé administrateur, en remplacement de M. Abel Laurent, démissionnaire.

Aix-la-Chapelle, le 1er septembre 1860.

Pour le conseil d'administration.

Le directeur général,

WILH VON DER HEYDT.

CHEMIN DE FER

de Paris à Strasbourg

BADEN-BADEN

La saison des eaux commence le 1er mai et se termine le 31 octobre. — Billets directs de 1re classe pour BADEN-BADEN et *vice versâ*, au prix de 63 fr. 75 c.; 2e classe, 48 fr. 10 c., y compris 30 kilog. de bagage jusqu'à destination.

Départ de Paris : à 7 heures du matin; *arrivée à Baden-Baden* à 7 h. 51 soir; *départ de Paris* à 8 h. du soir; *arrivée à Baden-Baden* à 10 h. 43 matin.

Retour de Baden-Baden : à 10 h. 25 matin; *arrivée à Paris* à 11 h. soir; *départ de Baden-Baden* à 3 h. 35 soir; *arrivée à Paris* à 5 h. 15 matin.— Après l'achèvement du pont-chemin de fer destiné à unir les deux rives du Rhin, le trajet, pour l'aller et le retour, s'effectuera en onze heures.

Lundi 10 septembre,

TROISIÈME JOURNÉE DES COURSES.

Services maritimes des Messageries impériales.

INAUGURATION DU SERVICE DE LA PLATA.

(Annexe du service du Brésil.)

L'administration a l'honneur d'informer le public que le paquebot à vapeur à roues de 250 chevaux

LA SAINTONGE

partira de BORDEAUX pour RIO-JANEIRO, touchant à Lisbonne, Saint Vincent, Pernambuco et Bahia, le 15 *septembre prochain*.

Ce paquebot, destiné à inaugurer le service annexe de la Plata sur la ligne du Brésil, prendra des passagers et des marchandises pour toutes ces destinations.

Le premier départ de Rio pour Montevideo et Buenos-Ayres aura lieu le 24 octobre prochain.

FORGE-HAUTE DE NOVÉANT

(MOSELLE)

Près la station de ce nom, à laquelle elle est reliée,

A VENDRE PAR ADJUDICATION

Sur la mise à prix de deux cent mille francs

En l'étude de Me GOUGEON, notaire à Metz, rue Serpenoise, 60,

LE LUNDI 29 OCTOBRE 1860, A DEUX HEURES DE L'APRÈS-MIDI

SERVICES MARITIMES DES Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNES TRANSATLANTIQUES DU BRÉSIL ET DE LA PLATA

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA avec correspondance à Rio-Janeiro avec le paquebot allant à Montevideo et Buenos-Ayres.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux BÉARN, commandant Aubry de la Noë, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 septembre pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 8 septembre 1860.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte et Alexandrie, Jaffa et Beyrouth. — Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 2 septembre.

SYRIE ET ANATOLIE. — Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 9 septembre.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER.— Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse est encore plus déserte qu'elle ne l'était le mois dernier. Cela s'explique par la venue tardive des beaux jours et par l'ouverture de la chasse. Il n'y a donc qu'un public d'habitués, des gens qui vivent ordinairement de la Bourse, mais qui ne la font pas vivre.

Les spéculateurs sérieux sont retirés depuis longtemps, et ceux qui sont restés les derniers sont partis pour la campagne, pour les eaux ou pour les ports de mer. En outre, les nouvelles manquent. La phase de la politique italienne, qui a commencé par le débarquement de Garibaldi, se développe peu à peu. Le *statu quo* est partout à l'ordre du jour. C'est dire assez que les affaires sont nulles et que les variations des cours sont insignifiantes.

Les causes de hausse et les causes de baisse se sont tellement contre-balancées, qu'en définitive, il ne s'est produit aucun mouvement.

Les affaires, loin de s'étendre, se sont amoindries de telle sorte, qu'on peut à peine constater l'existence d'une spéculation. Il y a toujours le même symptôme général à constater, c'est la rareté des titres, suite naturelle d'un découvert qui existe sur la rente et sur quelques valeurs de spéculation. C'est à cela qu'il faut attribuer le déport qui s'est produit sur la rente. Le déport étant une prime, une espèce d'intérêt que reçoit non pas le capitaliste pour avancer son argent, mais le porteur de titres pour les prêter, il ne se produit guère que dans les situations anormales. Tous les éléments de hausse existent, en effet, et sont paralysés par des causes étrangères, telles que les préoccupations de la politique extérieure.

La liquidation n'a pas été bien longue ni bien difficile : elle a cependant donné un instant de fermeté aux cours; mais les besoins de la liquidation une fois disparus on est retombé dans un calme qui est plus près de la faiblesse que de la hausse.

Samedi. — On commence la liquidation des chemins qui doit se terminer lundi. Les reports sont, à peu de chose près, aux mêmes prix qu'à la liquidation dernière. Sur le Crédit mobilier le déport est de 3 fr. Il y a report sur les autres valeurs : Orléans, 75 c.; Nord, 1 fr.; Lyon, 75 c.; Midi, 75 c.; Autrichiens et Lombards, 75 c. Au comptant, il y a toujours peu d'affaires en obligations françaises et étrangères. Les actions de Pampelune, sous l'influence de l'approche d'une partie de l'exploitation, ont atteint le prix de 480. Pendant toute la dernière partie de la Bourse, les affaires ont complétement cessé et les cours se sont arrêtés. Le résultat final de la journée est en somme de très-peu d'importance. Les positions du mois dernier sont presque généralement reportées, et la liquidation commence dans les conditions analogues à la précédente. Le cours de compensation du 3 0/0 a été coté 68 20 sur l'affiche officielle. Les derniers cours sont : 3 0/0, 68 20; Mobilier, 687 50; Orléans, 1,375; Nord, 957 50; Lyon, 886 25; Autrichiens, 482 50; Lombards, 477 50.

Lundi. — Une hausse de 1/4 des fonds anglais n'a exercé aucune influence sur le marché. La première cote des consolidés est arrivée à 93 3/8 1/2, et la seconde à 93 1/2 5/8. La liquidation des opérations engagées sur les actions des chemins de fer pendant le mois dernier, s'est terminée sans motiver le moindre débat. Les cours de compensation se sont ainsi établis : Orléans, 1,375, Lyon, 887 50; Nord ancien, 955; Nord nouveau, 870; Est, 630; Ouest, 582 50; Midi, 500; Dauphiné, 575; Genève, 360; Béziers, 90; Autrichiens, 480; Lombards, 475; Sardes, 390; Romains, 345; Russes, 480; Saragosse, 535; Séville-Cadix, 495; Barcelone, 450; Pampelune, 475. Au comptant, le 3 0/0 a varié de 68 à 68 10. On a coté le Comptoir d'escompte de 705 à 703 75; le Crédit foncier, de 900 à 897 50, et le Crédit mobilier, de 687 50 à 692 50. La Caisse générale des chemins de fer est à 290, et le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 113 75. On a traité l'Orléans à 1,375; le Lyon, de 887 50 à 890; le Nord ancien, de 955 à 957 50; le Nord nouveau, de 870 à 872 50; l'Est, de 630 à 625; l'Ouest, à 585, et le Midi, à 498 75. Les chemins autrichiens se sont cotés de 482 50 à 480; les Lombards, de 477 50 à 476 25, et les Romains, de 345 à 348 75; les Sardes, à 390; les Saragosse, à 535, et les Séville-Cadix, à 495. Le Barcelone a fléchi de 450 à 445. Le Pampelune était ferme à 477 50.

Mardi. — Les deux dépêches de Londres accusent sur les consolidés une réaction de 1/8. C'est un mouvement sans importance eu égard à la hausse de ces derniers jours, que justifiait le bilan très-satisfaisant de la Banque d'Angleterre. On recommence ce mois-ci le débat du mois dernier sur le cours de 68, si l'on peut appeler de ce nom quelques achats et quelques ventes sans importance. Les primes sont offertes à de faibles écarts au-dessus du ferme et ne trouvent pas preneurs. Le Mobilier est très-calme de 685 à 687 50. Les chemins sont bien tenus et généralement à des cours un peu plus élevés qu'hier. L'Orléans est demandé à 1,377 50; le Nord, à 960; l'Est, à 631 25; le Lyon, à 887 50; le Midi, à 500; l'Ouest, à 585; les Autrichiens, à 480; les Lombards, à 475; le Dauphiné, à 575; les Saragosse, à 535; les Romains, à 343 75; le Séville, à 491 25; le Pampelune, à 477 50. Il ne se fait que très-peu de négociations en valeurs financières et industrielles. La Caisse générale des chemins de fer est à 290; les Voitures, à 73 75; le Sous-Comptoir, à 115. Le 3 0/0 reste à 68 05; le Mobilier, à 685; l'Orléans, à 1,380; le Nord, à 958 75; le Lyon, à 888 75; les Autrichiens, à 480.

Mercredi. — Malgré l'absence d'affaires et de mouvement, on constate un revirement dans les dispositions de la spéculation, et le 3 0/0, ouvert à 68 05, cours de clôture de la veille, descend de nouveau au-dessous de 68. Sur les valeurs et les actions de chemins de fer, les négociations sont de plus en plus restreintes et suivent de loin la tendance de la rente. Cependant l'Orléans résiste à l'impression générale, et est ferme de 1,378 à 1,380. Ce sont particulièrement les Lombards et les Autrichiens qui se ressentent du mouvement attribué à des nouvelles financières de l'Allemagne et à une baisse assez importante de ces valeurs à Vienne. Les Autrichiens, ouverts à 480, rétrogradent rapidement à 475. Les Lombards sont à 472 50. Il y a quelques affaires à primes fin courant sur la rente. Les valeurs espagnoles sont l'objet d'un certain mouvement parmi les valeurs industrielles. On cote les Docks à 208 75, et le Sous-Comptoir, à 113 75.

Jeudi. — La situation est toujours celle que nous avons déjà signalée. Point d'affaires et une certaine nuance de faiblesse sur la rente et sur les principales valeurs. Il en résulte que la saison aidant, on ne s'engage pas dans de nouvelles opérations, et on semble d'accord pour attendre le retour de l'Empereur avant de prendre de nouvelles positions. La rente se traite à 68, plutôt au-dessous qu'au-dessus. Le 4 1/2 0/0, dont le coupon doit se détacher demain pour être payé à partir du 22 courant, est bien tenu à 97 90. Le Mobilier a varié de 680 à 682 50. Les chemins sont sans variations : l'Orléans est à 1,377 50 ; le Nord, à 957 50 ; l'Est, à 632 50 ; le Lyon, à 886 25 ; le Midi, à 495 ; l'Ouest, à 582 50 ; les Autrichiens, à 475 ; les Lombards, à 468 75 ; les Sardes, à 385 ; les Russes libérés, à 450 ; les Romains, à 340 ; le Barcelone, à 450. Sur le marché des valeurs financières et industrielles, on négocie la Caisse générale des chemins de fer à 290 ; les Ports de Marseille, à 425 ; le Comptoir Bonnard, à 51 25 ; les Voitures, à 73 75 ; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 113 75. Les obligations se placent facilement aux environs de 295. Parmi les obligations étrangères, celles des chemins de Pampelune sont demandées à 255 ; des chemins de fer romains, à 236 25. Le 3 0/0 reste à 67 90, en baisse sur la clôture de la veille.

Vendredi. — La rente débute à 67 85 et regagne d'abord rapidement le cours de 68; il y a même au commencement de la Bourse un petit mouvement qui semblerait indiquer des tendances plus fermes de la part des acheteurs; mais cette velléité ne dure pas longtemps, malgré l'arrivée des consolidés en hausse de 1/8. On a détaché le coupon du 4 1/2 0/0 sur le cours de 95 65 représentant 97 90, cours d'hier ; puis on a fléchi à 95 35, soit 97 60, ou 30 c. de baisse. On sait que les coupons du 4 1/2 et du 4 0/0, détachés aujourd'hui, seront payés le 22 courant. Le total de ces coupons dépasse 80 millions. Encore de l'argent comptant; mais le marché ne paraît pas s'en émouvoir beaucoup. Le Crédit mobilier varie peu entre 680 et 682 50. Les chemins sont aux cours de la veille, sauf le Lyon, qui a un peu monté à 887 50. L'Orléans fait 1,375; le Nord, 987 50; l'Est, 630; le Midi, 500; l'Ouest, 582 50; le Genève, 360. Les Autrichiens sont toujours lourds, à 473 75; les Lombards, à 470. Sur le marché industriel, les Sous-Comptoir sont demandés à 115; la Caisse des chemins de fer, à 293 75.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Abonnement du commandite	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou ACTIONS	VALEUR nominale des ACTIONS	RESTE à VERSER	ÉPOQUE De paiement des REVENUS.	DERNIERS intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES & CAISSES.						
C	Caisse générale des chemins de fer	253 75	100.000	500	»	janvier juillet	25 »
A	Banque de l'Algérie	750 »	2.000	500	»	[illegible]	12 50
Civ.	Comptoir Bonnard	410 »	7.500	1/7.500	»	janvier juillet	20 »
C	Comptoir [illegible] Bonnard et Cie	51 25	20.000	100	»	février	[illegible]
A	S. Comptoir des Entrepreneurs	113 75	7.000	100	»	[illegible]	7 50
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	[illegible]	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	300	5.000	[illegible]	[illegible]	57 50
A	Union des ports	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	néant
A	Lloyd français	»	1.200	[illegible]	[illegible]	février	124 05
A	[illegible]	»	200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Comptoir d'assurances	»	600	[illegible]	[illegible]	février	»
A	Mélusine	15 0/0 b.	400	[illegible]	[illegible]	mars	[illegible]
A	[illegible]	31 0/0 b.	300	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Sauvegarde	»	300	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Neptune	»	1.500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Comptoir	pair.	400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	[illegible]
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai [illegible]	[illegible]
A	Nationale	175 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	mars	[illegible]
A	Union	71 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	210 »
A	Soleil	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	France	66 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Urbaine	[illegible] 0/0 b.	1.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Providence	75 0/0 b.	2.000	2.500	[illegible]	avril	[illegible]
A	Aigle	»	380	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	21 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	[illegible]
A	Nationale	60 0/0 b.	3.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Phénix	5 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les ans	[illegible]
A	Caisse paternelle	»	12.000	50	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS TERRE.						
A	Omnibus de Paris	900 »	34.000	50	»	janvier juillet	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	1/34000	»	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	52 50	[illegible]	100	[illegible]	[illegible]	néant
C	Omnibus de Londres	42 50	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
C	Cie Imp. des Voitures de Paris	72 75	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1225 »	50.180	1 25	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	111 25	64.000	1/64000	»	juin	6 39
A	Bourgogne, actions de capital	980 »	37.700	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	135 »	37.700	1/37700	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	10.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	600	5.000	»	février août	250 »
A	Sambre à l'Oise	735 »	11.500	1.000	»	[illegible]	50 »
C	[illegible]	1500 »	2.300	1.000	»	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.000	1.000	»	[illegible]	50 »
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	63.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS ET PONTS.						
A	Ports de Marseille	437 50	30.000	1/30000	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	7.000	1.000	»	[illegible]	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	[illegible]
A	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	51 20 0
C	Nouveaux ponts réunis	290 »	4.000	1.000	»	[illegible]	51 50 0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie	300 »	10.000	500	»	janvier juillet	21 20 0
C	Marc-Fraissinet et Cie	115 »	»	»	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	742 50	48.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— paquets nouvelles	[illegible]	32.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	80.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.500	1/17500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	[illegible]	20.000	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Armement Darbey et Cie	[illegible]	30.000	500	»	mars septemb.	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »	3.600	1.000	»	[illegible]	30 »
Civ.	Point-du-Loup-Sud	100 »	2.800	1.000	»	avril	»
Civ.	Montieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	»	février août	12 50
A	Azincourt	1200 »	1.500	1/1500	»	[illegible]	néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»	[illegible]	[illegible]
A	Loire et Loire	600 »	1.800	1/1800	»	[illegible]	»
A	Épinac	1800 »	2.100	1/2100	»	décembre	125 »
A	Loire	147 50	80.000	1/80000	»	[illegible]	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	123 25	80.000	1/80000	»	[illegible]	9 »
A	Saint-Étienne	140 »	80.000	1/80000	»	[illegible]	10 50
A	Rive-de-Gier	215 »	80.000	1/80000	»	[illegible]	12 »
A	Montrambert et Sarthe	[illegible]	13.220	1/13220	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	722 50	24.000	1/24000	»	janvier juillet	[illegible]
A	Union et Loire	40 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Carmaux	27 50	10.000	150	»	[illegible]	4 »
A	Roche-la-Molière et Firminy	237 50	»	550	»	[illegible]	»
A	Houillères [illegible]	113 »	6.750	250	»	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	322 75	30.000	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	120	»	[illegible]	17 50

Abonnement du commandite	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou ACTIONS.	VALEUR nominale des ACTIONS.	RESTE à VERSER	ÉPOQUE De paiement des REVENUS.	DERNIERS intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa [illegible]	8 »	60.000	[illegible]	»	août	néant.
A	[illegible]	400 »	6.400	1/6400	»	[illegible]	»
A	Pontpéan, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	250 »	10.000	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	535 »	8.000	1.000	»	[illegible]	20 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	45 »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	465 »	5.000	1/5000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc	100 »	50.000	375	»	mars septembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	432 50	30.000	1/30000	»	[illegible]	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	3.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
A	Creusot, Saône-et-Loire	680 »	25.000	500	»	juin décembre	50 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	[illegible]	»
C	Fours Jackson	700 »	5.000	500	»	[illegible]	20 »
C	[illegible] Commentry	215 »	50.000	500	»	mars sept.	néant.
A	Horme	400 »	10.000	1/10000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	2.000	1/2000	»	[illegible]	30 »
C	Fourchambault	210 »	50.000	1/50000	»	[illegible]	12 »
C	Marnes et chemins de fer	462 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	[illegible]
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
C	Franche-Comté	470 »	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Marine [illegible] forges et chant.	718 75	10.000	1/10000	»	[illegible]	60 »
C	Firminy	270 »	»	500	»	[illegible]	17 50
C	Font-Lévêque, Vienne	140 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Montceau-et-Sambre (Belgique)	630 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence, Belgique	1240 »	5.600	1.000	»	septembre	»
A	[illegible]	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	CABLES.						
C	J.-F. Cail et Cie	680 »	11.000	500	»	septemb. mars	12 50
C	Chaponay et Cie	[illegible]	3.000	500	»	mai décembre	5 »
C	Gandillot et Cie	[illegible]	2.320	250	»	[illegible]	»
C	Gavioli de e. [illegible]	500 »	1.600	500	»	[illegible]	65 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	140 »	21.000	1/21000	»	[illegible]	12 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	145 »	240.000	100	»	janvier juillet	7 50
Civ.	Docks Louis-Napoléon	287 50	240.000	25	[illegible]	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	940 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	40 »	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Mines de gaz et usines de Paris	687 50	48.000	1/48000	»	avril octobre	6 »
A	Nord, Batignolles	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	»
A	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	»
A	Lyon, Nîmes, etc.	630 »	500	1.000	»	1er juin	65 »
A	[illegible]	360 »	1.600	1.000	»	[illegible]	25 »
A	[illegible]	900 »	600	500	»	[illegible]	17 50
A	Cherbourg	1800 »	1.000	500	»	[illegible]	100 »
A	Saint-Étienne	3380 »	1.000	1/1000	»	janvier juillet	»
A	Lyon	1310 »	7.000	1/7000	»	[illegible]	»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1710 »	2.100	1/2100	»	[illegible]	»
A	Metz	1650 »	1.000	1/1000	»	[illegible]	100 »
A	Rouen	650 »	»	»	»	[illegible]	»
A	Verdun	1500 »	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	31 25
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	587 50	8.000	500	»	août	31 »
C	Cohin	15 »	18.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Société Lainière	[illegible]	1.000	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Rémy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 25
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	7.200	1/7200	»	[illegible]	4 25
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	105	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.500 »	2.400	1/2400	»	[illegible]	750 »
A	Montluçon	400 »	24.000	500	»	[illegible]	néant.
A	Commentry (Belgique)	455 »	12.000	500	»	septembre	8 50
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	1.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie, Vidanges	250 »	21.000	500	»	[illegible]	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	100	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	10.000	100	»	[illegible]	néant.
C	Compagnie générale des Eaux	287 50	80.000	250	»	[illegible]	10 »
C	[illegible] Dupont et Cie	140 »	6.500	200	»	5 févr. juillet	10 »

Abonnement du commandite	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE	TAUX DE remboursement	Intérêt	ÉPOQUE De paiement des REVENUS.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	500	[illegible]	avril octobre.	25 »
500	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	[illegible]	[illegible]	[illegible]
500	Ports de Marseille	485 »	20.000	500	[illegible]	janvier juillet	20 »
500	Messageries imp. serv. marit.	541 25	12.000	500	[illegible]	avril octobre.	30 »
»	[illegible]	1150 »	»	1.250	»	[illegible]	50 »
»	— nouvelles	1160 25	18.000	1.250	[illegible]	février août	50 »
»	Grand'Combe — anciennes	1150 »	6.000	1.250	[illegible]	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1120 »	10.000	1.250	[illegible]	1er avril oct.	50 »
250	Canaux, charbonnages	[illegible]	2.000	500	[illegible]	janvier juillet	50 »
500	Télégraphe sous-marin [illegible]	[illegible]	12.500	125	[illegible]	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	450 »	12.000	500	[illegible]	janvier juillet	25 »
500	Aveyron, Decazeville 1857-[illegible]	[illegible]	8.000	600	[illegible]	janvier juillet	30 »
250	Compagnie générale des Eaux	231 25	20.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
250	Châtil. et Commentry	248 75	20.000	500	[illegible]	mai novembre	12 50
[illegible]	Horme, anciennes	447 50	2.110	312 50	[illegible]	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	272 50	7.000	300	[illegible]	30 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	400 »	8.000	450	[illegible]	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	536 25	»	625	[illegible]	15 janv. juillet	25 »
500	Gaz de Paris	485 »	23.500	500	[illegible]	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	[illegible]	23.727	250	[illegible]	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	305 »	3.400	300	[illegible]	15 mai nov.	18 »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 1er AU 7 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 1 Compt.	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Compt.	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Compt.	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Compt.	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Compt.	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Compt.	Vendredi 7 Terme
[illegible]	[illegible]	99	300 000	500	.	91 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1371 75	1375 ..	1375 ..	1377 50	1375 75	1370 ..	1375 75	1377 50	1375 ..	1375 ..	1375 ..	1375 ..
919	1298	99	400.000	400	.	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	956 25	...	957 50	957 50	957 50	958 75	956 25	958 75	957 50	955 ..	958 75	957 50
.	.	.	83 333	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	870 ..	...	872 50	865 75	870 ..	868 75	...	867 50	870 ..	...	870 ..	...
.	.	.	41 667	.	.	.	.	Nord obligations au 1er tirage	...	...	950 ..	...	950 ..	...	948 75	...	945 ..	...	945 ..	...
1019	1909	99	580 000	500	.	28 70 pour 1859	mai 1860	Est	630 25	630 ..	628 ..	630 ..	632 50	632 50	632 50	631 25	630 ..	630 ..	627 50	630 ..
1363	[illegible]	.	[illegible]	500	.	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	868 75	868 75	860 ..	868 75	860 25	868 75	868 75	867 50	868 25	868 25	868 75	867 50
783	1621	99	250.000	500	.	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	498 75	497 50	498 75	498 75	500 ..	498 75	495 ..	497 50	495 ..	...	497 50	500 ..
1188	2104	99	300.000	500	.	27 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	542 50	...	545 ..	545 ..	543 ..	548 75	541 25	542 50	540 ..	541 25	543 75	543 50
229	234	99	80.000	500	.	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	362 50	...	362 50	362 75	362 50	362 ..	360 ..	360 ..	...	360 ..	363 75	360 ..
38	52	99	36.000	500	.	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	90 ..	90 ..	94 75	.. ..	87 50	.. ..	85 ..	85 ..	90 ..	85 ..	90 75	85 ..
134	153	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	...	...	578 75	...	575 ..	...	577 50	...	... 50	...	...	...
154	410	99	42.000	500	.	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	...	...	440 ..	...	440 ..	...	440 ..	...	440 ..	...	440 ..	...
.	.	.	54 000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	435 ..	...	435 ..	...	430 ..	...	430 ..	...	430 ..	...	432 50	...
1323	1311	92	400.000	500	.	30 21 pour 1858	juillet 1860	Chemins autrichiens	463 75	463 75	470 ..	471 25	470 ..	470 ..	475 ..	477 50	475 ..	471 25	475 ..	475 ..
216	.	99	.	500	.	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	390 ..	368 75	392 50	368 75	392 25	397 50	395 ..	...	395 ..	...	395 ..	390 ..
.	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (125 fr. payés)	477 50	...	477 50	...	476 25	...	476 25	...	475 ..	...	473 75	[illegible]
.	.	.	.	.	.	.	.	Id. (tout payé)	...	...	...	...	470 ..	452 50	450 ..	...	470 ..	...	450 ..	...
50	175	99	80.000	500	.	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	222 50	.	221 25	.	222 50	.	221 25	.	221 25	.	221 50	.
208	247	99	72.000	500	.	4 0/0	avril 1860	Central suisse	...	.	...	.	415 ..	.	...	.	...	.	...	.
..	157	99	55.000	500	.	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	480 ..	...	477 50	...	477 50	477 50	475 ..	...	477 50	...	477 50	...
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	535 ..	535 ..	535 ..	535 ..	535 ..	535 ..	535 ..	...	533 75	531 50	532 50	535 ..
186	364	99	50.000	500	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	451 25	...	445 ..	448 75	447 50	...	450 ..	451 25	450 ..	450 ..	450 ..	...
.	619	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	343 75	...	343 75	...	345 ..	...	340 ..	...	340 ..	...	340 ..	...
1300	3133	99	750.000	500	250	...	mai 1860	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	477 50	477 50	476 25	476 25	475 ..	475 ..	472 50	473 75	468 75	480 75	470 ..	470 ..
.	.	99	36 000	500	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
.	139	99	47.500	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	515 ..	...	465 ..	...	491 25	...	490 ..	...	...	...	290 ..	...
.	723	99	200.000	500	.	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	...	...	452 50	452 50	455 ..	456 25	460 ..	460 ..	455 ..	456 25	...	...
.	.	90	5 000	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	375 ..	...	...	...	...	...	...	...	352 ..	...	300 ..	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	1	3	4	5	6	7
1850	3 000	1906	750	.	1 250	décembre.	40 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	1025 ..	...
1841-1849	12 000	1900	.	.	1 250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1843	2 775	1904	1100	.	1 250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8 000	1901	1125	.	1 250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	13.333	1909	750	.	1 250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	1153 50	...	...	[illegible]
1843	6.400	1900	.	.	1 250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
.	3 200	1937	.	.	1 250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	.	.	.	.	.	.
1843	1.000	.	.	.	1 250	février.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	.	.	.	.	.	.
1852-1854	34.536	1903	divers.	.	1 250	juin	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	[illegible]	...	...
1845-1847	15.000	1925	1000	.	1 250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	925 ..	...	...	...
1852	80.000	1905	1250	.	1 250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1030 ..	1030 ..	...	1035 ..	...
1847-1854	28 750	1939	divers.	.	1 250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	1000 ..	...	...	...	...	...
1851	24.000	1905	500	.	625	mai.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	485 ..	...	...
1854	102.514	1902	.	.	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	...	...	...	5[illegible]1 25	...	500 ..
1852	120.000	1954	.	.	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	515 ..	515 ..	515 ..	512 50	...	...
1852	[illegible]	1903	divers	.	650	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	492 50	490 ..	492 50	490 ..	490 ..	493 50
.	5.[illegible]	1905	.	.	540	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	.	.	.	.	.	.
1845	22.400	1935	500	.	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6 400	1910	.	.	1 250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1855	255.000	1959	.	.	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	293 75	295 ..	295 ..	290 25	295 ..	293 ..
1852	63 643	1956	.	.	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 .... gar.	...	...	...	...	...	...
1855	364.000	1954	divers.	.	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	...	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..	303 ..
1852-1860	1490.000	1951	divers.	.	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	300 ..	300 ..	300 ..	299 75	300 ..	299 75
1854-1860	750.000	1947	divers.	.	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	303 75	301 75	302 50	305 ..	305 ..	...
185[illegible]	97.719	1954	285	.	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	295 ..	...	295 ..	...	295 ..	290 ..
1857-1860	137 [illegible]	1954	.	.	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	295 ..	...	...	295 ..	[illegible]	[illegible]
.	250.000	1956	.	.	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	305 75	307 50	304 75	305 75	307 50	307 50
.	1.3[illegible]0 000	195[illegible]	divers.	.	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	295 ..	293 ..	293 75	290 ..	295 ..	294 ..
.	217.000	1953	285	.	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	290 75	297 50	290 75	290 75	290 75	[illegible]
.	449 700	1957	divers.	.	500	juin	15 ..	D°.	Midi .... gar.	290 75	293 75	295 ..	293 75	290 ..	290 ..
.	22 619	1956	290	.	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	287 50	287 50	...	285 75	280 ..	280 ..
1857	650 000	1959	divers.	.	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	296 25	297 50	297 50	297 5	297 50	[illegible]
.	15[illegible] 000	1956	.	.	500	.	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	296 ..	290 ..	290 ..	295 ..	[illegible]	[illegible]
.	14[illegible] 000	19[illegible]7	.	.	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné .... gar.	290 ..	[illegible]	295 ..	295 ..	[illegible]	[illegible]
1858	1 200 000	1956	.	.	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	289 75	288 75	289 75	288 75	288 75	290 75
.	[illegible]	1940	divers.	.	500	.	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	253 ..	252 50	[illegible]	[illegible]	251 75	252 50
1857	470.053	1919	divers.	.	500	.	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens .... gar.	250 ..	252 75	258 75	250 ..	250 ..	250 75
1858	[illegible]	1951	250	.	500	.	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	237 50	[illegible]	236 25	[illegible]	238 25	[illegible]
1860	.	1953	.	.	500	.	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	[illegible]	253 75	[illegible]	255 ..	253 75	[illegible]
1858	100 000	19[illegible]3	.	.	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	260 ..	[illegible]	250 ..	267 ..	260 ..	260 ..
1859	24.576	1957	300	.	500	.	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	258 25	258 25	...	257 50	...	[illegible]
1859	.	1906	.	.	500	.	15 ..	D°.	Séville à Xérès	258 75	258 75	258 75	258 75	...	...
.	300.000	1958	divers.	.	500	.	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	255 ..	255 ..	258 ..	256 ..	253 ..	[illegible]
.	109.500	1967	140	.	500	septembre.	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers	92 50	90 75	97 50	85 75	90 75	91 ..
1860	82.500	1967	260	.	500	.	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	235 75	233 75	235 ..	233 75	231 25	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 1 Comptant	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Comptant	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Comptant	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Comptant	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Comptant	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Comptant	Vendredi 7 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 25	68 15	68 10	68 05	68 15	68 15	68 ..	67 95	67 95	67 90	68 ..	67 85
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	97 90	97 90	97 ..	.. ..	97 90	97 90	97 85	97 75	97 50	.. ..	96 50	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2820 ..	.	2820 ..	.	2820 ..	.	2820 ..	.	2815 ..	.	2805 ..	.
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	708 75	710 .	703 75	707 50	700 ..	702 50	698 75	700 .	698 25	698 75	697 50	...
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	907 50	...	907 50	...	906 25	906 75	...	...	905 ..	...	905 ..	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	498 75	...	498 75	...	498 75	...	490 ..	...	490 ..	...	490 ..	.
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	462 50	...	462 50	...	462 ..	.	470 ..	.	470 ..	.	470 ..	.
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	101 25	.	101 25	.	100 ..	.	100 ..	.	100 ..	.	100 ..	.
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	95 ..	.	95 ..	.	95 ..	.	95 ..	.	.. ..	.	95 ..	.
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1015 ..	.	1015 ..	.	1015 ..	.	1015 ..	.	....	.	1015 ..	.
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	570 25	...	575 ..	...	577 50	577 50	575 ..	575 ..	575 ..	...	575 ..	...
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	667 50	662 75	672 50	666 25	665 ..	665 ..	663 50	662 50	660 ..	660 ..	664 25	662 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1115 ..	.	1115 ..	.	1115 ..	.	1115 ..	.	1115 ..	.	1115 ..	.
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	472 50	.	472 50	.	472 50	.	473 75	.	472 50	.	473 ..	.
Département de la Seine, Obligations 1857 jouiss. juillet 1860	233 75	.	235 ..	.	235 ..	.	235 ..	...	235 ..	.	235 ..	.
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	....	.	....	.	....	.	.	.	....	.	....	.
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 3/4	.	93 5/8	.	93 3/8	.	93 4/8	.	93 3/8	.	93 4/8	.
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	.. ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	78 25	...	78 85	.	77 90	...	77 50	...	77 ..	78 20	78 85	...
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	50 ..	.	50 ..	.	49 75	.	49 25	.	49 25	.	.. ..	.
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	.. ./.	.	75 3/8	.	.. ./.	.	78 ./.	.	78 ./.	.	77 ./.	.
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	76 3/8	.	78 1/8	.	78 ./.	.	77 1/2	.	77 1/8	.	77 1/2	.
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance juillet 1860	...	...	465 ..	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	.. ./.	.. ./.	39 3/8	.. ./.	39 7/8	.. ./.	39 3/4	.. ./.	.. ./.	39 3/4	39 3/8	.. ./.
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	.. ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.	48 ./.	.	.	.	.. ./.	.
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	.. ./.	.. ./.	48 ./.	.. ./.	48 ./.	.. ./.	45 1/4	.. ./.	48 ./.	.. ./.	48 ./.	.. ./.
D° intérieur, jouissance juillet 1860	47 3/8	47 1/4	.. ./.	.. ./.	47 1/4	.. ./.	47 4/4	.. ./.	.. ./.	47 1/4	47 1/8	47 1/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	.	.. ..	.	. ..	.	.. ..	...	.. ..	.	.. ..	.

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1045 — 19e ANNÉE — N° 37 — SAMEDI 15 SEPTEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

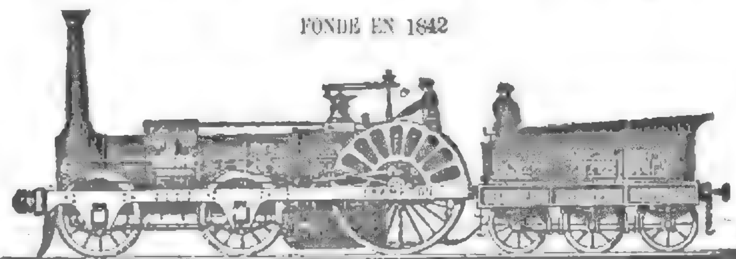
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris................ 10 fr. par an
Départements....... 12 —
Étranger............ 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le semestre d'intérêt échéant le 1er octobre 1860 sera payé, à dater de ce jour, à raison de 7 fr. 50 par obligation :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, 49, rue Grignan;

A Lyon, au syndicat des agents de change;

A Bordeaux, Id.;

A Toulouse, Id.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le *Moniteur* contient ce matin la note suivante :

« En présence des faits qui viennent de s'accomplir en Italie, l'Empereur a décidé que son ministre quitterait Turin. Un secrétaire reste *chargé des affaires* de la légation de France. »

Les événements se sont précipités depuis notre dernier Bulletin. De nouvelles complications sont venues s'ajouter à toutes les complications de la question italienne. Le roi de Naples a quitté sa capitale devant Garibaldi, les soldats du Piémont sont entrés dans les Etats de l'Eglise, et ainsi que l'annonce la note que nous reproduisons ci-dessus, l'Empereur a rappelé l'ambasseur de France à Turin.

Voilà assurément des faits bien graves et qui semblent donner raison aux politiques de la Bourse qui, les yeux sans cesse tournés vers les Alpes, prétendent faire dépendre les destins de l'Europe et rendre la France solidaire des événements de l'Italie. Cependant en examinant de bonne foi et sans parti pris la situation actuelle, on sera forcé de reconnaître que si elle est plus tranchée aujourd'hui, elle n'est pas pour cela plus dangereuse. Oui, l'opinion publique s'est émue de la décision prise par le roi de Piémont, mais le rappel de notre ambassadeur lui a donné immédiatement satisfaction. Cette mesure qui a suivi l'entreprise dirigée contre le territoire romain, dégage entièrement la responsabilité du gouvernement français qui, en proclamant le principe de la non-intervention en Italie, n'a pas entendu retirer à Rome la protection de son drapeau et de ses armes. Rome n'a donc rien à craindre.

Il paraît certain que, d'un commun accord, les puissances ont protesté contre l'envahissement des Etats pontificaux par l'armée piémontaise; tout cela est grave, nous le répétons; mais si quelqu'un joue gros jeu dans cette affaire, c'est le Piémont et non la France. La signification du rappel de notre ambassadeur ne peut être douteuse pour personne; c'est à ses risques et périls que le Piémont est entré dans les Etats romains, et, sans doute, quels que soient les événements qui surgissent, il se dégagera seul d'une situation dans laquelle il s'est engagé contre l'avis du gouvernement français.

Nous ne voyons donc pas en quoi ces incidents pourraient avoir ici un contre-coup redoutable. Regardons autour de nous. Pendant que le mouvement se généralise dans la Péninsule, l'Empereur et l'Impératrice continuent leur voyage triomphal au milieu des populations du Midi. La joie et la confiance éclatent partout sur leur passage, et, comme pour répondre aux cris de guerre qui viennent par delà les Alpes, partout on entend des paroles de paix et d'espérance. Les améliorations matérielles, le développement de la prospérité et de la richesse publiques, l'accroissement du bien-être général, telles sont les seules préoccupations qu'indiquent partout les paroles et les actes de l'Empereur.

Le discours prononcé par Sa Majesté à Marseille et que nous reproduisons plus loin, est encore un nouveau gage de cette politique de paix que Napoléon III ne se lasse pas de proclamer, comme pour répondre aux bruits calomnieux tant de fois démentis. Et au milieu de ces fêtes et de ces enthousiasmes sans cesse renaissants, le souverain visite les grands établissements, étudie les projets d'utilité générale et saisit toutes les occasions de récompenser les services rendus au pays, soit dans les hautes fonctions publiques, soit dans le commerce et l'industrie.

Ne nous préoccupons donc pas trop des Italiens et de l'Italie; si l'heure du fameux *fara da se* a sonné de nouveau, il faut laisser, comme le disait l'Empereur dans sa lettre à M. de Persigny, les événements s'accomplir, en se gardant bien d'y prendre part. La solution en sortira plus rapidement qu'on ne paraît généralement le croire. Quant aux grandes puissances, d'accord avec la France sur le fond, elles le seront facilement quant

à la forme; d'ailleurs, de ce côté, nous pouvons constater les symptômes les plus favorables.

La clôture du parlement anglais a mis fin à la petite guerre que la tribune et les journaux dirigeaient contre la France et son gouvernement, et l'Angleterre semble se remettre un peu de ses vaines terreurs, depuis que personne ne lui répète qu'elle court de grands dangers; l'Autriche, dans une circulaire de M. de Rechberg aux agents diplomatiques, proteste hautement contre toute pensée hostile à la France, et repousse la supposition d'un concours quelconque de sa part à une ligue offensive ou défensive des puissances européennes contre nous.

Tel est le résumé d'une situation qui peut paraître grosse d'orages au premier abord; mais qui, examinée de près, ne nous paraît pas si redoutable que tels ou tels voudraient la faire.

Il est sans doute inutile de répéter aujourd'hui ce que nous avons déjà dit tant de fois à la suite des appréciations politiques dans lesquelles les circonstances nous obligent à nous jeter, à notre corps défendant; malgré tout, les variations de la rente et des valeurs sont insignifiantes, et ce fait est la preuve la plus convaincante du peu d'influence qu'exercent les événements extérieurs sur le marché, si abandonné qu'il soit en ce moment. Ces événements peuvent bien paralyser la hausse qui dépendrait d'un mouvement et d'une activité qui font défaut, mais ils ne peuvent entraîner le 3 0/0 d'une manière notable au-dessous du cours de 68. Ainsi le 3 0/0 a monté aujourd'hui au comptant de 10 c. et à terme de 5 c. sur le cours de clôture de la veille. C'est là un symptôme important, surtout parce qu'il persiste.

Les recettes des chemins de fer continuent à indiquer une amélioration sans cesse progressive, et le bilan de la Banque de France tout en ne présentant que des résultats presque négatifs, constate cependant toujours une grande abondance de capitaux disponibles qui seraient immédiatement utilisés, si une reprise d'affaires rendait un peu d'activité aux transactions.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 »», ferme à 67 85.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50, ferme à 95 35.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	45.28 0/0
Dauphiné	43.30 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	37.01 0/0
Cordoue à Séville	24.87 0/0
Midi	23.19 0/0
Bessèges à Alais	14.08 0/0
Autrichiens	13.21 0/0
Lyon-Genève	11.07 0/0
Paris-Lyon-Méditerranᵉ (Paris-Marseille)	9.46 0/0
Nord	9 07 0/0
Orléans	8.50 0/0
Est	5.62 0/0
Ardennes	1.28 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	00 70
Union Suisse	2.09 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	5.49 0/0
Ouest suisse	9.13 0/0
Victor-Emmanuel	10.48 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	7 septembre.	14 septembre.	Différence en plus.	Différence en moins.
Rente 3 0/0	67 95	67 85	» »»	» 10
Rente 4 1/2 0/0	95 50	95 35	» »»	» 15
Banque de France	2800 »	2815 »»	15 »»	» »»
Consolidés	93 4/8	93 2/8	» »»	2/8
Crédit foncier	895 »»	887 50	» »»	7 50
Crédit ind. et com.	575 »»	575 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	682 50	675 »»	» »»	7 50
Comptoir d'Escᵗᵉ	697 50	690 »»	» »»	7 50
Orléans	1375 »»	1378 75	3 75	» »»
Nord	957 50	956 25	» »»	1 25
Nord nouveau	870 »»	865 »»	» »»	5 »»
Est	630 »»	627 50	» »»	2 50
Paris-Méditerranᵉ	687 50	688 75	1 25	» »»
Midi	500 »»	497 50	» »»	2 50
Ouest	582 50	577 50	» »»	5 »»
Genève	360 »»	350 »»	» »»	10 »»
Dauphiné	380 »»	367 50	» »»	12 50
Graissessac-Béziers	85 »»	85 »»	» »»	» »»
Ardennes ancien.	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	432 50	435 »»	2 50	» »»
Ch. Autrichiens	475 »»	460 »»	» »»	15 »»
Victor-Emmanuel	380 »»	362 50	» »»	17 50
Russes	472 50	463 75	» »»	8 75
Romains	340 »»	342 50	2 50	» »»
S.-Autr.-Lombard	470 »»	458 75	» »»	11 25
Sarag. Pampelune	477 50	475 »»	» »»	2 50
Saragos.-Alicante	535 »»	531 25	» »»	3 75
Sarag.-Barcelone.	450 »»	447 50	» »»	2 50
Nord-Espagne	456 25	455 »»	» »»	1 25
Guill.-Luxembour	380 »»	350 »»	» »»	30 »»

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	65	748	268	488
Au 9 Février	540	517	42	85	40	739	239	495
Au 8 Mars	544	489	44	84	40	710	221	216
Au 12 Avril	535	479	40	83	40	742	167	210
Au 10 Mai	522	468	39	94	40	764	126	210
Au 14 Juin	551	438	40	108	40	744	126	249
Au 12 Juillet	514	492	40	122	35	787	128	230
Au 9 Août	549	503	41	77	35	759	132	257
Au 13 Septembr.	**531**	**491**	**41**	**78**	**35**	**748**	**135**	[illegible]
Augmentation	»	»	»	1	»	»	3	»
Diminution	18	12	»	»	»	11	»	15

DISCOURS PRONONCÉ PAR SA MAJESTÉ L'EMPEREUR

au Banquet offert par le commerce de Marseille

« Messieurs,

« Le banquet offert par la chambre de » commerce me procure l'heureuse occasion » de remercier publiquement la ville de Marseille de l'accueil chaleureux qu'elle a fait » à l'Impératrice et à moi.

» Les démonstrations si unanimes d'attachement que nous avons reçues depuis le » commencement de notre voyage me touchent profondément mais ne sauraient » m'enorgueillir, car mon seul mérite a été » d'avoir une foi entière dans la protection » divine comme dans le patriotisme et le » bon sens du peuple français.

» C'est l'union intime entre le peuple et
» le souverain qui fait notre force à l'inté-
» rieur comme à l'extérieur, et qui nous a
» permis, malgré de grandes difficultés, de
» ne jamais arrêter notre marche progres-
» sive.

» Ce désir du bien, cet élan vers tout ce
» qui est noble et utile ne sauraient se ra-
» lentir aujourd'hui que les circonstances
» sont plus favorables et que la tranquillité
» est le vœu de tout le monde.

» Si quelques murmures envieux viennent
» de loin frapper nos oreilles, ne nous en
» inquiétons pas, ils se briseront contre
» notre indifférence, comme les vagues de
» l'Océan expirent sur nos côtes.

» Travaillons donc de toutes nos forces à
» développer les ressources de notre pays :
» les travaux de la paix ont à mes yeux des
» couronnes aussi belles que des lauriers.

» Dans l'avenir de prospérité et de gran-
» deur que je rêve pour la France, Marseille
» tient naturellement une large place par
» son énergie et l'intelligence de ses habi-
» tants comme par sa position géographique.
» A proximité du port militaire de Toulon,
» elle me semble représenter sur ces rives
» le génie de la France tenant d'une main
» l'olivier mais sentant son glaive à son côté.

» Qu'elle règne en paix sur cette mer, la
» cité phocéenne, par la douce influence du
» commerce ; qu'elle civilise, par la multi-
» plication des rapports, les nations barba-
» res ; qu'elle resserre les liens des nations
» civilisées ; qu'elle engage les peuples de
» l'Europe à venir se donner la main sur
» les rives poétiques de cette mer, et ense-
» velir dans les profondeurs de ses eaux les
» funestes jalousies d'un autre âge ; enfin, que
» Marseille se montre toujours telle que je
» la vois, c'est-à-dire à la hauteur des des-
» tinées de la France, et un de mes souhaits
» les plus ardents sera accompli.

» Je porte un toast à la ville de Marseille. »

M. J. Mirès a été décoré par l'Empereur à Marseille.

Sa Majesté qui, dans une excursion en mer, avait remarqué les grands travaux exécutés par M. Mirès ou avec son concours sur le port de la Joliette, et qui avait pris connaissance des propositions faites par lui pour la rénovation de la vieille ville, a fait appeler M. Mirès et les membres du Conseil d'administration des Ports de Marseille. Après avoir distribué plusieurs décorations à de grands industriels dont il avait visité les établissements, l'Empereur a remis la croix à M. Mirès, en lui disant : « Monsieur Mirès, je » vous accorde la croix de la Légion d'hon- » neur pour les beaux et grands travaux que » vous avez fait exécuter à Marseille. »

Ces quelques paroles, autant que la distinction elle-même, prouvent comment l'Empereur sait apprécier et reconnaître les services rendus aux grandes entreprises industrielles et au pays.

J.-G. Bordot.

LES CHEMINS DE FER ET LES CONSEILS GÉNÉRAUX.

II.

Les procès-verbaux des conseils généraux continuent à nous apporter l'expression des vœux des populations, en ce qui touche toutes les questions relatives à l'avenir des chemins de fer et à la création de ce troisième réseau qui doit relier aux deux autres les grands établissements industriels et les grands centres manufacturiers, en mettant en communication les lignes déjà concédées avec les lieux principaux de production et de consommation.

Nous continuerons donc de notre côté à passer en revue les divers projets émanant de l'initiative de l'administration supérieure, et dont les préfets ont entretenu les représentants des départements, ainsi que ceux qui ont pris naissance au sein des populations elles-mêmes, et par le concours spontané des intérêts industriels et commerciaux.

On comprend que nous ne puissions donner à cet examen une forme méthodique, puisque nous extrayons les renseignements qui sont la base de ce travail, au fur et à mesure qu'ils nous parviennent, des rapports des préfets ou des délibérations des conseil.

Nous trouvons dans le rapport de M. le préfet de l'Ardèche un exposé du projet relatif à un embranchement d'Annonay à Saint-Rambert destiné à mettre en communication avec la ligne de Saint-Rambert à Grenoble avec la grande ligne de Lyon-Méditerranée, la ville essentiellement industrielle d'Annonay. Annonay possède des papeteries très-importantes, des mégisseries qui emploient de nombreux ouvriers et qui alimentent les ganteries de Grenoble et de Paris, des filatures de soie, des moulinages, des ateliers de tissage, des minoteries considérables et des fabriques nombreuses de produits chimiques.

Le chemin de fer projeté mettrait la ville d'Annonay à même de soutenir la concurrence étrangère, et de lutter à l'intérieur avec les industries similaires des villes traversées par les grandes lignes de fer. Au reste, le projet dont il s'agit est étudié, il a été soumis au conseil des ponts et chaussées, et il va être mis à l'enquête. Nous donnons plus loin un extrait littéral de la partie du rapport de M. le préfet de l'Ardèche qui a trait aux voies et moyens de ce projet.

D'autres études sont commencées ou vont l'être pour le prolongement du chemin de Brives sur Auberas et sur Saint-Ambroix ; pour la ligne de Montélimart, et enfin pour la jonction du chemin de fer entre Brioude et Alais, par les vallées de la Loire et de l'Ardèche.

Dans le Jura, le rapport du préfet, en annonçant que plusieurs chantiers sont ouverts par la Compagnie de Paris à Lyon de Mouchard à Passenans et de Mouchard à Pontarlier, émet l'espérance que le raccordement de la ligne du sud du Jura sur celle de Dôle à Besançon sera l'objet d'une détermination prochaine, qu'un embranchement sera construit d'Andelot à Champagnole, et que le projet de l'exécution des travaux de Lons-le-Saulnier à Bourg sera soumis dans un bref délai au gouvernement et rapidement achevé.

Le conseil général de l'Ain poursuit ses démarches instantes à l'effet d'obtenir qu'on prolonge de Lons-le-Saulnier à Bourg, et de Bourg à Lyon par Villars, le chemin de fer qui doit être livré à la circulation, en 1862, entre Besançon et Lons-le-Saulnier.

Le préfet insiste, dans son rapport, sur ce fait avéré : que le nord-est et le midi de la France, une partie de la Suisse et de l'Allemagne ont le plus grand intérêt à la création de la voie ferrée la plus directe entre Besançon et Lyon. La distance, par la ligne actuelle de Dijon et de la vallée de la Saône, est de 284 kilomètres ; par Lons-le-Saulnier et Ambérieux, elle sera de 227, et 206 seulement par Villars.

Le rapport s'appuie sur cette considération qu'un courant actif de circulation a existé de tout temps entre Strasbourg et Lyon, par le pied du Jura ; mais qu'il a été détourné par suite de la création des diverses lignes qui relient Besançon à Lyon, par Dijon et la vallée de la Saône.

Un journal de Lyon, le *Progrès*, en rappelant à ce propos que le département de l'Ain a longtemps sollicité le passage de la ligne de Paris à Lyon sur la rive gauche de la Saône, et obtenu plus tard l'embranchement peu lucratif de Mâcon à Ambérieux soudé à la ligne de Genève, se demande ce que deviendra, si l'on crée la nouvelle ligne par Villars, le tronçon de Bourg à Ambérieux, et si ce tronçon n'est pas utilisé pour le transit de la Franche-Comté et de l'Alsace ? Il reconnaît toutefois, avec le rapport du préfet de l'Ain, qu'un chemin direct entre Bourg et Lyon, qui traverserait la Dombes, aiderait puissamment à la transformation de cette contrée.

Nous n'avons pas à discuter ici la légitimité et l'opportunité des vœux des conseils généraux à certains égards, et si nous citons ici l'opinion exprimée par un organe considérable de la ville de Lyon sur une question presque locale, c'est uniquement dans le but de constater la place importante qu'a prise aujourd'hui, à juste titre, l'étude des intérêts commerciaux et industriels dans la

presse départementale ; mais nous ne partageons pas les craintes exprimées par notre confrère ; les vœux des conseils généraux, représentants naturels des populations, ne peuvent toujours être exempts d'un caractère de personnalité qui ne saurait préjudicier en rien à l'importance qu'on doit attacher en principe à leur manifestation ; mais dans des matières touchant, comme la création des chemins de fer, à l'intérêt général, le contrôle de l'administration supérieure reste entier, et le conseil des ponts et chaussées a pour mission spéciale de l'éclairer sur la valeur réelle de prétentions souvent exagérées.

Pour rester dans le même rayon, nous citerons quelques délibérations importantes prises par le conseil général de Saône-et-Loire.

Ce conseil a émis, comme le conseil général du Jura, le vœu que le chemin de fer de Dôle à Chalon, qui doit être exécuté en juin 1863, soit établi de préférence par la rive gauche de la Saône et traverse les plaines agricoles de la Bresse. Il se fonde à cet égard sur ce que la rive gauche est dépourvue de tous moyens de transports économiques, tandis que la rive droite, très-rapprochée de la ligne de Chalon à Dijon et de Dijon à Dôle, est déjà desservie par la Saône et le canal du Rhône au Rhin.

Le même conseil a émis le vœu de voir continuer sans interruption l'exécution du chemin de fer de Chagny à Nevers et à Moulins, dont la première section doit être livrée à la circulation au mois de juillet 1861.

Il a demandé de la manière la plus pressante, et conformément à ses délibérations des années précédentes, la concession d'un chemin de fer partant de Paray, se dirigeant sur Mâcon par Charolles, dans le but de vivifier le Charollais et de faciliter l'écoulement des produits de cette contrée qui manque complétement de voies de communications, en la rattachant aux chemins de Genève et de Savoie.

Enfin, la continuation sans interruption du chemin de fer de Chagny, avec bifurcations sur Nevers et sur Moulins ; le maintien, pour la ligne devant se diriger sur Nevers, de la direction par le Creuzot, Etang et Decize, et l'établissement d'une seconde ligne d'Etang sur Autun, ont également fait l'objet des délibérations et des vœux du conseil du département de Saône-et-Loire.

On peut voir déjà par ce qui précède quelle émulation a créé au sein de l'administration préfectorale et des conseils généraux le programme des améliorations matérielles tracé par l'Empereur, à la tête desquelles il a placé en première ligne l'ouverture de voies ferrées nouvelles. Nous ne nous sommes encore occupé, et cela très-rapidement, que de quelques départements, et dans la suite de cette étude à laquelle nous ne pouvons assigner de limites précises, nous allons retrouver presque partout le même empressement des populations à solliciter l'exécution du programme impérial.

J.-G. Bordot.

ESSAI D'UNE NOUVELLE LOCOMOTIVE SUR LE CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

La légitime impatience avec laquelle le public attend le complément du réseau français, et, d'un autre côté, l'importance des appels au crédit nécessaires pour l'effectuer, ont donné lieu à plusieurs essais dans le but de diminuer la dépense de premier établissement des voies ferrées qui restent à construire. Une bonne solution de ce problème économique aurait une importance facile à saisir ; nous exposerons donc rapidement les principaux traits de celle qui est proposée par M. Ed. Roy.

Depuis longtemps déjà, M. Arnoux avait abordé cette question, et le système auquel il s'arrête a subi l'épreuve d'une pratique régulièrement suivie sur le chemin de fer de Sceaux. Comme dans toutes les expériences de ce genre, on a exagéré, dans l'établissement de cette voie, les difficultés que l'on voulait vaincre, en réduisant les rayons de courbure à des dimensions inférieures à celles qu'il serait même à désirer d'atteindre. Ces difficultés ont été surmontées d'une manière pratique par l'emploi des trains articulés. Quant aux wagons, la solution de M. Arnoux est complète ; malheureusement ce n'est là qu'une partie du problème, et une locomotive entièrement assortie au système Arnoux fait encore défaut, surtout pour le transport des marchandises.

C'est principalement par sa locomotive que se distingue le système de M. Ed. Roy. Cette locomotive est portée par quatre paires de roues qui sont toutes motrices, et par conséquent le poids total de la machine est employé à produire l'adhérence qui donne le point d'appui nécessaire à la traction. A cette particularité que l'on peut également bien rencontrer dans les locomotives ordinaires vient s'en adjoindre une autre qui donne son cachet d'originalité au nouveau système.

Des quatre essieux de la machine, les deux essieux intérieurs roulent dans des coussinets fixes, et leurs roues sont couplées à la manière ordinaire ; les deux essieux extrêmes roulent au contraire dans des coussinets qui, au lieu d'être fixés invariablement comme les précédents, sont ajustés dans des glissières obliquement dirigées par rapport aux essieux et à l'axe de la machine. La conséquence de cette disposition est la suivante :

Dans une machine à huit roues ordinaires, les quatre roues de chaque côté sont comprises dans un même plan vertical. Lorsque cette machine s'engage sur une courbe, le plan vertical des quatre roues d'un même côté coupe la courbe suivant une corde, et il faut nécessairement ou que les roues intérieures prennent un excès de saillie sur la voie du côté de la concavité de sa courbure, ou que les roues des extrémités en prennent un correspondant du côté de la convexité de la même courbure. Ce dernier effet est surtout sensible sur la roue d'avant et devient une des causes les plus actives de déraillement. A cela vient s'ajouter le parallélisme permanent des essieux agissant dans le même sens et donnant, en outre, lieu à des frottements de glissement qui fatiguent rapidement le matériel et augmentent dans une forte proportion les frais de traction.

Dans le système Roy, au contraire, les coussinets des roues extrêmes étant mobiles transversalement, ces roues n'éprouvent de déplacement latéral relativement aux rails que la quantité nécessaire pour gagner par la conicité des roues l'excédant de longueur que présente le rail externe sur le rail interne. De plus, la glissière des coussinets étant oblique, l'essieu déplacé dans le sens de sa longueur est en même temps légèrement dévié de sa direction primitive pour converger à peu près vers le centre de courbure de la voie.

Une disposition analogue a été adoptée pour les wagons. Chaque wagon est monté sur trois essieux. L'essieu central est à coussinets fixes, mais il est brisé ; ses deux moitiés, réunies par un fort manchon, peuvent tourner l'une sur l'autre afin de racheter, par l'indépendance des roues qu'il porte, l'inégalité des deux rails. Les essieux extrêmes sont à coussinets mobiles.

L'essai de ce système auquel nous avons assisté a été fait sur une voie spéciale en forme de 8, obtenue par le raccordement croisé de deux cercles de 80 mètres de rayon. Sous la charge ordinaire d'un train de voyageurs, la vitesse obtenue s'est élevée à 45 kilomètres par heure. Les wagons simplement retenus par les chaînes d'attache, sans serrage des tampons, à cause de la grande inclinaison que ces wagons prenaient les uns sur les autres, n'ont donné lieu qu'à un lacet peu sensible. L'expérience a donc réussi : c'était la seule chose qu'il fût possible de constater. Les questions soulevées par cette expérimentation sont en effet complexes.

Une économie dans l'installation de nos voies ferrées est incontestablement très-désirable, mais à la condition que les frais d'exploitation n'en recevront pas une surélévation trop considérable. Les bandages des roues de la locomotive et les rails n'éprouveront-ils pas un excès de fatigue ? La machine fonctionnera-t-elle dans son état ordinaire d'entretien avec la régularité qu'elle présente à sa sortie de l'atelier ? La convergence des essieux et le profil des bandages se conserveront-ils avec assez d'approximation pour écarter les dangers et maintenir la résistance à la traction dans des limites assez étroites ? Telles sont, entre autres, les questions qu'une pratique suffisamment prolongée peut seule résoudre, et il est à désirer que le système de M. Ed. Roy soit soumis à cette suprême épreuve. Quant à ces courbes de 80 mètres de rayon, nous les considérons comme des tours de force destinés à mettre en évidence des qualités sur lesquelles on veut attirer l'attention, mais nullement comme des données à suivre dans la pratique. D'un autre côté, on serait dans l'erreur si l'on considérait comme néces-

saires, avec le matériel roulant généralement adopté, les courbes à longs rayons que l'on rencontre sur les grandes lignes françaises. Ces courbures sont avantageuses, il est vrai, dans l'exploitation de la voie; mais on s'en est déjà grandement écarté dans les pays montagneux comme la Suisse et certaines parties de l'Autriche.

En résumé, la solution soumise à l'expérience est remarquable à plusieurs égards, et la question à laquelle elle se rattache est tellement importante qu'elle doit fixer toute l'attention des hommes spéciaux sur les travaux de M. Roy.

MARIÉ DAVY.

CHEMIN DE BORDEAUX AU VERDON.

Si l'on en croit un journal de Royan, il paraît que le projet de chemin de fer de Bordeaux au Verdon, dont on ne parlait plus depuis longtemps, si ce n'est pour dire qu'il était entièrement abandonné, va être repris, et que cette voie ferrée sera, en partie, à la charge du gouvernement, qui veut en faire, dit-on, une voie stratégique.

Si ce projet se réalise dans ces conditions, il est probable, ajoute la feuille que nous citons, qu'avant longtemps Royan sera relié à Rochefort ou à Saintes par un embranchement.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis aujourd'hui en assemblée générale extraordinaire, sous la présidence de M. Vincent Dubochet, président du Conseil d'administration.

Cette réunion avait pour objet la communication du nouveau traité passé avec la ville de Paris et la Compagnie, à l'occasion de l'annexion de la banlieue à la capitale.

Nous nous bornons à donner aujourd'hui le texte des résolutions présentées à l'assemblée et qui ont reçu son approbation.

RÉSOLUTIONS.

L'assemblée générale approuve :

1° Le traité préparé contradictoirement entre l'administration municipale et les représentants de la Compagnie, et adopté par le Conseil municipal, après modification, dans les termes de sa délibération du 17 août 1860;

En conséquence, sont également approuvées les conventions intervenues avec la Compagnie du Nord, et tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour les réaliser ;

2° Les modifications aux statuts, proposées par le Conseil ;

3° L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à discuter et à accepter, s'il y a lieu, les changements qui pourraient être demandés par le conseil d'Etat.

Le traité nous a paru à première audition d'une grande importance, en raison des changements considérables qu'il introduit dans le nouveau pacte social. Nous nous réservons de l'apprécier. Du reste, aussitôt que la Compagnie nous l'aura communiqué, nous le mettrons sous les yeux de nos lecteurs, ainsi que le rapport qui lui sert de commentaire.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 8 SEPTEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 8 septembre
Paris-Méditerranée......	46.219 64	836 25
Nord....................	41.676 64	958 75
Orléans.................	29.937 44	1378 75
Ouest...................	28.533 80	582 50
Est.....................	25.305 97	631 25
Bességes................	23.770 28	440 » »
Genève..................	18.830 22	360 » »
Midi....................	16.790 86	498 75
Ardennes................	14.554 14	440 » »
Dauphiné................	14.236 22	560 » »
Autrichiens	fl. 9.391 65	475 » »
	Au 1er septembre	
Madrid à Alicante.......	22.462 16	535 » »
Lombards-Vénitiens-Sud..	21.135 20	477 50
Victor-Emmanuel.........	16.890 50	368 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

PRODUCTION ET CONSOMMATION DE LA HOUILLE.

STATISTIQUE COMPARATIVE.

« Comme le nombre de kilogrammes de blé consommé par individu donne la mesure de la prospérité et du bien-être d'un peuple, de même la consommation du charbon par habitant est le meilleur guide pour apprécier la vigueur de l'industrie d'un pays. »

Cet axiome économique, qui sert d'introduction à un travail de statistique récemment publié par un journal belge, le *Moniteur des intérêts matériels*, serait peut-être encore plus vrai, appliqué à la production. Il est certain, en effet, que la houille est la plus grande richesse que puisse posséder un pays, puisque, d'une part, toutes les industries profitent de cette richesse, et que, de l'autre part, l'exportation des produits qui ne sont pas consommés sur place procure des bénéfices considérables. Mais cette production a surtout de l'importance, en ce que son développement progressif permet à l'industrie nationale de s'affranchir peu à peu de l'importation, et de ne se trouver en aucun cas à la merci des exigences du marché étranger.

La production du charbon se trouve très-inégalement répartie sur les territoires, non pas que les formations géologiques houillères soient rares, mais parce qu'elles se présentent rarement dans de bonnes conditions d'exploitation ; souvent les mines sont situées dans des pays privés de communication ou de bras, et c'est ainsi que, tout en offrant à l'industrie une exploitation facile, elles restent sans valeur, les bénéfices ne devant jamais être, dans le cas dont nous parlons, en proportion avec les sacrifices à faire.

Ces obstacles, qui nuisent depuis si longtemps en France au développement des exploitations houillères et à la progression rapide de la production, vont peu à peu disparaître; en inaugurant la réforme économique qui doit élargir le cercle des échanges entre l'Angleterre et la France, et bientôt sans doute entre toutes les nations de l'Europe, le gouvernement de l'Empereur a décidé les mesures nécessaires pour assurer, par la facilité des communications et le bas prix des transports, le développement de la production de la houille, qu'on a appelé, avec raison, le pain de l'industrie. Dès sa dernière session, le Corps législatif a été appelé à voter la construction de plusieurs chemins de fer dont le but principal est de fournir rapidement et à bon marché aux grands centres industriels la houille dont ils font une consommation si considérable, de manière à les mettre à même de lutter, à armes égales, avec l'étranger.

Mais nous sommes à peine entrés dans la voie nouvelle tracée par l'Empereur, et il y a beaucoup à faire encore pour encourager le développement sur notre territoire des exploitations houillères mêmes. Ce n'est pas, nous l'avons dit déjà, la houille qui manque, ce sont les voies de communication qui sont presque partout insuffisantes, et c'est là une des questions les plus complexes qui soient en ce moment à l'étude.

En attendant que les améliorations reconnues indispensables viennent changer les conditions actuelles de notre production houillère, il ne sera sans doute pas sans intérêt d'extraire quelques-uns des chiffres publiés par le *Moniteur des intérêts matériels*, d'après des statistiques qui semblent présenter toutes les probabilités d'exactitude, et de les consigner ici comme un point de repère auquel on pourra se référer plus tard, pour juger les résultats à mesure qu'ils se produiront.

L'industrie française a d'ailleurs sous les yeux des exemples qui sont de nature à lui inspirer la confiance ; sans parler de la Belgique, si favorisée sous le rapport de la ri-

chesse du sol, n'avons-nous pas vu la production de la houille en Prusse s'accroître de 151 0/0 de 1850 à 1858, et s'élever dans cette période, dans les grandes exploitations de la Silésie, de la Thuringe, de la Westphalie et des provinces du Rhin, de 4,155,648 tonnes, chiffre de 1850, à 10,417,295 tonnes en 1858. Pendant la même période l'augmentation en Belgique n'avait été que de 53 0/0.

Or, nous possédons dans le Nord, dans le Midi, et sur presque toutes les parties du territoire un nombre considérable de gisements houillers complétement délaissés ou à peine exploités, qu'il sera facile de mettre en valeur. Il ne faudrait pour cela, avec les intentions exprimées par le gouvernement de l'Empereur et les moyens dont il dispose, qu'un peu d'encouragement à l'esprit d'entreprise pour l'arracher à l'inertie des dernières années.

Voici, pour revenir à notre point de départ, les chiffres comparatifs de la production et de la consommation moyenne de la Grande-Bretagne, de la Prusse, de la Belgique et de la France pendant l'année 1858 :

	Grande-Bretagne.	Prusse.	Belgique.	France.
Populat. (nombres ronds), en 1858.	29,000,000	17,800,000	4,600,000	37,000,000
Product. en houill. tonnes.	66,018,787	10,417,206	8,925,714	8,400,000
Consom. en houill. tonnes.	59,414,832	9,417,296	5,952,003	13,612,946
Product. par hab., kilog.	2,278	585	1,940	227
Consom. par hab., kilog.	2,049	529	1,292	368

On voit par les chiffres qui précèdent que ce sont les pays qui produisent le plus qui consomment la plus grande quantité de combustible.

Les renseignements statistiques sur la France manquent pour les dernières années par suite du système de publication encore adopté par l'administration française, qui préfère retarder de plusieurs années la publication de documents espérant arriver à une précision rigoureuse; quelques chiffres du tableau suivant sont des estimations faites par M. Gonot, ingénieur.

FRANCE.

ANNÉES	Production — tonnes	IMPORTATION de Belgique. — tonnes	de Grande-Bretagne. — tonnes	de Prusse. — tonnes	d'autres pays. — tonnes	TOTAL. — tonnes	Exportation. — tonnes	Consommation. — tonnes
1855	7.453.048	2.525.500	732.061	538.134	847	3.817.162	112.439	11.157.771
1856	7.933.201	2.419.446	883.380	607.022	5.831	3.915.679	97.783	11.751.097
1857	7.900.000	2.464.985	1.154.391	678.834	28.279	4.326.489	145.000	12.081.489
1858	8.500.000	2.680.207	1.133.923	725.124	5.280	4.544.534	131.380	12.813.154
1859	8.800.000	2.826.515	1.166.691	635.084	17.470	4.645.760	135.000	13.310.760

Dans le tableau ci-dessus ne sont pas comprises les importations de coke; elles ont été :

	tonnes.		tonnes.	
1855.	505,530	corresp. à	842,550	houille.
1856.	495,996	—	826,660	—
1857.	495,331	—	825,552	—
1858.	479,875	—	799,792	—
1859.	453,573	—	755,995	—

La proportion de houille nécessaire à la production du coke était calculée 100 kil. houille pour 60 de coke. En ajoutant la dernière colonne de ce tableau au chiffre de la consommation de houille proprement dite, notée dans le tableau précédent, on arrive à la consommation générale du charbon, tant brut que carbonisé.

		tonnes.
1855	Consommation totale de France,	12,000,321
1856	—	12,577,757
1857	—	12,907,041
1858	—	13,612,946
1859	—	14,066,721

F. Grimaud.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

ARDÈCHE.

« J'ai suivi avec sollicitude, dit le préfet de l'Ardèche dans son rapport, toutes les questions relatives à l'avenir des chemins de fer dans notre département, et dès à présent j'ai à vous parler, entre autres projets, d'un embranchement d'Annonay à Saint-Rambert.

» La ville d'Annonay est essentiellement industrielle; elle possède des papeteries qui rivalisent avec les plus beaux établissements de France; des mégisseries qui occupent plus de dix-huit cents ouvriers et alimentent presque entièrement les ganteries de Grenoble et de Paris; des filatures de soies, des moulinages, des ateliers de tissage, des fabriques de produits chimiques, des minoteries considérables.

» Placée au pied des montagnes de la Haute-Loire, au confluent de deux rivières, la Deume et la Cance, elle a pu développer tout à la fois son commerce, en servant d'entrepôt à la montagne, et son industrie en s'aidant de ses deux cours d'eau.

» Peu de villes aujourd'hui offrent un aspect plus intéressant et une activité industrielle et commerciale plus sérieuse et plus confiante.

» Mais il faut soutenir la concurrence étrangère; il faut lutter avec les villes plus heureuses traversées par les grandes voies ferrées qui emportent au loin les produits, en livrant à bon marché les matières premières. Il faut un chemin de fer à Annonay.

» Grâce à l'initiative généreuse de ses habitants, au zèle de son excellent maire, aux actives démarches de notre président, représentant si dévoué de la ville qui se rappelle avec orgueil qu'elle fut le berceau de Boissy-d'Anglas, un chemin de fer, ce puissant auxiliaire de la production, sera prochainement accordé, je l'espère, à la population laborieuse de la ville d'Annonay.

» Un projet d'embranchement d'Annonay à Saint-Rambert a été étudié avec soin par un ingénieur aussi modeste que distingué, M. Bouvier. Ce projet a été soumis au conseil général des ponts et chaussées, et il va être mis immédiatement à l'enquête, conformément aux instructions de S. Exc. M. le ministre des travaux publics.

» Le projet de M. Bouvier franchit le Rhône au-dessus de Saint-Rambert, traverse en remblai la plaine de la rive droite, s'élève avec une rampe de 19 mill. pour pénétrer dans la vallée de Saint-Désirat, suit cette vallée jusqu'au confluent des ravins du Colombier et de la Font-Salé qu'il traverse en viaduc, passe sous la route impériale 82, au-dessus des Barges, pénètre dans le ravin de Midon, et arrive enfin avec une pente de 15 à Annonay. Le développement sera de 19 kilom. environ; la dépense totale, de 7 millions.

» Quant au rendement, l'ingénieur l'évalue à 971,700 francs, savoir: voyageurs, 227,200 fr.; marchandises, 744,500 fr., dont il faut déduire, pour frais d'exploitation, 583,202 fr.; — resterait, comme dividende, 388,398, soit, pour un capital de 7 millions, 5 fr. 55 0/0.

» La concession de la ligne d'Annonay à Saint-Rambert devrait tout naturellement revenir à la Compagnie de la Méditerranée, qui a déjà acquis la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, et qui a un intérêt incontestable à l'établissement de l'embranchement d'Annonay.

» Mais l'administration supérieure, dans sa haute sagesse, appréciera à qui et dans quelles conditions la concession doit être faite. Nous n'avons, quant à présent, Messieurs, qu'une chose à faire proclamer bien haut l'utilité du chemin de fer d'Annonay, et invoquer la justice souveraine du gouvernement.

» Tous les intérêts sont solidaires, Messieurs; sans doute le chemin de fer d'Annonay sera fait au profit exclusif de cette dernière ville, mais ce chemin, en apportant la richesse dans un des centres les plus importants, fera bien vite refluer vers les autres parties du département la prospérité et le bien-être.

» Nous poursuivrons aussi la réalisation d'autres projets. Aubenas, cette sœur rivale d'Annonay, ce grand marché des soies du Midi, a droit également à son chemin de fer.

» Je vais pousser avec activité les études du prolongement du chemin de Privas sur Aubenas et Saint-Ambroix. Je ferai ensuite étudier la ligne de Montélimart, si la traversée de la chaîne basaltique du Coiron est reconnue impraticable. Enfin, je n'oublierai pas que, dans toutes vos sessions, vous avez émis le vœu que la jonction du chemin de fer entre Brioude et Alais soit établie par les vallées de la Loire et de l'Ardèche, et toujours, soyez-en bien convaincus, Messieurs, je joindrai ma voix à la vôtre pour éclairer le gouvernement sur ces grands intérêts du département de l'Ardèche. »

JURA.

(*Extrait du rapport de M. le Préfet du Jura au conseil général.*)

Les voies ferrées destinées à sillonner le Jura se construisent avec des conditions d'activité qui sont loin encore de répondre à notre vive et légitime ambition de nous sentir enfin replacés, au point de vue de la facilité des relations agricoles et industrielles, sur le même pied que les départements limitrophes; mais je n'en éprouve pas moins une véritable satisfaction, en vous indiquant que plusieurs chantiers sont ouverts par la Compagnie Paris-Lyon, de Mon-

chard à Pasennans, de Mouchard à Pontarlier. Le Franco-Suisse ne peut plus nous être disputé, soustrait; il n'a pas seulement pour lui la consécration de décrets devant lesquels certaines compétitions ne s'étaient pas arrêtées, il nous appartient aujourd'hui par des travaux en cours d'œuvre. Espérons qu'en face du fait accompli, nous reviendrons au calme dans notre possession séculaire de cette grande voie. Des compensations, du reste, ont été données à nos voisins, et, ce qui doit nous inspirer une nouvelle confiance dans la sagesse gouvernementale, c'est que ces compensations sont profitables aux intérêts de toute la province. La ligne de Besançon à Vesoul est la continuation de celle du pied du Jura: la ligne de Gray à Besançon, à l'aide de son embranchement de Gray à Ougney, nous ouvre des voies nouvelles pour communiquer avec la Champagne, et la vente de la ligne de Bans à Ougney, faite par les Forges de Franche-Comté, a valu à cette Compagnie des capitaux dont la libre disposition n'était pas chose indifférente au lendemain du traité passé avec l'Angleterre. Espérons maintenant, Messieurs, que le raccordement de la ligne du pied du Jura sur celle de Dôle à Besançon sera promptement déterminé; espérons qu'un embranchement sera fait d'Andelot à Champagnole; que le tracé de la ligne de Dôle à Chalon suivra la rive gauche de la Saône; espérons surtout que la Compagnie soumettra à bref délai au gouvernement le projet de ses travaux de Lons-le-Saulnier à Bourg, et achèvera rapidement, jusqu'à cette dernière ville, une voie qui répond à des besoins multiples, pressants, et à des exigences de l'opinion trop faciles à justifier pour n'être pas promptement satisfaites.

AIN.

Dans son rapport au conseil général, M. le préfet de l'Ain parle en ces termes des chemins de fer à établir encore dans ce département:

« Le chemin de fer de Besançon à Bourg sera ouvert, en 1862, entre Besançon et Lons-le-Saulnier; mais les travaux ne sont pas encore commencés entre Lons-le Saulnier et Bourg, malgré les vives instances faites près du gouvernement et de la compagnie concessionnaire.

» Le département sollicite depuis longtemps le prolongement de ce chemin sur Lyon, par Villars; de puissantes considérations d'intérêt général et d'intérêt local militent en faveur de ce prolongement et le recommandent à la bienveillante attention du gouvernement.

» Un courant actif de circulation a existé de tout temps entre Strasbourg et Lyon, par le pied du Jura; mais les relations commerciales de cette partie de la France, par suite de la création de diverses lignes ferrées qui relient Besançon à Lyon, par Dijon et la vallée de la Saône, ont été détournées de leur direction naturelle, et c'est pour donner satisfaction aux populations du Doubs, du Jura et de l'Ain, blessées dans leurs intérêts, et pour éviter un allongement de parcours considérable, qu'a été concédé le chemin de fer de Besançon à Bourg. Mais cette satisfaction est loin d'être complète, parce que le chemin de fer de Bourg à Lyon, par Ambérieux, n'est pas non plus la voie directe entre ces deux villes, et ne dessert qu'imparfaitement les relations du Nord-Est; il faut un chemin direct entre Bourg et Lyon, comme entre Besançon et Lyon.

» Ce chemin, qui traverserait la Dombes, aiderait puissamment à la transformation de cette malheureuse contrée, à laquelle deux voies ferrées qui la contournent non-seulement sont inutiles, mais portent un préjudice notable, en lui enlevant tous les avantages dont elle commençait à jouir, depuis la rectification, par Villars, de la route impériale n° 83.

» Le nord-est et le midi de la France, une partie de la Suisse et de l'Allemagne ont le plus grand intérêt à la création de la voie ferrée la plus directe entre Besançon et Lyon. La distance, par la ligne actuelle, de Dijon et de la vallée de la Saône, est de 284 kilomètres; par Lons-le-Saulnier et Ambérieux, elle sera de 227, et de 206 seulement, par Villars. »

SAONE-ET-LOIRE.

Voici les résultats des délibérations du conseil général de Saône-et-Loire relativement aux chemins de fer qui intéressent ce département.

Chemin de fer de Chalon à Dôle.

Sur la proposition qui lui en a été faite par plusieurs de ses membres, et de l'avis de sa commission des travaux publics,

Le conseil général, considérant que le tracé par la rive gauche de la Saône est appelé à servir les besoins de nombreuses populations dépourvues de tous moyens de transports économiques, tandis que la rive droite, très-rapprochée de la ligne de Chalon à Dijon et de Dijon à Dôle, est déjà desservie par la Saône et le canal du Rhône au Rhin;

Considérant qu'il importe surtout aux intérêts agricoles si recommandables de cette partie du département de lui assurer toutes facilités pour l'introduction des engrais de tous genres si nécessaires au développement de son agriculture et pour l'exportation de ses produits;

Emet le vœu pressant que le chemin de fer de Dôle à Chalon, qui, aux termes du cahier des charges de sa concession, doit être entièrement exécuté en juin 1863, soit établi de préférence par la Bresse (rive gauche de la Saône).

Chemin de fer de Chagny à Moulins et Nevers.

Le conseil général, sur la proposition de sa commission des travaux publics, désireux de voir terminer le plus promptement possible cette importante ligne,

Emet le vœu le plus pressant pour que le gouvernement fasse continuer sans interruption l'exécution du chemin de fer de Chagny à Nevers et à Moulins, dont la première section, déjà commencée entre Chagny et Monceau-les-Mines, sur une longueur de 45k,76, doit être livrée à la circulation au mois de juillet 1861, avant le chômage du canal du Centre.

Chemin de fer de Paray à Mâcon.

Déterminée par les espérances qui ont été données de la prochaine concession du chemin de fer de Paray à Mâcon, la commission des travaux publics propose au conseil de renouveler dans les termes ci-après le vœu qu'il a déjà émis à ce sujet dans ses précédentes sessions.

« Le conseil général renouvelle de la manière la plus pressante le vœu que le gouvernement fasse la concession d'un chemin de fer qui, partant de Paray, en passant par Charolles, se dirigerait sur Mâcon où il se rattacherait aux chemins de Genève et de la Savoie, et relierait ainsi plus directement et plus naturellement l'est à l'ouest de la France, en même temps qu'il vivifierait le Charollais, si pauvre en voies de communication, pour l'écoulement de ses riches produits et pour procurer à moins de frais les engrais qui lui manquent.

» Il demande, en outre, que cette concession soit accordée assez à temps pour que les travaux soient entrepris et achevés à l'époque où le chemin de Chagny à Moulins, en voie d'exécution, sera livré à la circulation. »

M. le président témoigne le désir que l'on insère dans le texte de ce vœu, à la suite du mot *concession*, les termes *avec subvention*, par compensation des grands intérêts généraux que la ligne ferrée dont il est question est appelée à desservir.

Plusieurs membres ayant exprimé la crainte que l'introduction de ces termes affaiblisse, aux yeux du gouvernement, la haute importance du chemin demandé, le conseil adopte sans modification le vœu formulé par sa commission.

Chemins de fer de Chagny à Moulins et Nevers.

Conformément à la proposition qui en a été faite au conseil par l'un de ses membres, la commission des travaux publics propose à l'assemblée d'émettre le vœu suivant:

« Le gouvernement est instamment prié:

» 1° De faire poursuivre d'une façon continue et de faire terminer dans le plus bref délai, les travaux du chemin de fer, en cours d'exécution, qui, partant de Chagny, doit bifurquer sur Nevers d'une part, et sur Moulins d'autre part;

» 2° De maintenir, quant à la ligne de Nevers, la direction par le Creuzot, Etang et Decize, indiquée par les avant-projets qui ont précédé la concession et conformément aux vœux réitérés du conseil général, attendu que cette direction, tout en étant la plus courte, peut seule offrir des pentes normales pour une grande ligne; peut seule servir d'une manière utile les nombreuses populations et les immenses intérêts accumulés dans le bassin du canal du Centre, et qu'elle concilie le double avantage de la plus faible dépense et des éléments du plus fort trafic;

» 3° D'établir une seconde ligne à partir d'Etang sur Autun, Epinac et le canal du Centre, et, pour le cas où la totalité de cette seconde ligne ne pourrait être exécutée immédiatement, de faire du moins construire, simultanément avec la ligne de Nevers, la fraction d'Etang sur Autun considérée comme indispensable et urgente. »

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 13 septembre 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots........	159,497,970	43
Numéraire dans les succursales....	381,392,461	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	667,722	67
Portefeuille de Paris, dont 75,497,614 fr. 72 c. provenant des succursales	216,313,385	22
Portefeuille des succursales, effets sur place..........	274,071,866	»
Avances sur lingots et monnaies...	2,240,300	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales...............	2,565 500	»
Avances sur effets publics français.	26,574 600	»
Avances sur effets publics français dans les succursales............	15,082,000	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer................	68,340,200	»
Avances sur actions et obligations dans les succursales.....:	29,002,850	»
Avances sur obligations du Crédit foncier..........................	614,400	»
Avances sur obligations dans les succursales.....................	513,250	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848....................	35,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	53,708,840	38
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857).........................	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque.....	4,000,000	»
Immeubles des succursales........	6,380,728	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales..........	1,005,606	28
Divers...........................	3,127,168	31
	1,384,388,576	05

PASSIF.

Capital de la Banque...............	91,250,000	»
Capital nouveau.	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,537	65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)................	12,980,750	14
Réserve nouvelle..................	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque..	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)..........	747,603,275	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......... ..	7,349,423	64
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	10,317,642	»
Compte courant du Trésor, créditeur	134,537,052	03
Comptes courants de Paris.........	203,820,731	49
Comptes courants dans les succursales............................	38,025,759	»
Dividendes à payer................	1,281,557	75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées......................	1,833,106	61
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales..........	5,217,903	01

Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales....	1,216,446 20
Divers..........................	2 485,312 15
	1.364,558,576 65

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. de Germiny.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 août 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	4,255,354 77	5,773,704 64
Espèces à la Banque......	1,518,349 87	
Portefeuille :		
Paris......	36,205,923 34	64,908,929 18
Province....	15,929,868 80	
Etranger....	12,773,137 04	
Immeubles............		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses............		5,009,909 14
Correspondants :		
De province...	10,376,655 78	16,899,055 97
Etrangers....	6,322,400 19	
Crédits sur connaissements et nantissements............		2,046,108 25
Frais généraux............		123,703 72
Effets en souffrance. — Exercice courant............		7,502 55
Actions à émettre........		20,000,000 »
Divers............		16,173 26
		115,224,384 78

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées,	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre,	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs....		4,034,405 90
Réserve............		4,158,332 34
Comptes courants d'espèces....		36,360,185 76
Acceptations à payer.......		2,115,768 13
Dividendes à payer........		129,555 31
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers...	9,216,748 47	9,324,644 49
Par faillites du Tribunal de commerce......	107,896 02	
Correspondants :		
De province...	17,323,348 30	17,701,458 10
Etrangers....	378,109 80	
Profits et pertes..........		381,093 02
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos........		12,235 58
Divers............		1,006,645 25
		115,224,384 78

Risques en cours au 31 août 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	64,908,929 18
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.......	11,190,101 84
	76,099,031 02

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,
Pinard.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	en moins.
EST (1)	Du 2 au 8 septembre..	1683	1,392,787 48	827 56	1634	1,280,234 15	783 49	5.62	».»»
ORLÉANS (1)	2 — 8 — ...	1475	1,424,709 91	965 91	1475	1,303,649 26	883 83	8.50	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	2 — 8 — ...	1406	2,252,145 65	1,601 81	1406	2 037,573 10	1,563 42	9.46	»
OUEST (1)	2 — 8 — ...	1213	1,192,251 85	982 9.	1188	1,176,150 65	990 05	»	».70
NORD (1)	2 — 8 — ..	964	1,279,006 18	1,326 76	964	1,172,632 06	1,216 42	9.07	»
MIDI (1)	2 — 8 — ...	793	550 317 76	694 13	793	494,474 72	563 43	23.19	»
LYON A GENÈVE (1)	2 — 8 — ...	231	172,387 32	746 27	231	154,377 50	668 30	11.67	»
ARDENNES (1)	2 — 8 — ...	164	73,965 31	451 »»	157	69,905 82	445 26	1.28	»
DAUPHINÉ	2 — 8 — ...	134	86,859 06	648 20	134	61,036 33	455 49	43.30	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	2 — 8 — ...	33	24,215 60	733 80	33	21,225 85	643 20	14.08	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (2) { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard......	26 août 1er — ...	1326	998,291 03	752 85	1326	1,056,374 72	796 66	»	5.49
AUTRICHIENS.	2 au 8 — ...	1333	fl. 448,531 »»	339 03	1333	fl. 396,185 »»	299 46	13.21	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante.....	26 août 1er — ...	482	362,822 17	752 74	482	250,411 55	519 53	45.28	»
Madrid à Guadalajara..	26 — 1er — ...	57	36,492 »»	640 21	57	26,706 97	468 54	37.01	»
Alcazar à Manzanares..	26 — 1er — ...	50	7.784 20	155 68	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	2 au 8 — ...	275	69,180 20	251 56	275	70,658 30	256 9.	»	2.09
CENTRAL SUISSE	2 — 8 — ...	247	149,926 60	606 99	236	143,137 65	606 52	».»»	»
VICTOR-EMMANUEL (2)	26 août 1er — ...	214	148,323 84	693 10	214	165,096 25	774 28	».»»	10.48
BARCELONE A SARAGOSSE	»» — »» août ...	»»»	»»,»»» »»	»»» »»	»»	»»,»»» »»	»»» »»	»	»».»»
CORDOUE A SÉVILLE	19 — 25 — ...	131	42,804 10	326 74	131	34,276 15	261 65	24.87	»
NORD DE L'ESPAGNE	29 — 4 septembre.	128	77,738 40	607 33	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	31 — 5 — ...	97	50,340 78	519 03	80	45,698 77	571 23	»	9.13
GUILLAUME-LUXEMBOURG	26 — 1er — ...	52	12,624 66	242 78	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. — (2) Transports militaires en 1859.

F. Grimard.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 septembre. — **Banque générale suisse.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Genève, ajournée pour dépôt insuffisant d'actions. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 septembre.)

25 septembre. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — 2e Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève. (Voir l'avis publié à nos annonces du 25 août.)

27 septembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

2 octobre. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à la salle du Grand-Orient, rue Cadet.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 50 à titre d'intérêt sur l'exercice 1860. (Voir aux annonces.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les actions du premier emprunt, soit 7 fr. 30 c. par action, impôt déduit, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les actions, soit 13 fr. par action, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers.

(DIVIDENDES.)

1er octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre d'intérêt et de 1er dividende. (Voir aux annonces.)

1er octobre. — **Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Paiement en obligations de l'emprunt d'un million de thalers, du dividende de 1859, soit 15 fr. par action privilégiée. (Voir l'avis officiel publié à ce sujet par la Société, et qu'on trouvera à nos annonces du 8 septembre.)

Service des Obligations.

1er octobre. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 17 c. par obligation au porteur et 12 fr. 50 c. par obligation nominative : à Paris, Lyon, Marseille, dans les bureaux de la Compagnie. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 septembre.)

1er octobre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon. (Voir aux annonces de ce jour.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 22 c., impôt déduit.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation.

APPELS DE FONDS

15 septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Appel de 50 fr. sur les actions de priorité libérées à 300 fr., et de 100 fr. sur les actions ordinaires non dédoublées. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er septembre.)

Jusqu'au 15 septembre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Dernier délai pour le vingtième et dernier versement. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er septembre.)

Jusqu'au 8 octobre. — **Chemin de fer de l'Est de la Bavière.** — Dernier délai accordé aux actionnaires qui n'ont pas encore effectué le quatrième versement en cours d'exécution depuis le mois d'avril dernier, sous peine de déchéance. (Voir l'avis officiel communiqué par la Compagnie et publié à nos annonces de ce jour.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

8 décembre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Premier tirage des obligations à amortir en 1860, au siége de l'administration, à Paris, rue de Richelieu, 99, à 2 heures de relevée.

F. G.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 6 janvier 1860.

Suite (1).

Présidence de M. FAURE.

Ainsi les loisirs que l'on a voulu faire, avant le temps, à l'un de nos maîtres les plus aimés, auront été fertiles encore comme toute sa carrière d'ingénieur.

Messieurs, j'ai commencé ce résumé avec une sorte de tristesse intime, et voici qu'en touchant la borne je me sens ravivé. Faut-il croire, qu'en disant, je me suis laissé aller à l'illusion, à l'exagération... non! non! Cette différence s'explique d'une façon plus exacte et plus juste. En commençant, je pensais à tout ce que la Société pourrait faire; en ce moment, j'ai passé en revue ce qu'elle a fait durant l'année 1859, et j'ai reconnu une somme de bon travail.

Toutefois, je vous supplie de songer que vous pouvez, que vous devez faire beaucoup plus encore. Je le crois, je le sens et je le dis, parce que je vous connais et je vous compte, les *muets* comme les *actifs*. Allez toujours, allez encore, dirai-je à ces derniers! Aux muets, aux défaillants, je dis : Songez donc que vous vous devez au corps du génie civil, à sa gloire, à sa fécondation, songez que Brunel et Stephenson, dont M. Flachat a su vous raconter les belles carrières, n'étaient pas muets devant l'institution des ingénieurs civils de la Grande-Bretagne!

A ceux qui avaient promis du travail pour donner un peu de relief à ma présidence de 1859, et auxquels le temps a manqué pour tenir ces promesses, je dis en ce moment : Qu'importe! tenez dans l'avenir, et je vous serai plus reconnaissant encore.

A ceux qui ont tenu plus qu'ils ne m'avaient promis, je dis : Merci pour moi, merci au nom de tous, et allez encore!

Permettez-moi de finir, Messieurs, en vous disant quelques mots sur ce que j'ai voulu faire durant mon année de modeste pouvoir, dans cette présidence que vous m'aviez donnée, et dont je vous remercierai par un dévouement absolu qui ne finira qu'avec moi.

Les procès-verbaux de nos séances m'avaient semblé trop courts jadis; j'ai tenu à les développer, parce que j'étais convaincu que leur substance accrue devait plaire et être utile à ceux qui ne peuvent venir parmi nous, à nos collègues absents. La pensée était bonne, je le sais : car j'ai reçu à ce sujet bon nombre de lettres qui l'attestent, et je me permets de vous le dire pour que ce bon commencement fructifie dans l'avenir.

Je me suis attaché encore à faire arriver ces procès-verbaux en temps utile, à obtenir que vos ordres du jour devinssent une vérité. Petites choses, tout cela, pour ceux auxquels on les raconte, difficiles cependant, et beaucoup, pour celui qui sait combien on a de peine à les réaliser!

Enfin j'avais pris place à ce fauteuil avec vos bulletins trimestriels mis à jour, et j'ai tenu à honneur, à devoir, de continuer cet heureux et difficile précédent. Le bulletin du dernier trimestre est sous presse; et, si j'énumère à part moi les titres des mémoires qui composent le volume de 1859, je crois pouvoir dire qu'il a été dignement et utilement rempli.

Maintenant, M. Vuigner, mon bon et cher président, venez vous asseoir ici, à cette place, qui fut mienne par l'affection, qui est redevenue vôtre une fois encore, parce que, à notre affection, se sont venus joindre tous vos anciens titres à nos respects, à notre dévouement, et ce titre nouveau : votre coopération dans les travaux du pont international sur le Rhin.

Appelez à vos côtés M. Eugène Flachat, que nous avons nommé pour lui dire merci, une fois encore; M. Petiet, parce qu'il représente, lui aussi, la belle carrière que peut fournir l'ingénieur civil, dans sa plus haute valeur; M. Forquenot, parce que la bonne pensée de le ramener à ce bureau, au moment opportun pour que ce rappel eût une signification précise, vous a été gracieusement inspirée par M. Nozo, avec une abnégation que j'aime à rappeler; M. Laurens enfin, parce que ses travaux lui avaient depuis longtemps marqué et retenu une place à notre tête.

Ce faisceau de noms me semble, à moi, et paraîtra à tous un beau témoignage, une revendication significative touchant la valeur de notre profession d'ingénieurs libres.

Pour moi, Messieurs, en rentrant dans votre comité, plein de gratitude pour la pensée qui vous a conduits à m'y garder une place, je vous dis du fond du cœur :

Celui qui a eu l'honneur d'être appelé à vous présider reste votre débiteur à toujours; et moi, en particulier, j'ai bien peur de rester vis-à-vis de vous quelque peu insolvable, parce que celui à qui l'on a donné trop ne saurait jamais payer assez.

M. Vuigner prend place au fauteuil de la présidence et s'exprime ainsi :

Messieurs,

Lorsqu'en 1859 j'ai pris le fauteuil de la présidence, je vous ai dit que je n'avais plus rien à désirer dans ma carrière d'ingénieur, puisque j'étais appelé à l'honneur de vous présider.

Ce qui s'est passé, depuis lors, m'a fait reconnaître que je m'étais trop avancé, et, il faut bien l'avouer, je trouve aujourd'hui qu'il me reste beaucoup à désirer encore, non pas en ce qui me concerne personnellement, mais pour le génie civil en France.

A l'époque où s'est formée la Société des ingénieurs civils, en 1848, il y avait, parmi les membres qui ont coopéré à cette formation et qui voulaient constituer le corps du génie civil en France d'une manière forte et durable, un enthousiasme difficile à exprimer.

On demandait alors des séances hebdomadaires et ce n'est pas sans une vive opposition que les réunions de quinzaine ont été admises.

Aucun local ne paraissait assez vaste pour

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 1er septembre 1860.

nos séances... Il fallait des salons plus vastes encore pour les archives, pour les réunions journalières.

Pendant les premières années, du reste, les réunions ont été très-nombreuses; les communications ont abondé; des discussions importantes et intéressant au plus haut degré la science de l'ingénieur, ont eu lieu; on n'a eu que l'embarras du choix, enfin, pour les mémoires à insérer dans nos bulletins trimestriels.

Pour faire face à ce premier élan et pour l'entretenir, nous avons dû faire disposer un local spécial pour nos séances; nous y avons formé une bibliothèque, qui ne laisse pas d'avoir déjà une certaine importance; nous avons nommé un secrétaire archiviste pour y rester presque en permanence.

Mais le feu sacré s'est un peu trop ralenti, et, bien que le nombre des sociétaires ait quintuplé depuis 1848, nos séances de quinzaine sont bien moins suivies qu'elles ne l'étaient dans l'origine; c'est à peine si l'on y rencontre maintenant un dixième du nombre des membres de la Société.

Quelques sociétaires viennent, de temps à autre, consulter les documents de nos archives; mais le nombre de ces sociétaires zélés va plutôt en diminuant qu'en augmentant, tandis que la proportion devrait être inverse.

Les communications pour les séances ne font pas défaut, mais ce sont presque toujours les mêmes membres qui travaillent à ces communications, comme l'ont fait observer, avec juste raison, nos deux derniers présidents en quittant le fauteuil, c'est avec une peine extrême qu'ils ont pu arriver à obtenir des mémoires des autres membres de la Société et, notamment, des nouveaux élus.

Nos bulletins trimestriels sont suffisamment alimentés, puisque le dernier bulletin de l'année dernière ne tardera pas à paraître; mais nous devrions faire beaucoup plus encore, pour les maintenir à la hauteur du progrès de la science et même pour devancer ce progrès.

Notre honorable président a donné l'exemple en apportant sur une des questions à l'ordre du jour, le projet de distribution d'eau dans Paris au moyen de la dérivation de la Somme-Soude, un mémoire complet. Ce n'était pas seulement l'analyse du projet présenté; ce mémoire contenait les observations les plus judicieuses, les plus sensées, sur l'incertitude du résultat; on y trouvait une appréciation exacte de l'état de la question, et les considérations les plus rationnelles pour motiver une autre solution, que l'état de la science devait faire considérer comme certaine. — Je ne crois pas me tromper en disant que la production de ce mémoire a été un des éléments qui ont contribué à arrêter l'édilité parisienne dans l'approbation du projet.

Vous venez d'entendre l'analyse des autres communications ou productions de mémoires en 1859. Je ne rentrerai pas dans tous ces détails, puisque ce ne pourrait être que des répétitions; mais vous jugerez, comme moi, que cette année a été peu différente, sous ce rapport, de l'année 1858, et qu'il y a lieu d'améliorer cette situation.

Il ne faut pas qu'on puisse dire qu'à l'enthousiasme a succédé la tiédeur, qu'il serait à craindre qu'on arrivât à l'indifférence, surtout lorsque le nombre des sociétaires va toujours en augmentant, et que nous avons chez nous tous les éléments nécessaires pour nous fortifier et grandir.

Il ne faut pas qu'on puisse dire que beaucoup d'ingénieurs se font agréer dans notre Société en faisant force promesses, et qu'aucun ne satisfait complétement ensuite aux conditions de son admission, en ce qui concerne notamment la production de mémoires qui doit être faite dans un délai déterminé Il serait à craindre, dans ce cas, qu'on en tirât la conséquence que, pour certains, ils n'ont cherché qu'un titre, et, qu'une fois obtenu, on se préoccupe peu des obligations contractées.

Il faut songer, enfin, que nous avons adressé à l'administration supérieure compétente une demande tendant à ce que la Société des ingénieurs civils fût déclarée d'utilité publique; qu'il serait important d'arriver cette année à une solution quelconque, et que nous devons tous redoubler de zèle pour atteindre ce but, et laisser à nos successeurs une Société fondée sur des bases solides et hors de toute atteinte.

J'avais fait, dans le courant de 1859, des démarches dans les bureaux du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour obtenir qu'il fût donné suite à cette demande; je les ai renouvelées cette année déjà, et je compte bien m'occuper incessamment de cette question.

On reconnaît bien, à l'administration supérieure, qu'il y a dans les ingénieurs civils beaucoup de membres éminents qui ont fait leurs preuves de talent et d'habileté, et qui ont rendu de véritables services à la science, à l'industrie, sous toute espèce de rapports.

Ainsi, la science professionnelle n'a pas été portée plus haut jusqu'ici qu'à l'École centrale, et les professeurs qui y ont été élevés ne le cèdent pas aux anciens.

Dans la science supérieure, à l'Observatoire, l'un de nos collègues, M. Yvon-Villarceau, est un des plus habiles mathématiciens de l'époque.

Polonceau, qui vient de nous être enlevé si subitement au milieu de sa carrière, avait certainement des qualités éminentes, relativement aux questions techniques; mais il était de premier ordre encore, comme administrateur et comme économiste..... Employer les masses et les rendre heureuses de leur situation, est un des problèmes les plus intéressants de l'économie politique. L'affection des ouvriers et les sentiments qui les animaient, lorsque nous avons rendu les derniers devoirs à notre bien regrettable camarade, ont prouvé que la solution qu'il avait donnée à ce problème avait atteint complétement le but.

Dans le réseau des chemins de fer, s'en trouve-t-il un qui soit plus commercialement, plus énergiquement, plus artistement exploité que celui du chemin de fer du Nord, et ici, l'honneur de la situation, exploitation, matériel et traction, revient tout entier aux ingénieurs civils.

Dans le courant de l'année qui vient de s'écouler, notre honorable président vous a prouvé suffisamment l'étendue de ses connaissances, et il y a peu de questions intéressant le génie civil auxquelles il soit resté étranger.

MM. Degousée et Laurent sont connus dans toute l'Europe pour leurs opérations de sondage.

Je ne vous parlerai pas de nos doyens, dont vous connaissez tout le mérite et toutes les œuvres.

Je sais que l'un deux élabore une des questions les plus capitales de l'époque, la traversée des Alpes par voie de fer, travail dont il vous a donné déjà un premier aperçu et que je m'applaudis de pouvoir faire discuter incessamment dans cette enceinte.

Je ne terminerais pas enfin, si je voulais citer les noms des ingénieurs civils français qui se distinguent journellement et qui se sont distingués dans toutes les administrations industrielles, publiques ou particulières, en France comme à l'étranger.

Mais l'administration supérieure s'est préoccupée de ce que nous avions fait comme corps, de ce que nous étions devenus comme corps.

J'ai indiqué que nous existions depuis douze années déjà, et que nous n'avions pas été sans donner signe de vie, dans un intérêt général.

J'ai cité nos bulletins trimestriels, les résumés de nos discussions dans nos doubles séances mensuelles, publications qui n'avaient pas laissé que de contribuer à des améliorations notables dans beaucoup de branches d'industries, et notamment dans le matériel fixe comme dans le matériel roulant des chemins de fer.

(La suite prochainement.)

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

FORGES.

Saint-Dizier, 8 septembre :

La fonte maintient son prix de fr. 117 50 à 120.

Les fers laminés, fr. 230 à 235 la 1re classe de fers marchands.

Les fers battus sont cotés par continuation fr. 270, barres et maréchal mélangés.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 4 septembre :

Aujourd'hui on a vendu d'assez fortes parties à fr. 63 85.

Le stock actuel est de 153,800 tonneaux contre 152,000 au 1er août dernier.

Cours de ce jour :

Warrants numéros mélangés, fr. 65 85; Gartsherrie n° 1, 68 40; Calder n° 1, 67 15; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 3 septembre :

MÉTALLURGIE. — Les fontes s'écoulent facilement, mais par petits marchés : presque aucune usine n'a de stock. Mais les prix sont immuables, dirait-on, à fr. 8 l'affinage, et fr. 9, 9 25, 9 50, 9 75 et 10 le moulage.

Le fer fendu est bien demandé; aussi le prix de fr. 74 à l'usine et 76 rendu est tenu avec fermeté.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1083 kilomètres.
1859 — 1034 —

12ᵉ année. — 36ᵉ semaine.
Du 2 au 8 septembre 1860.

224.737 Voyageurs	604.945 05
Bagages, Marchandises, etc.	787.842 43
Total	1.392.787 48
Recettes antérieures	41.059.268 79
Total	42.452.056 27
36ᵉ semaine de 1860	1.392.787 48
Semaine correspondante de 1859	1.280.234 15
Différence	112.553 33
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	42.452.056 27
— — 1859	39.755.188 66
Différence	2.696.867 61

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1ᵉʳ janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 2 au 8 septembre 1860.

239.666 Voyageurs	598.747 04
Bagages, Marchandises, etc.	825 962 90
Total	1.424.709 94
Semaine correspondante de 1859	1.303.649 26
Semaine correspondante de 1858	1.217 998 »»
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	121.060 68
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	206.711 94
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	44.114.523 45
— — 1859	43.573.604 93
Différence en faveur de 1860	540.918 52

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1ᵉʳ ÉTABLISSEMENT
Août 1860.
Voir le numéro du 8 septembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1346 —

Du 2 au 8 septembre 1860.

188.892 Voyageurs	896.838 50
Bagages et Marchandises	1.355.307 15
Total	2.252.145 65
Semaine correspondante de 1859	2.057.573 10
— — de 1858	1.781.353 16
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1840	194.572 55
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	470.792 49
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	64.972.012 28
— — 1859	68.929.686 89
Différence	3.957.674 61

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 592 kilomètres
1859. — 489 —

Du 2 au 8 septembre 1860.

49.801 Voyageurs	136.497 25
Bagages et Marchandises	270.477 55
Total	406.974 80
Semaine correspondante de 1859	318.533 05
Différence	88.410 75
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	11.849.896 25
— — 1859	10.247.977 60
Différence	1.601.918 65

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1198 —

Du 2 au 8 septembre 1860.

386.481 Voyageurs	669.500 85
Marchandises, etc. — Grande vitesse	77.173 10
— — Petite vitesse	445.577 99
Total	1.192.251 85
Semaine correspondante de 1859	1.176 150 65
Différence	16.101 20
Recette totale depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	34.828.431 60
— — 1859	33.213.293 93
Différence	1.615.137 67

NORD.

1860. Longueur exploitée : 984 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 2 au 8 septembre 1860.

197.083 Voyageurs	570.182 45
Bagages, Marchandises, etc.	708 823 73
Total	1.279.006 18
Semaine correspondante de 1859	1.172.632 06
Différence	106.374 12
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	40.153.515 59
— — 1859	37.796.951 87
Différence	2.356.563 72

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.

(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.

Du 2 au 8 septembre 1860.

2.544 Voyageurs	2.268 50
Bagages, marchandises, etc.	67 80
Total de la semaine	2.334 30
Recettes depuis le 4 juin 1860	37.978 68

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 2 au 8 septembre 1860

63.771 Voyageurs	220.481 70
Bagages, Marchandises, etc.	335,836 06
Total	556.317 76
Semaine correspondante de 1859	494.474 72
Différence	61.843 04
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	16.507.733 22
— — 1859	15.179.850 89
Différence	1.327 873 33

NOUVEAU RÉSEAU. — Août 1860
Voir le numéro du 8 septembre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 2 au 8 septembre 1860

21.736 Voyageurs	85.830 90
Bagages et Marchandises	86.556 42
Total	172.387 32
Semaine correspondante de 1859	154.377 50
Produit kilométrique annuel, en 1860	38.912 41
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus.	11.67 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	30.31 0/0
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	4.405.974 33
— — 1859	4.409.856 42

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan.* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —

Du 2 au 8 septembre 1860.

15.098 voyageurs	26.653 26
Bagages, Marchandises, etc.	47.312 05
Total	73.965 31
Semaine correspondante de 1859	69.905 82
Différence	4.059 49
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.392 347 55
— — 1859	2.118.657 82
Différence	273.690 71

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 2 au 8 septembre 1860

32.340 Voyageurs	56.847 50
Bagages, Marchandises, etc.	30.011 56
Total	86.859 06
Semaine correspondante de 1859	61.036 33
Différence	25.822 73
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	1.908.556 57
— — 1859	1.823.633 92
Différence	84 922 65

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 2 au 8 septembre 1860.

Voyageurs	2.278 60
Bagages, Marchandises, etc.	21 937 »»
Total	24.215 60
Semaine correspondante de 1859	21.225 85
Différence	2.989 75
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	777.992 05
— — 1859	834 657 25
Différence	56.665 20

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 26 août au 1ᵉʳ septembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil.
— — 1859, 1102 kil.

120.647 Voyageurs	328.786 42
Bagages et Marchandises	524.230 53
Transports militaires	27.304 72
Total	880.330 67
Semaine correspondante de 1859	931.294 95
Différence	50.964 28

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil.
— — 1859, 224 kil.

40.759 Voyageurs	78.406 75
Bagages et Marchandises	36.903 85
Transports militaires	2.647 75
Total	117.960 35
Semaine correspondante de 1859	125.079 77
Différence	7.119 42

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1326 kil.

En 1860	998.291 02
En 1859	1.056.374 72
Différence	58 083 70

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1ᵉʳ janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1310 kil.

En 1860	28.933.388 53
En 1859	41.400.992 75
Différence	12.527.604 22

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 2 au 8 septembre 1860

40.922 Voyageurs.........En florins	131.002 »»
1.022.904 »» quintaux Marchandises	317.529 »»
Total........	448.531 »»
Semaine correspondante de 1859....	396 185 »»
Différence........	52.346 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	12.390.638 »»
— — 1859..	11.896.741 »»
Différence........	493.897 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 27 août au 1er septembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

12.041 Voyageurs..................	81.534 89
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	9.754 22
— (petite vitesse)	271.553 06
Total de la semaine.....	362.822 17

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — 57 —

19.086 voyageurs......	30.802 53	36.492 »»
Bagages, March. (gr.vit.)	2.458 16	
Marchandises(petite vit.)	3.231 31	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.
1860. — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

1.149 Voyageurs.......	3.532 01	7.784 20
Bagages, March. (gr. vit.)	881 42	
Marchandises(petite vit.)	3.370 77	

Total des trois lignes réunies.....	407.098 37
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................	10.600.010 65
Total.........	11.007.109 02

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 2 au 8 septembre 1860.

33.998 Voyageurs..................	45.236 90
Marchandises et Bagages............	23.943 30
Total..........	69.180 20
Période correspondante de 1859....	70.658 30
Différence........	1.478 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.137.301 24
— — 1859..	1.979.302 64
Différence........	157.998 60

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2e quinzaine d'août 1860	11.942 48
— — 1859	9.727 20
Différence.........	2.215 28

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 247 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 2 au 8 septembre 1860

44.205 Voyageurs.................	102.603 55
Bagages, Marchandises.............	47.323 05
Total..........	149.926 60
Semaine correspondante de 1859.....	143.137 65
Différence.........	6.788 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.004.480 71
— — 1859..	3.494.764 95
Différence.........	509.715 76

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 27 août au 1er septembre 1860.

45.349 Voyageurs..................	77.148 60
Bagages, Marchandises, etc.........	39.000 02
Recettes diverses	1.090 05
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......	28.231 03
Transports militaires..............	1.954 12
Total..	148.323 84
Recettes correspondantes de 1859........ 119.239 97 / Transports militaires.. 46.456 28	165.696 25
Différence........	17 372 41
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.259.702 56
— — 1859..	4.899.682 33
Différence........	639.979 77

NORD DE L'ESPAGNE

Embranchement de Valladolid à Alar del Rey.

Ouverture le 1er août 1860.—Longueur exploitée. 128 kilom.

Du 29 août au 4 septembre 1860.

Voyageurs.........................	24.214 74
Marchandises......................	53.523 66
Total..........	77.738 40
Produit annuel par kilomètre.......	31.754 75
Recettes antérieures..	252.094 28
Recettes totales depuis le 1er août 1860	329.832 68

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 31 août au 6 septembre 1860.

18.750 Voyageurs................	32.435 10
Bagages, Marchandises, etc.........	17.911 68
Total.........	50.346 78
Semaine correspondante de 1859....	45.698 77
Différence.........	4 648 01
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.353.369 06
— — 1859...	1.048.883 73
Différence.... ...	304.485 33

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 19 au 25 août 1860

34e semaine.......................	30.985 30
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.............	11.815 80
Total..........	42.804 10
Semaine correspondante de 1859.....	34.276 15
Différence........	8.527 95
Total des recettes depuis le 1er Janvier	1.398.790 30

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.
25e semaine, du 19 au 25 août.

5.796 Voyageurs	29.843 95
Marchandises (petite vitesse) depuis l'ouverture du service............	54.817 76
Recettes antérieures depuis le 1er mars	611.881 68
Total..................	696.543 39

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860 Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 26 août au 1er septembre 1860.

3.354 Voyageurs..................	4.218 83
Bagages, articles de messagerie. ...	381 09
Petite vitesse, Marchandises, bestiaux, etc........................	8.024 72
Total de la semaine.....	12.624 66
Recettes antérieures...........	257.031 73
Total général............	270 656 39
35e semaine de 1860...............	12.624 66
Semaine correspondante de 1859....	2.633 69
Différence.........	9.990 97

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Juillet	82.184 85	70.378 29	11.806 55	16.77
7 1ers mois	776.157 32	674.291 83	101.865 69	15.11

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860.	Augmentation 0/0.
Août	872,360 71	759,574 70	112,786 01	14.85
8 1ers mois.	10,093,604 37	9,311,260 99	782,343 38	8.40

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860........	62.403
— ... 1859........	57.986
Augmentation en juillet 1860..	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860.. ...	126.131 03
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	124.345 96
Augmentation en juillet 1860.......	1.785 07

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

A partir du 25 septembre courant, les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843) seront admis à déposer leurs titres, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, pour le paiement du coupon d'intérêt n° 35, qui aura lieu à partir du 1er octobre.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le onzième coupon des actions de la Compagnie échéant le 1er octobre 1860, est fixé à 17 fr. 50, et qu'il sera payé, à dater du 1er octobre prochain, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Ce paiement sera réduit à 17 fr. 13, *pour les actions au porteur*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Dernier avertissement.

DÉCHÉANCE.

COMPAGNIE ROYALE PRIVILÉGIÉE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST DE BAVIÈRE

Quatrième versement.

Attendu que, suivant les divers avis qui ont été publiés les 21, 28 avril et 5 mai dernier, le délai fixé pour le quatrième versement sur les actions *des chemins de fer de l'Est de Bavière*, est expiré depuis le *huit juillet* dernier, l'administration prévient de nouveau MM. les actionnaires qui ont négligé d'effectuer ce versement, qu'ils n'ont plus que jusqu'au *huit octobre prochain* pour faire valoir auprès du conseil les empêchements légitimes ou indépendants de leur volonté qui les ont retenus, et invoquer la suspension des pénalités prononcées par l'article onze des statuts (**savoir: la perte de leurs droits d'actionnaires et celle des versements déjà opérés**), et que passé ladite époque du **huit octobre 1860**, aucune réclamation ne sera plus admise.

Munich, le 27 août 1860.

Le conseil d'administration.

SOCIÉTÉ B. G. D. DES CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires porteurs des actions dont les numéros suivent, que, faute par eux d'avoir dans un délai de quatorze jours, à partir de la publication du présent avis, opéré les versements en retard sur lesdites actions, il sera procédé à la vente des titres, dans la forme indiquée à l'article 13 des statuts.

1553	à	1554	36152	à	36153
3024	à	3029	36197	à	36211
3364	à	3365	36452	à	36461
5601	à	5605	36618	à	36627
6109	à	6114	37188	à	37190
6626	à	6665	37210	à	37249
		6738	37398	à	37437
7210	à	7221	37445	à	37446
		7368	37461	à	37475
7381	à	7386	37477	à	37485
		7401	37493	à	37510
7408	à	7409	37516	à	37519
7457	à	7460			37521
9611	à	9620			37524
10492	à	10493	37528	à	37530
10893	à	10902	37620	à	37624
12134	à	12183	37923	à	37927
12899	à	12918	37999	à	38002
13169	à	13218	38028	à	38077
13576	à	13585	38139	à	38158
13657	à	13666	38160	à	38173
13955	à	13974	38198	à	38202
15133	à	15170	38284	à	38405
24386	à	24387	38558	à	38576
24579	à	24588	38648	à	38747
24883	à	24886	38760	à	38779
24949	à	24950	39063	à	39180
24950	à	24961	39209	à	39213
26152	à	26159	39234	à	39335
26205	à	26254	39980	à	39989
26266	à	27065	42937	à	43036
32392	à	33000	43082	à	43085
35021	à	35391	43149	à	43298
			45534	à	45633

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le jeudi 27 septembre prochain, à deux heures de relevée, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à Paris, à l'effet de prendre connaissance de la situation actuelle de la Compagnie, et de délibérer sur les mesures qu'il serait urgent de prendre dans son intérêt.

Les propriétaires des titres déposés actuellement dans la caisse de la Compagnie recevront de nouvelles cartes pour assister à l'assemblée.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore déposé leurs titres devront déposer leurs actions possédées ou représentées, ainsi que leurs pouvoirs, avant le samedi 22 septembre, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45; à Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, ou chez M. T. Uzielli, où il leur sera délivré des cartes d'admission.

L'administrateur judiciaire,
MAUGER,
rue du Marché-Saint-Honoré, 11.

BANQUE DES ÉTATS-UNIS

En liquidation.

MM. *de Rothschild frères* ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations restant encore en circulation de l'emprunt de

900,000 liv. st. 6 0/0 de la *Banque des États-Unis*, qu'il sera payé à leur caisse, à partir de ce jour, les dividendes suivants à valoir sur les intérêts arriérés dudit emprunt,

Savoir :

Fr. **190 75** c. par liv. st. **100**, ou fr. **2,530** sur les obligations de la première série;

Fr. **175 20** c. par liv. st. **100**, ou fr. **2,530** sur les obligations de la deuxième série;

Provenant des intérêts perçus sur les fonds de Pensylvanie, Michigan, Indiana et Illinois, appartenant au dépôt de garantie collatérale du susdit emprunt et du remboursement d'une partie des fonds d'Illinois du dépôt susmentionné.

De plus :

Fr. **33** par liv. st. **100**, ou fr. **2,530** sur le capital de 353,750 liv. st. d'obligations dont la production a été reconnue par les tribunaux de Philadelphie.

Ce dernier dividende provient de la réalisation de diverses valeurs effectuées en Amérique par les soins de MM. **de Rothschild frères.**

Paris, 12 septembre 1860.

COMPAGNIE DES

MINES DE HOUILLE ET DE SCHISTES BITUMEUX DE LA CONDEMINE

(ALLIER).

Le Conseil de surveillance de la susdite Compagnie proteste contre un avis anonyme de convocation indûment et illégalement inséré au *Moniteur* des 1er et 5 septembre courant, laquelle convocation doit être regardée comme nulle et non avenue, et à son tour, en vertu du §6 de l'article 21 des statuts, convoque extraordinairement les actionnaires de la Société pour le samedi 29 du présent mois, à deux heures précises de l'après-midi, au siége social, chez MM. Ch. Noël et Ce, faubourg Poissonnière, n° 9, à l'effet de :

1° Constituer une gérance définitive ;

2° Délibérer sur tous changements, additions ou retranchements à faire aux statuts, principalement en ce qui concerne le gérant ;

3° Examiner la situation générale de la Société ainsi que la position particulière de l'ex-gérant démissionnaire vis-à-vis de la Compagnie, et prendre toutes décisions qui, à divers aspects, seraient regardées comme utiles ;

4° Compléter le Conseil de surveillance et lui donner ainsi qu'au nouveau gérant tous pouvoirs que les circonstances pourront rendre nécessaires.

Pour faire partie de l'assemblée il faut être propriétaire de vingt actions ; des cartes d'admission seront délivrées contre le dépôt des titres fait trois jours à l'avance chez MM.

Ch. Noël et Ce, banquiers, rue du faubourg Poissonnière, 9, à Paris ;
Ch. Hirsch et Ce, à Strasbourg ;
Varin-Bernier, à Bar-le-Duc.

Paris, le 10 septembre 1860.

George NOWÈS, B. BRUNET, DE GRÉTRY, tant en leur nom qu'au nom de MM. Max. Pougnet et F. Baudouin, dont ils sont autorisés à l'effet des présentes.

AVIS A partir du 15 septembre courant, les bureaux à Paris de la COMPAGNIE LYONNAISE des Omnibus, Voitures et Voies ferrées, actuellement rue du Mont-Thabor, 6, seront transférés rue de l'Université, 108.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNES TRANSATLANTIQUES DU BRÉSIL ET DE LA PLATA

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à LISBONNE, SAINT-VINCENT (Cap-Vert), PERNAMBUCO et BAHIA avec correspondance à Rio-Janeiro avec le paquebot allant à Montevideo et Buenos-Ayres.

Le paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux BÉARN, commandant Aubry de la Noë, lieutenant de vaisseau de la marine impériale, partira de Bordeaux le 25 septembre pour les destinations ci-dessus désignées.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 8 septembre 1860.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte et Alexandrie, Jaffa et Beyrouth. — Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 2 septembre.

SYRIE ET ANATOLIE. — Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 9 septembre.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

ALGER. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

ORAN par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

STORA, BONE et TUNIS. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.
A Marseille, place Royale ;
A Lyon, place des Terreaux ;
A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les considérations politiques continuent à dominer toutes les autres : toutes les fois qu'un fait de quelque importance se produit en Italie, les commentaires de toute nature auxquels ils donnent lieu font taire toutes les appréciations financières. Aux perturbations de toute sorte que les baissiers entrevoient, les capitalistes et les haussiers opposent la confiance qu'inspirent la modération et la sage prudence du gouvernement, et surtout le principe de de non-intervention dans les affaires intérieures de l'Italie.

Les petits spéculateurs s'alarment plus promptement dans ces circonstances que les petits capitalistes. Toutefois on paraît en général disposé à ne pas sortir du système d'abstention adopté depuis quelque temps, et à attendre les événements, en conservant en portefeuille les bonnes valeurs à revenus certains, tels que les titres de rente, les actions de chemins de fer, et celles des grandes institutions de crédit.

La semaine est d'ailleurs, comme la précédente, sans importance aucune comme affaires. La Bourse est toute à la merci des événements, et l'argent qui pourrait profiter des bas prix et ne considérer que la question de revenu n'ose pas entrer dans les valeurs. On a fait encore beaucoup d'escomptes sur la rente 3 0/0, le Mobilier, l'Orléans, l'Ouest et le Barcelone, mais ils n'ont pas eu l'influence qu'on en attendait peut-être! Le Comptoir d'escompte qui dépassait encore 700 fr. la semaine dernière, est retombé au-dessous de ce dernier cours, à 691. Pour les autres valeurs il n'y a pas eu de variations bien importantes, sauf pour les Autrichiens et les Lombards qui continuent à se déprécier.

Samedi. — Toujours même calme, malgré de nouveaux escomptes : 21,000 fr. en 3 0/0, 300 Mobilier et 25 Crédit foncier. Les consolidés sont sans changement à 93 3/8 et 1/2. Au commencement de la séance, la rente est au-dessous de 68, de 67 90 à 67 95, sans affaires. Les primes n'ont guère qu'un cours nominal, celles pour le lendemain ne trouvent pas de preneurs. Le Mobilier est à 680. Les chemins sont au même taux que la veille : l'Orléans, à 1,377 50 ; le Nord, à 958 75; l'Est, à 631 25; le Lyon, à 887 50; le Midi, à 497 50 ; l'Ouest, à 585; les Autrichiens, à 472 50; les Lombards, à 468 75. Les Russes non libérés sont offerts à 472 50 ; les libérés, demandés à 450; les Sardes, à 381 25 ; le Saragosse, à 535 ; le Séville à Xérès, à 495 ; le Barcelone, à 450, demandé. On négocie la Banque de France à 2,800. Sur le marché des valeurs financières et industrielles, on négocie la Caisse générale des chemins de fer à 290 ; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 112 50; les Voitures, à 73 75. Pas de changement sur les obligations de chemins de fer. Les fonds espagnols ont éprouvé une assez forte dépréciation depuis quelques jours. A la fin de la Bourse, le 3 0/0 s'est un peu relevé et reste à 68.

Lundi. — Les dispositions du marché continuaient à être peu favorables. La rente a coté, dès le début de la Bourse, 67 80 ; elle a repris ensuite assez péniblement à 67 85, et ce dernier cours s'est maintenu à peu près sans affaires jusqu'au moment de la clôture. On avait affiché à l'escompte 39,000 fr. de rente 3 0/0, 750 Mobilier et 100 Barcelone. Les chemins étaient offerts pour la plupart, et les cours ont fléchi dans les mêmes proportions que la rente. Les primes fin courant ont fait de 68 10 à 68 05, dont 50 c. Le 4 1/2 0/0 a ouvert à 95 50 et a fermé à 95 50, sans variation. Les actions de la Banque de France ont monté de 15 fr., à 2,815. Le Crédit mobilier a varié de 686 25 à 688 75, à terme; au comptant, il a baissé de 2 50, et est resté à 678 75. L'Orléans ferme à 1,377 50 ; le Lyon, à 887 50; le Nord, à 956 25; l'Est, à 626 25 ; l'Ouest, à 582 50; l'Autrichien, à 462 50, et le Lombard, à 463 75. Parmi les valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 642 50; les Omnibus de Paris, à 905 ; les Omnibus de Londres, à 42 50 ; les Rivoli, à 123 75 ; les Caisse Mirès, à 299 ; les Gaz de Paris, à 930 ; les Ports de Marseille, à 425 ; les Voitures, à 75, et le Comptoir Bonnard, à 51 25.

Mardi. — Le discours prononcé par l'Empereur à Marseille a rendu un peu de fermeté aux cours ; mais le manque d'affaires a paralysé ces symptômes de reprise, et les cours restent stationnaires. Il n'y a, du reste, aucune nouvelle qui soit de nature à arracher le marché de son inertie. Les Bourses étrangères ne sont guère plus animées que la nôtre. Les deux dépêches de Londres accusent 1/8 de baisse sur les consolidés. La feuille des escomptes porte 4,500 fr. de rente 4 1/2, 50 actions du Mobilier et 100 de l'Orléans. La rente, qui fermait hier à 67 85, a repris à 67 95, et a fait 68. Le Mobilier est mieux tenu à 680. Les chemins sont comme hier ; l'Orléans, à 1,376 25 ; le Nord, à 956 25 ; l'Est, à 628 75 ; le Lyon, de 886 25 à 887 50 ; le Midi, à 497 50; les Autrichiens, de 460 à 462 50 ; les Lombards, de 463 75 à 465 ; le Saragosse, à 532 50 ; le Barcelone, à 450. On négocie la Banque de France à 2,815; le Foncier, à 895 ; le Comptoir d'escompte, à 692 50. La Caisse générale des chemins de fer est un peu plus faible à 285. Les Ports de Marseille sont demandés à 427 50 ; les Voitures, à 73 75 ; le Sous-Comptoir, à 111 25. Les fonds étrangers sont faibles. Les obligations restent toujours à leur prix précédent, tout près de 300. Il y a eu, dans la dernière demi-heure, un peu plus d'animation et de fermeté qu'on n'en avait vu depuis plusieurs jours. La clôture s'est faite avec un avantage marqué sur la précédente. Le 3 0/0 reste à 68.

Mercredi. — Pas de changement à signaler dans la physionomie du marché, si ce n'est un peu plus de faiblesse dans les cours. La rente, qui avait fermé la veille à 68, a ouvert à 67 85 ; mais ce cours n'a été coté qu'un instant. La rente 3 0/0 a repris à 67 90 et 92 c. 1/2. Telle a été la seule variation depuis l'ouverture jusqu'à deux heures et demie. En approchant de la fermeture, il y a eu quelques offres, et les cours sont revenus dans les chiffres d'ouverture. Pas de variations importantes dans les cours des chemins et des valeurs. Les primes fin courant ont fait de 68 05 à 68 10, dont 1 fr., et de 68 15 à 68 20, dont 50 c. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,815. Le Crédit mobilier a varié de 673 75 à 678 75 à terme. Au comptant, cette valeur a baissé de 1 25, et est restée à 678 75. Parmi les valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 642 50 ; les Omnibus de Paris, à 905; les Omnibus de Londres à 42 50 ; les Rivoli, à 123 75 ; la Caisse Mirès, à 287 50; les Gaz de Paris, à 930; les Ports de Marseille, à 427 50; les Voitures, à 75; le Comptoir Bonnard, à 50.

Jeudi. — Le début de la Bourse a présenté quelque animation. Le 3 0/0 a ouvert à 67 80, et a fléchi à 67 72 1/2, pour revenir à 67 75, puis à 67 77 1/2. Ces mouvements sont de bien peu d'importance, mais ils constatent une vive résistance à la baisse. Au fond, il n'y a pas plus d'affaires que les jours précédents, cependant il y avait quelques opérations à primes. Au comptant on a coté le 3 0/0 à 67 85, 75 et 80 c. ; il ferme à ce cours. Les consolidés étaient sans changement. Le Crédit mobilier a donné lieu à quelques transactions entre 675 et 676 25. L'Orléans est ferme à 1,375 ; le Nord ancien, à 952 50; l'Est, à 626 25 ; le Lyon, à 885; le Midi, à 496 25; l'Ouest, à 577 50; le Genève, à 355. Les chemins autrichiens et les Lombards ont de nouveau baissé : les premiers, à 463 75; les seconds, à 455. Les chemins espagnols sont demandés. On a escompté 18,000 fr. de rente 3 0/0 ; 100 actions du Mobilier, 75 du Nord, 50 d'Orléans; 6,000 fr. 3 0/0 piémontais. Le marché industriel était peu animé : on cotait le Sous-Comptoir entre 112 50 et 113 75; la Caisse des chemins de fer, à 285; les Ports de Marseille, à 425; Cail, à 677 50; la Compagnie parisienne, à 935.

Vendredi. — La Bourse n'a pas été très-émue de la nouvelle publiée au *Moniteur* du rappel de notre ministre à Turin. La majorité a, à ce qu'il paraît, incliné vers l'interprétation en hausse, car le 3 0/0, ouvert à 67 80, a touché à 68, est redescendu à 67 80, et ferme en définitive à 67 85, en hausse sur le cours de la veille. Les escomptes continuaient : 15,000 fr. de rente 3 0/0, 100 Mobilier, 25 Orléans, 25 Nord, 175 Béziers. Les consolidés sont venus en baisse de 1/8 sur la deuxième cote. Les Bourses d'Amsterdam et de Vienne étaient un peu meilleures. Le Crédit mobilier a monté de 670 à 675. Les chemins sont fermes : l'Orléans, à 1,380; le Nord, à 957 50; l'Est, à 630; le Lyon, à 888 75, tous en hausse. Le Midi a fléchi un peu, à 495; le Dauphiné est coté à 567 50; les Lombards et les Autrichiens étaient moins dépréciés. Le marché industriel conserve ses prix sans affaires actives : la Caisse des chemins de fer faisait 290 ; la Compagnie parisienne, 931 25; le Sous-Comptoir, 112 50.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Bourse ou comptant	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	Nombre de titres ou actions.	Valeur nominale des actions.	[illegible]	Époque du paiement des revenus.	[illegible]
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Banque de l'Algérie.	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
Cie.	Omnium [illegible]	[illegible]	[illegible]	1/2500	»	[illegible] juillet	[illegible]
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cie.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	février	[illegible]
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	112 50	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Sécurité	[illegible] b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Union des ports	»	1,500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1,200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	250	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] d'assurances	»	800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Helvetia	[illegible] 0/0 b.	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Vigie	[illegible]	250	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	900	[illegible]	[illegible]	janvier	dépenl.
A	[illegible]	»	1,000	[illegible]	[illegible]	février	64 »
A	[illegible]	»	1,250	[illegible]	[illegible]	février	[illegible]
A	Comptoir	pair.	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	500	5,000	»	[illegible]	350 »
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	1,600	1,000	[illegible]	[illegible]	190 »
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	2,000	5,000	[illegible]	[illegible]	230 »
A	Union	75 0/0 b.	3,000	5,000	[illegible]	[illegible]	240 »
A	Soleil	»	1,000	5,000	[illegible]	[illegible]	350 »
A	France	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	220 »
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	225 »
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	2,000	2,500	[illegible]	[illegible]	150 »
A	[illegible]	»	800	5,000	[illegible]	[illegible]	200 »
A	Paternelle	»	6,000	1,000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	»	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	50 »
A	Nord	»	2,000	1,000	[illegible]	[illegible]	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300 »
A	Nationale	[illegible] b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	200 »
A	Union	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	125 »
A	Phénix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30 »
A	Caisse paternelle	»	1,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES GRÊLES.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] juillet	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Omnibus de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Cie Imp. des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1,250	»	[illegible]	[illegible]
A	— actions de jouissance	91 25	28,000	1/28000	»	[illegible]	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	680 »	27,200	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	— act. de jouissance	115 »	27,200	1/27200	»	[illegible]	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	8,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	10,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	800	5,000	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	735 »	11,340	1,000	»	[illegible]	[illegible]
C	Scarpe inférieure	1500 »	2,200	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre française canalisée	[illegible]	8,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	60,000	533 33	»	[illegible]	[illegible]
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	[illegible]	30,000	1/30000	»	[illegible]	[illegible]
A	Pont, gare et port de [illegible]	150 »	7,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	Pont de Rouen	204 50	800	1,000	»	[illegible] juillet	[illegible]
C	Ponts réunis	[illegible]	3,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	1,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie.	230 »	10,000	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Mare-Frayssinet et Cie.	125 »	»	»	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	661 50	18,000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	555 »	30,000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	80,000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	100 »	17,500	1/17500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	500	30,000	1/30000	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Bazin et Cie.	[illegible]	30,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Cie.	Haute-Loire	[illegible]	6,000	500	»	avril oct. [illegible]	[illegible]
Cie.	Grand-Combe-du-Flénu	245 »	8,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
Cie.	Pont-de-Loup-Sud	550 »	2,800	1,000	»	[illegible]	[illegible]
Cie.	Montrieux-Saint-Étienne	277 50	3,800	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Blanzy	[illegible]	30,000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Azincourt	1900 »	1,500	1/1500	»	[illegible]	décml.
A	Chazotte	[illegible]	[illegible]	1/5000	»	[illegible]	20 »
A	Lyon-et-Loire	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Épinac	1800 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	125 »
A	Loire	147 50	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	12 25	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	11 »
A	Saint-Étienne	140 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	10 30
A	Rive-de-Gier	215 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Montrambert et [illegible]	[illegible]	13,200	1/13200	»	[illegible]	[illegible]
A	Grand-Combe	715 »	25,000	1/25000	»	janvier juillet	60 »
C	Unieux et Fr[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Carmaux	67 50	110,000	1/[illegible]	»	[illegible]	4 »
A	Roche-la-Molière et Firminy	127 50	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. à Quaregnon	105 »	6,750	250	»	[illegible]	[illegible]
A	Charbonnages belges	245 75	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	330 50	8,000	500	»	[illegible]	décml.
A	Seyssel anglais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	17 50

Bourse ou comptant	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Derniers dividendes payés.
	MINES.						
C	Houssaie (houillère)	6 »	60,000	100	»	août	décml.
A	Kef-Oum-Théboul	105 »	8,000	1/8000	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10,[illegible]	1/10000	»	[illegible]	décml.
A	Santander	[illegible]	10,[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	250 »	15,000	[illegible]	»	mai novembre	30 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	155 »	3,000	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	10,000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	90 »	10,000	375	»	octobre	décml.
A	Lecophile, zinc	105 »	5,500	(1.000)	»	janvier juillet	décml.
A	Silésie, zinc	100 »	50,000	375	»	mai novembre	11 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	172 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	3,[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	[illegible]
A	Alais (Gard)	[illegible]	18,000	[illegible]	»	[illegible] décembre	[illegible]
C	Creusot (Saône-et-Loire)	850 »	22,000	[illegible]	»	[illegible] décembre	[illegible]
C	Allevard	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Basse-Indre	300 »	3,000	[illegible]	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	365 »	30,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Horme	340 »	10,000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	450 »	8,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Fourchambault	240 »	51,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Marine et chemins de fer	655 50	55,000	[illegible]	»	[illegible] décembre	[illegible]
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Franche-Comté	130 »	10,000	[illegible]	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	[illegible]	16,000	1/16000	»	[illegible]	[illegible]
C	Firminy	300 »	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Pont-[illegible] (Vienne)	105 »	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	630 »	10,000	[illegible]	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	[illegible]	5,000	[illegible]	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60,000	375	»	janvier juillet	décml.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie.	[illegible]	11,000	[illegible]	»	septemb. mars	57 50
C	Chaudrey et Cie.	[illegible]	4,000	[illegible]	»	juin décembre	30 »
C	Gandillot et Cie.	[illegible]	2,400	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Christofle et Cie.	70 »	4,000	[illegible]	»	[illegible]	15 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	600 »	25,000	1/25000	»	[illegible]	18 50
A	Compagnie immobilière (Ex-R.)	132 50	240,000	100	»	janvier juillet	7 »
Cie.	Docks Louis-Napoléon	300 25	300,000	[illegible]	125	[illegible]	décml.
	GAZ.						
A	[illegible]	[illegible]	188,000	1/188000	»	mai novembre	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	29,000	[illegible]	»	janvier	décml.
A	[illegible]	157 50	38,000	1/38000	»	avril octobre	8 »
C	[illegible]	[illegible]	6,000	[illegible]	»	juin décembre	»
C	[illegible]	[illegible]	1,500	[illegible]	»	mars septemb.	»
C	[illegible]	650 »	[illegible]	1,000	»	1er juin	[illegible]
C	[illegible]	300 »	1,000	1,000	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	1,000	1/1000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	7,000	1/7000	»	[illegible] juillet	»
A	[illegible]	1710 »	2,400	1/2400	»	[illegible]	»
A	[illegible]	1015 »	1,000	1/1000	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	8,000	[illegible]	»	[illegible] juillet	[illegible]
	FILATURES.						
A	[illegible]	[illegible]	8,000	500	»	août	32 »
C	[illegible]	[illegible]	18,000	500	»	[illegible] juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	1,000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	8,000	1/8000	»	30 avril	6 50
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2,500	1/2500	»	[illegible]	[illegible]
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6,000	[illegible]	»	janvier juillet	15 »
C	Droit	[illegible]	[illegible]	2,[illegible]	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Montluçon	[illegible]	24,000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Glaces (Belgique)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse-Rhén.)	[illegible]	3,000	375	»	1er octobre	[illegible]
	DIVERS.						
C	Richer et [illegible] Vidanges	230 »	24,000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Caoutchouc souple	[illegible]	60,000	[illegible]	»	31 mars	[illegible]
C	Chollet et Cie.	[illegible]	60,000	100	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale des Eaux	297 50	[illegible]	250	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] électriques (E. Dejean et Cie)	[illegible]	8,750	500	»	5 févr. juillet	[illegible]

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE.	TAUX DE remboursement.	Intérêt annuel	Époque de paiement des intérêts.	Intérêts échus.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8,000	500	11	avril octobre	25 »
50	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27,300	125	25	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Ports de Marseille	465 »	20,000	500	15	janvier juillet	[illegible]
500	Messageries imp., serv. marit.	500 »	12,000	500	[illegible]	avril octobre	20 »
»	Loire, anciennes	1025 »	[illegible]	1,250	20	[illegible]	[illegible]
»	— nouvelles	1031 25	[illegible]	1,250	75	février août	[illegible]
»	Grand'Combe, — anciennes	1060 »	6,[illegible]	1,250	72	1er avril oct.	[illegible]
»	— nouvelles	[illegible]	10,000	1,250	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
[illegible]	Carmaux [illegible]	[illegible]	2,000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	15 »
[illegible]	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	15,[illegible]	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	480 »	15,000	[illegible]	10	janvier juillet	[illegible]
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8,000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
250	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	[illegible]	avril octobre	13 »
250	Châtillon et Commentry	[illegible] 75	[illegible]	500	[illegible]	mai novembre	[illegible]
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible] 50	[illegible]	312 50	[illegible]	30 juin déc.	[illegible]
335	— nouvelles	[illegible] 50	7,000	500	[illegible]	31 mars sept.	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cie.	[illegible]	[illegible]	500	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible]	»	625	»	15 janv. juillet	[illegible]
410	Gaz de Paris	467 50	13,820	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
250	Union des gaz	[illegible]	22,727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	315 »	3,[illegible]	300	[illegible]	15 [illegible] nov.	15 »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 8 AU 14 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme
1475	[illegible]	99	300.000	500	•	9? fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	13?? 50	[illegible]	13?? 25	[illegible]	[illegible]	13?? 50	1375	1375	1390	[illegible]
919	1565	99	400.000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	9?6	955 75	9?? 25	927 50	965	[illegible]	965	9?3	954 25	955	954 25	[illegible]
•	•	•	83 334	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	870	868 75	8?? 75	865	870	862	870	865	865	865	865	...
•	•	•	41 667	•	•	•	•	Nord sorties au 1er tirage	9?? 50	...	917 50	...	...	...	...	...	917 50	...	915	...
1819	1030	99	500.000	500	•	37 70 pour 1859	mai 1860	Est	632 50	631 25	626 25	630	628 75	628 75	628 75	630	627 50	627 50	627 50	627 50
[illegible]	[illegible]	•	800.000	500	•	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	887 50	886 25	887 50	886 25	886 25	886 50	887 50	887 50	885	887 50	[illegible]	[illegible]
793	1621	99	250.000	500	•	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	457 50	498 75	496 25	497 50	497 50	500	496 25	497 50	496 25	496 25	497 50	...
1158	2.104	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	585	582 50	582 50	580	580	580	578 75	580	578 75	577 50	...	...
219	234	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	360	...	...	...	360	360	360	...	...	355	...	350
52	52	99	36.000	500	•	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	85	85	85 25	86	83 25	...	65	65	83 75	85	83 75	85
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	...	550	...	...	...	567 50	...	...	...	570	565	567
184	438	99	42.000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
•	•	•	84.000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1223	1341	92	400.000	500	•	30 21 pour 1860	juillet 1860	Chemins autrichiens	472 50	475	463 50	462 50	465	460 25	460	460	455	456 25	457 50	[illegible]
216	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	375	378	375	370	365	365	372 50	363 75	361 25	360	362 50	362
•	4162	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (170 fr. payés)	472 50	472 50	...	470	470	...	467 50	465	...	465	465	[illegible]
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	470	...	450	...	...	...	...	...	...	...	...	...
50	175	99	60.000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	221 25	•	...	•	221 25	•	...	•	221 25	•	...	•
205	247	99	72.000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•
...	187	99	55.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	175	...	175	...	...	...	175	...	175	170	175	...
442	815	99	210.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	535	535	533 75	532 50	531 25	532 50	532 50	532 50	530	531 25	531 25	531
194	354	99	90.000	500	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	450	462 75	448 75	...	448 75	...	448 75	...	449 75	448 75	447 50	447
•	419	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	...	...	340	...	340	...	340	...	340	...	342	...
1306	2133	99	750.000	500	250	...	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	457 50	460	461 25	462 50	465	465	460	460	457 50	457 50	451 25	[illegible]
•	•	99	36.000	500	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	...	...	410	...	...	...	...	...	...	...	...	...
•	133	99	67.000	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	482 50	...	...	...	485	...	485	...	487 50	487 50	487 50	...
•	723	99	200.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	457 50	458 75	457 50	455	457 50	...	457 50	456 25	...	456	456	...
•	•	99	5.000	500	200	5 0/0	juillet 1860	[illegible]	375	...	410	...	...	...	...	...	350	...	...	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Première année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Taux de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	8	10	11	12	13	14
1848	5.000	[illegible]	750	•	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	...
1842-1849	12.000	1843	•	•	1.250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	950	...	...
1843	2.775	1844	1100	•	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1844	1125	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	[illegible]	750	•	1.250	décembre.	50 ..	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	[illegible]	...	[illegible]	...	...	...
1843	6.000	1844	•	•	1.250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
•	3.300	1927	•	•	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1843	1.000	•	•	•	1.250	février.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•
1852-1854	34.530	1903	divers.	•	1.250	juin	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845-1847	15.000	[illegible]	1000	•	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	[illegible]	1000	•	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1035	1035	1035	...	1030	[illegible]
1847-1854	20.750	[illegible]	divers.	•	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1851	21.000	[illegible]	500	•	625	mai.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1854	102.616	[illegible]	•	•	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	501 25	...	...	...	...	...
1852	120.000	[illegible]	•	•	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	520 ..	517 50	515 ..	515 ..	515 ..	515
1852	[illegible]	1852	divers	•	620	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	491 25	492 50	493 75	493 75	491 25	...
•	5.000	[illegible]	•	•	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	22.000	[illegible]	500	•	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	[illegible]	•	•	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
[illegible]	255.000	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	292 ..	290 25	290 25	290 25	290 ..	[illegible]
[illegible]	64.643	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	...	...	...	...	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	304 25	300 25	[illegible]	300 25	...	...
1852-1860	1?0.000	[illegible]	divers	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	...	...	300 ..	297 50	298 75	[illegible]
1851-1850	7?.000	[illegible]	divers.	•	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	305 ..	...	303 75	303 75	305 ..	...
[illegible]	[illegible] 719	[illegible]	285	•	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	285 ..	285 ..	285 ..	[illegible]	[illegible]	...
1857-1860	[illegible]	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
•	2?0.000	[illegible]	•	•	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible] 75	306 25	307 50	307 50	[illegible] 50	[illegible]
•	1 3?0.000	[illegible]	divers.	•	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	211.900	[illegible]	285	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	299 75	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible] 75	297 50	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	27.840	[illegible]	290	•	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	...	[illegible]	...
1857	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	297 50	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	•	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	•	•	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 75	247 50	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	470.[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	247 50	[illegible] 50	[illegible] 75	247 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]	•	[illegible]	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	[illegible] 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]
[illegible]	•	[illegible]	•	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Sarag.-sur-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]
[illegible]	190.000	[illegible]	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]
[illegible]	[illegible] 376	1957	300	•	500	•	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	250 25	[illegible]	[illegible]	...	...	...
[illegible]	•	[illegible]	•	•	500	•	15 ..	D°.	Séville à Xérès	...	...	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]
•	300.000	[illegible]	divers.	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	235 ..	255 ..	[illegible]	255 ..	[illegible] 75	[illegible]
•	[illegible]	1917	140	•	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	10 ..	11 25	95 ..	95 ..	97 75	95
1860	62.500	1947	240	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible] 75	215 ..	215 ..	215 ..	211 75	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 8 Comptant.	Samedi 8 Terme.	Lundi 10 Comptant.	Lundi 10 Terme.	Mardi 11 Comptant.	Mardi 11 Terme.	Mercredi 12 Comptant.	Mercredi 12 Terme.	Jeudi 13 Comptant.	Jeudi 13 Terme.	Vendredi 14 Comptant.	Vendredi 14 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1860	68 ..	68 ..	67 60	67 85	68 ..	68 ..	67 85	67 85	67 70	67 80	67 90	67 85
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	95 10	95 50	95 50	.. ..	95 75	.. ..	95 60	95 75	95 60	.. ..	95 25	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2840 ..	•	2845 ..	•	2845 ..	•	2845 ..	•	2845 ..	•	2845 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	657 50	655	655 ..	655 ..	65? 50	652 50	652 50	...	652 50	653 50	650 ..	...
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	895 ..	...	895 ..	...	895 ..	895 ..	895 50	...	895 ..	8?? 50	897 50	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	490 ..	...	488 75	...	488 75	...	488 75	•	485 25	...	488 75	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	465 ..	...	467 50	...	467 50	•	470 ..	•	467 50	•	467 50	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	101 25	•	101 25	•	101 25	•	100 ..	•	98 75	•	98 25	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	93 25	•	93 25	•	93 25	•	97 50	•	93 50	•	93 75	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1015 ..	•	1015 ..	•	.... ..	•	1015 ..	•	1015 ..	•	.... ..	•
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	577 50	580 ..	577 50	...	...	...	575 ..	...	575 ..	...	575 ..	...
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	681 25	680 ..	678 75	680 ..	680 ..	678 75	678 75	...	673 75	673 75	673 50	673 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	.... ..	•	1120 ..	•	1120 ..	•	1120 ..	•	1115 ..	•	1115 ..	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 ..	•	475 ..	•	475 ..	•	475 ..	•	475 ..	•	4?5 ..	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	228 75	•	22? ..	•	228 75	•	228 ..	...	228 75	•	230 ..	•
Ville de Marseille, Obligations 1849 tout payé, jouiss. juillet 1860	.... ..	•	.... ..	•	.... ..	•	•	...	.... ..	•	.... ..	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 1/4	•	93 3/8	•	93 3/8	•	93 3/8	•	93 3/8	•	93 3/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	9? ..	•	.. ..	•	9? ..	•	9? ..	•	.. ..	•	.. ..	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	75 65	...	76 65	76 75	76 75	76 65	76 75	76 65	76 60	76 50	76 60	76 50
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	49 25	•	.. ..	•	49 ..	•	49 ..	•	.. ..	•	49 ..	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	77 ..	•	77 ..	•	77 ..	•	.. ..	•	.. ..	•	75 ..	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...	...	330 ..	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	77 1/2	•	77 1/4	•	.. ..	•	.. ..	•	76 ..	•	71 3/4	•
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance juillet 1860	4?? 25	...	...	465 ..	463 50	...	463 50	...	462 50	461 25	...	...
Espagne, differ. convert., jouissance juillet 1860	39 5/8	.. ..	39 5/8	.. ..	39 1/4	.. ..	39 1/4	.. ..	39 ..	.. ..	39 ..	39 1/2
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	49 1/8	•	.. ..	•	49 1/4	•	47 1/2	•	47 5/8	•	.. ..	•
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	.. ..	.. ..	48 1/8	.. ..	47 3/4	.. ..	47 3/4	.. ..	47 3/8	.. ..	.. ..	.. ..
D° intérieur, jouissance juillet 1860	47 ..	.. ..	46 7/8	.. ..	46 5/8	.. ..	46 5/8	46 3/4	46 ..	46 1/4	46 1/8	46 ..
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	•	.. ..	•	•	•	.. ..	.. ..	98 ..	•	.. ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1046 19e ANNÉE — N° 38 SAMEDI 22 SEPTEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

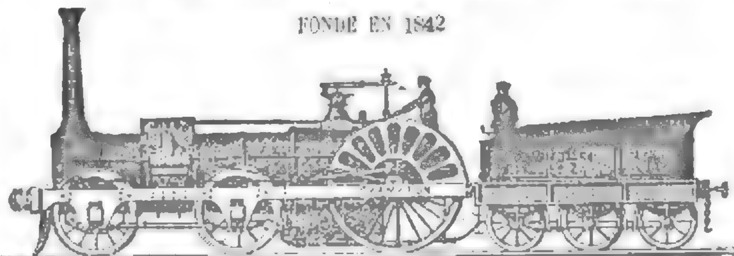
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris................ 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger............ 48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Paiement du coupon n° 7.

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon n° 7 des actions de la Société, échéant le 1er octobre prochain, sera payé à raison de 12 fr. 50 c. :

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux;

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des Chemins de fer;

A Marseille, id. rue Grignan, 49.

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse } A la Caisse syndicale des agents de change.

Paris, le 21 septembre 1860.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le semestre d'intérêt échéant le 1er octobre 1860 sera payé, à dater dudit jour, à raison de 7 fr. 50 par obligation :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan;

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse } au syndicat des agents de change.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel à échoir le 1er octobre prochain leur sera payé à raison de 10 fr. par action, sous déduction de 35 centimes par coupon, montant de l'impôt mobilier.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Grignan, 49 A.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale convoquée pour le 20 octobre prochain délibèrera sur le paiement qu'il peut y avoir lieu de faire d'un coupon d'intérêt ou de dividende semestriel, comme à-compte sur l'exercice courant. Le jour de ce paiement, s'il est autorisé, sera indiqué par la délibération de l'assemblée.

L'époque de la réunion de cette assemblée générale n'a pu être fixée avant le 20 octobre, à cause du travail à faire préalablement pour la confection de l'inventaire général qui doit y être produit en vertu des statuts de la Société anonyme.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de ladite Société sont convoqués en assemblée générale pour le samedi 20 octobre prochain, à huit heures du soir, au siége social, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Cette assemblée est convoquée pour remplir les prescriptions des nouveaux statuts, touchant la constitution de la Société anonyme, spécialement :

Pour la production de l'inventaire des objets mobiliers et immobiliers apportés dans la Société anonyme, conformément aux art. 5 et 8 des statuts;

Pour la nomination des membres du Conseil d'administration, conformément à l'art. 22 ;

Pour la fixation de la somme à employer annuellement à l'amortissement des actions, comme aussi du chiffre de l'amortissement pour chaque action, conformément aux art. 43 et 45.

En outre l'assemblée délibérera sur les propositions qui pourront lui être soumises relativement à l'à-compte d'intérêt ou dividende à payer en octobre sur les résultats de l'exercice courant.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins dix titres anciens et de les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant la réunion. Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les dépôts des titres donnant droit d'assister à l'assemblée seront reçus à Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99, les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les symptômes n'étaient guère favorables lors de notre dernier bulletin, et les événements qui paraissaient sur le point de s'accomplir en Italie n'étaient pas de nature à rassurer les esprits. Cependant nous persistions à dire qu'il n'y avait aucun motif pour que la situation purement financière se ressentît d'une manière sérieuse de la crise italienne. Les faits nous ont donné raison. Nous ne nions pas que la politique ne soit un obstacle à la hausse, parce qu'elle cause souvent des craintes exagérées, mais ce que nous n'admettons pas, c'est qu'avec les éléments actuels, avec le découvert, avec l'argent disponible, et surtout avec l'expérience des dernières semaines, les événements extérieurs puissent produire une baisse de quelque importance sur la rente et sur les valeurs. En effet, dès que les cours faiblissent d'une manière un peu marquée on voit immédiatement les achats reparaître et le niveau se rétablir immédiatement.

La rente 3 0/0 n'a guère varié de plus de 25 cent. au-dessus et au-dessous de 68 fr. depuis six semaines ou deux mois, et encore ces oscillations ne se sont-elles produites que par 10 ou 15 centimes; en sorte qu'en réalité la rente n'a pas cessé d'être très-ferme malgré les bruits de toutes sortes qui avaient été colportés, et malgré les efforts des vendeurs. Il a suffi des achats, pourtant bien limités du comptant, pour faire contre-poids à la spéculation à la baisse. Comment pourrait-elle donc résister si les financiers, qui laissent depuis si longtemps le marché abandonné à lui-même, rentraient dans la lice.

Au fond, tout le monde reconnaît aujourd'hui que le champ des éventualités qui peuvent influencer la Bourse est limité. La crise italienne ne peut plus effrayer personne ; la marche en est en quelque sorte fixée d'avance, et comme le rôle de la France est indiqué en ce qui concerne l'action des troupes françaises, comme l'abstention de l'Autriche paraît certaine, il n'est pas douteux, ainsi que nous le disions samedi dernier, que la responsabilité de notre gouvernement ne se trouve entièrement dégagée du mouvement piémontais, et que l'Europe tout entière n'entende assister en simple spectatrice aux événements qui, par les Italiens seuls, vont décider du sort de l'Italie.

Ces faits admis, l'amélioration qui s'est produite depuis deux jours, et qui a porté en deux jours le 3 0/0 de 67 90 à 68 55, s'explique tout naturellement, et on doit penser qu'elle se continuera ; malheureusement, le marché n'a plus les éléments d'une reprise sérieuse d'affaires, et quelque favorables que puissent être les dispositions générales, il nous paraît bien difficile de voir cette reprise s'établir avec les conditions actuelles du marché des fonds publics.

Les entreprises nouvelles n'ont pas seulement besoin du calme assuré désormais par les affirmations si précises de l'Empereur, et par la marche même des événements politiques ; elles ont besoin de se mouvoir dans un champ plus vaste et plus libre que celui qui reste aujourd'hui à la spéculation. Plus l'état actuel se continue, et plus il sera difficile de rendre à notre marché l'action et la puissance qu'il a perdues ; il est donc très-désirable que le malentendu ne dure pas plus longtemps, et que la Bourse, redevenue libre, puisse travailler à reconstituer des éléments d'activité aujourd'hui paralysés, et à seconder la réalisation des grands desseins formés par le gouvernement de l'Empereur pour le développement de la prospérité publique.

On verra par l'analyse que nous faisons plus loin du tableau des produits des douanes, que l'abaissement des droits amène bien les effets que le gouvernement en attendait ; la diminution des prix pour la consommation et l'accroissement des transactions ; si, d'un côté, le produit des droits de douane perçus s'est sensiblement abaissé, d'un autre côté, le montant des importations est beaucoup plus considérable, notamment pour les cotons et les cafés, en même temps que les exportations continuent à dépasser de beaucoup les importations. Le même principe appliqué au commerce des grains vient de faire baisser les farines de 12 francs. La réforme commerciale s'accomplit donc dans les meilleures conditions, les échanges se développent déjà sur une large échelle, et ces premiers résultats se traduisent par un accroissement progressif des recettes de nos lignes de fer. On peut juger par là des résultats qui se produiront quand l'industrie et le commerce seront entièrement libres d'entraves.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 90, ferme à 68 55.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 20, ferme à 95 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	48.18 0/0
Midi	21.31 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	19.30 0/0
Autrichiens	13.50 0/0
Orléans	8.80 0/0
Est	7 95 0/0
Nord	6 46 0/0
Dauphiné	6.09 0/0
Cordoue à Séville	5.75 0/0
Ardennes	5.42 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	3.85 0/0
Union Suisse	».11 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	».35 0/0
Ouest	».60 0/0
Victor-Emmanuel	2.28 0/0
Central Suisse	3.40 0/0
Bessèges à Alais	3.47 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	10.92 0/0
Ouest suisse	14.57 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	14 septembre.	21 septembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	67 85	68 55	» 70	» »»
Rente 4 1/2 0/0.	95 35	95 50	» 15	» »»
Banque de France	2815 »»	2810 »	» »»	5 »»
Consolidés......	93 2/8	93 3/8	1/8	» »»
Crédit foncier...	887 50	895 »»	7 50	» »»
Crédit ind. et com	575 »»	570 »»	» »»	5 »»
Crédit mobilier..	675 »»	697 50	22 50	» »»
Comptoir d'Esc[te]	690 »»	691 25	1 25	» »»
Orléans.........	1378 75	1395 »»	16 25	» »»
Nord...........	956 25	962 50	6 25	» »»
Nord nouveau...	865 »»	870 »»	5 »»	» »»
Est............	627 50	632 50	5 »»	» »»
Paris-Méditerran[é]	888 75	903 75	15 »»	» »»
Midi...........	497 50	500 »»	2 50	» »»
Ouest..........	577 50	582 50	5 »»	» »»
Genève.........	350 »»	350 »»	» »»	» »»
Dauphiné.......	567 50	580 »»	12 50	» »»
Graissessac-Béziers	85 »»	88 75	3 75	» »»
Ardennes ancien.	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	455 »»	455 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens..	460 »»	473 75	13 75	»» »»
Victor-Emmanuel	362 50	387 50	25 »»	» »»
Russes.........	463 75	465 »»	1 25	» »»
Romains........	342 50	342 50	» »»	» »»
S.-Autr.-Lombard	458 75	478 75	20 »»	» »»
Sarag. Pampelune	475 »»	470 »»	» »»	5 »»
Saragos.-Alicante	531 25	540 »»	8 75	» »»
Sarag.-Barcelone.	447 50	445 »»	» »»	2 50
Nord-Espagne...	455 »»	456 25	1 25	» »»
Guill.-Luxembour	350 »»	360 »»	10 »»	» »»

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Le passage de l'Empereur à Marseille aura une heureuse influence pour la Société des Ports. S. M. a décidé qu'une rue de 25 mètres s'ouvrirait du quai Napoléon à la place de la Joliette. Cette rue, d'une étendue de 8 à 900 mètres, établira une magnifique communication entre le centre de la ville et les nouveaux ports. On sait que sur ce dernier point sont établis la cathédrale, la gare maritime, les docks, les ateliers et magasins des Messageries impériales, etc., etc., tous monuments et établissements qui assurent à ces quartiers une prospérité si grande que personne n'a osé jusqu'à présent lui assigner une limite quelconque.

Mais la difficulté des communications était un obstacle à la prospérité rapide des nouveaux quartiers ; en effet, dans l'état actuel, on compte du quai Napoléon aux ports de la Joliette, une étendue d'environ 2,000 mètres. Grâce à la rue directe dont l'exécution est mise aux enquêtes, les nouveaux quartiers se trouveront rapprochés du centre de la ville, à ce point qu'ils ne seront pas à plus de distance de la Canebière que l'extrémité des rues Saint-Ferréol et Paradis, qui forment les deux voies les plus riches et les plus populeuses de Marseille.

Nous sommes en mesure d'annoncer que sous peu de jours de nombreuses constructions vont s'élever sur les quartiers des ports. Ces constructions sont destinées à assurer à la Société non-seulement des revenus considérables, mais une plus-value si rapide, qu'on verra se réaliser complétement, dans un temps très-rapproché, toutes les espérances fondées avec raison sur l'avenir de la Société des ports de Marseille.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Nous publions plus loin le compte rendu de l'inauguration de la première section du chemin de fer de Pampelune à Saragosse.

Rarement les Compagnies de chemins de fer ont réalisé aussi exactement que la Compagnie de Pampelune à Saragosse, le programme de leurs travaux. Nous avions annoncé déjà que la première section serait livrée à la circulation dans le courant de 1860, et que la ligne de Pampelune à Saragosse serait exploitée dans les premiers mois de 1861.

Nous sommes à même aujourd'hui de renouveler avec plus de certitude encore nos prévisions, et nous pouvons ajouter que sans les difficultés heureusement surmontées aujourd'hui, qu'a rencontrées l'établissement du magnifique pont de l'Ebre, nous pourrions indiquer presque à jour fixe l'époque où les deux capitales de la Navarre et de l'Aragon seront mises en communication.

Le chemin de fer de Pampelune à Saragosse a donc dès aujourd'hui 63 kilomètres livrés à l'exploitation, sur 187 kilomètres qui forment sa longueur totale. Les chantiers sont ouverts et fonctionnent avec activité sur tous les points de la partie restant à terminer ; les terrassements sont partout très-avancés et les travaux d'art sont poursuivis sans relâche ; deux ponts, l'un sur l'Ebre, de 700 mètres d'ouverture, l'autre sur l'Alagon, sont en pleine construction ; déjà les tabliers sont à pied d'œuvre et les mesures sont prises pour mener de front les fondations de toutes les piles.

Le matériel fixe et roulant arrive chaque jour ; enfin, le wagon d'honneur destiné à la reine se construit en ce moment dans les ateliers de M. Moussard et partira dans le courant de la semaine prochaine pour Pampelune. En même temps, le service des diligences et des postes s'organise sur toute la ligne, de manière à pouvoir correspondre facilement avec les sections déjà ouvertes du chemin de fer de Saragosse à Barcelone et de Saragosse à Madrid et à Alicante.

Sur ce dernier chemin les travaux viennent d'être repris par la Compagnie et vont être poursuivis activement ; le traité par lequel ces travaux avaient été concédés à la Société financière fondée à Madrid par l'influence de M. de Rothschild a été résilié, et comme désormais les travaux seront continués sans interruption jusqu'à leur complet achèvement, on peut déjà prévoir l'époque où le chemin de Pampelune à Madrid sera en pleine exploitation. D'un autre côté, le chemin de Barcelone à Saragosse ouvrira sa dernière section dans le courant de 1861, et apportera au chemin de Pampelune à Saragosse de nouveaux éléments de produits. Enfin, nous pouvons signaler comme un fait également favorable, l'activité imprimée aux travaux du chemin de fer de Bilbao à Alfaro sur le chemin de Pampelune à Saragosse.

Destiné à devenir tête de ligne entre la France et l'Espagne, le chemin de fer de Pampelune forme, on le sait, la ligne de jonction de la Méditerranée à l'Océan, par Barcelone, Saragosse, Alfaro, et les ports de Saint-Sébastien, Santander et Bilbao. Il constitue la section la plus productive de la ligne qui, partant de la frontière de France, se dirige sur Madrid, car il dessert deux des provinces les plus riches, les plus populeuses et les mieux cultivées de l'Espagne, la Navarre et l'Aragon. On comprend dès lors quel avenir est réservé à ce chemin et combien cet avenir est maintenant rapproché de nous, puisque la ligne tout entière pourra être livrée à la circulation dès le commencement de 1861.

J.-G. BORDOT.

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Un journal français, l'*Opinion nationale*, annonçait il y a quelques jours en ces termes la réception des 63 kilomètres déjà terminés du chemin de fer de Pampelune à Saragosse :

Extrait de l'ordonnance royale du 6 septembre 1860.

Vu le procès-verbal dressé le 2 septembre par l'ingénieur en chef du contrôle au chemin de fer de Saragosse à Pampelune, duquel il résulte que le trajet de Murillete à Pampelune est en bon état d'exploitation.

S. M. la reine (que Dieu garde) a daigné décider qu'on ouvre immédiatement au service public les 63 kilomètres compris entre Murillete et Pampelune, en appliquant les tarifs approuvés par ordonnance royale du 24 août dernier.

L'inauguration de la section de Pampelune à Murillete a eu lieu le 16 courant en présence de toutes les autorités provinciales.

Mgr l'évêque de Pampelune, bien que très-âgé, a voulu assister à la cérémonie d'inauguration et a béni lui-même les locomotives ;

il a ensuite prononcé un discours dans lequel il a rappelé que l'Espagne, à diverses époques, a puissamment contribué au progrès qui, dans le monde entier, a suivi pendant le siècle actuel une marche si rapide; il a exprimé sa satisfaction d'avoir pu, avant de finir sa mission sur la terre, bénir dans son diocèse un symbole matériel de progrès et de civilisation qui est un augure d'avenir prospère pour la nation espagnole; il a terminé par des félicitations chaleureuses adressées aux hommes dont les efforts et l'activité ont conduit les travaux entrepris à une aussi heureuse fin.

M. le gouverneur civil a parlé ensuite, et M. de Salamanca a répondu à ces deux discours, d'abord par des remerciments pour les paroles bienveillantes qui le concernaient et par l'expression de toute la satisfaction qu'il éprouvait de pouvoir donner aux habitants de la Navarre une preuve de son zèle pour les intérêts du pays en livrant à l'exploitation une section importante de la ligne; puis il a vivement insisté sur l'utilité de continuer les travaux du chemin de Pampelune à Saragosse jusqu'à Irun, et il a exprimé en finissant l'espoir fondé que S. M. Isabelle II ne tarderait pas à répondre au vœu de tous en donnant sa sanction royale aux projets de prolongement qui lui ont été présentés.

Après ces discours accueillis par des vivat et des applaudissements unanimes, un premier train est parti pour Caparrosa, suivi un peu plus tard du train officiel.

A la station de Tafalla un banquet a été offert aux diverses autorités, et de nombreux toasts ont été portés :

A S. M. la reine;
A l'union de la France et de l'Espagne;
A la prospérité de la Navarre;
Aux divers fonctionnaires de la province;
Aux capitalistes et aux actionnaires français qui ont eu foi dans l'avenir de l'Espagne, et notamment à ceux qui ont bien voulu prêter le concours puissant de leurs finances et de leur talent à une entreprise aussi éminemment utile au pays que celle dont on inaugurait les travaux.

Le parcours des deux trains entre la station de Pampelune et celle de Murillette-Caparrosa s'est effectué, aussi bien à l'aller qu'au retour, avec la plus parfaite régularité et dans de très-bonnes conditions de sécurité et de vitesse.

F. GRIMAUD.

LES CHEMINS DE FER ET LES CONSEILS GÉNÉRAUX.

III.

La session du conseil général de la *Haute-Marne* ne présente pas moins d'intérêt que celles que nous avons précédemment passées en revue au point de vue spécial de la question des chemins de fer.

Le conseil se fondant sur les paroles bienveillantes prononcées par l'Empereur, lors de son passage à Dijon, au commencement du voyage de Leurs Majestés, en ce qui concerne l'établissement d'un chemin de fer direct de Dijon à Langres, a voté des remerciments à l'Empereur pour une promesse qui lui paraît devoir être suivie d'une prompte exécution. Au moyen du chemin de fer direct de Langres à Dijon, la distance entre ces deux villes serait diminuée de 50 kilomètres; les houilles du centre arriveraient dans d'excellentes conditions d'économie aux établissements métallurgiques de la Haute-Marne; enfin tous les produits du sol et de l'industrie, les céréales, les bois, les vins, les fers, etc., profiteraient d'une communication directe et rapide.

Le conseil général de la Haute-Marne a joint à ses remerciments plusieurs vœux importants.

Le premier est relatif à l'établissement, dans le plus bref délai, d'un chemin de fer, qui, partant de Sedan, se dirigerait sur Verdun, Pagny-sur-Meuse et Neufchâteau, et de là, traversant le département de la Haute-Marne par Bologne et Chaumont jusqu'à Châtillon-sur-Seine, descendrait à Clamecy, Nevers et la Loire.

Le second demande la construction d'un chemin de fer particulier au profit de la vallée de la Blaise.

Enfin un troisième vœu est relatif à l'ouverture d'un canal s'embranchant près de Vitry sur le canal de la Marne au Rhin, et remontant la vallée de la Marne aussi loin que possible dans le département.

Le rapport du préfet de l'Aisne au conseil général donne sur les chemins de fer en construction et sur les chemins de fer à l'étude, dans ce département, des détails intéressants.

Il résulte de cette partie du rapport que nous reproduisons plus loin que la grande ligne de Paris à Soissons, déjà ouverte entre Paris et Sevran, sera mise en exploitation jusqu'à Villers-Cotterets dans un an et jusqu'à Soissons dans deux ans.

La ligne de Chauny à Saint-Gobain, concédée à la manufacture de glaces, sera livrée à la circulation dès que les travaux des stations seront terminés.

Enfin l'établissement du chemin de Reims à Soissons avance rapidement, et sera sans doute terminé vers la moitié de l'année 1861.

On trouvera plus loin le texte de la partie du rapport du préfet, qui a trait aux lignes que nous venons de nommer, ainsi qu'au chemin d'Amiens à Tergnier et de Creil à Villers-Cotterets.

Nous reproduisons aussi ce qui a trait aux deux chemins en projet, l'un de Soissons à la frontière belge par Laon, Vervins et Hirson; l'autre, de la ligne de Saint-Quentin à celle de Soissons, avec point de départ entre Busigny et Landrecies, et aux deux tracés qui sont en présence.

Un projet très-intéressant, celui d'un chemin de fer de Dieuze à Avricourt, a été l'objet d'un rapport très-complet présenté au conseil général de la Meurthe, et d'une délibération favorable de ce conseil.

Nous donnons ci-après *in extenso* le texte de ce rapport qui conclut à ce qu'un chemin de fer partant de Dieuze et se dirigeant, soit sur Avricourt, soit sur un point avoisinant de la ligne de Paris à Strasbourg, soit construit dans le plus bref délai possible aux conditions accordées pour les lignes de Lunéville à Saint-Dié et d'Epinal à Remiremont.

Ici encore le motif invoqué est la nécessité de procurer aux industries françaises la houille à bon marché, afin de les mettre à même de lutter à armes égales avec l'Angleterre. Or, la houille apportée par le canal et destinée aux exploitations qui vont être desservies par les deux lignes récemment votées de Lunéville à Saint-Dié et d'Epinal à Remiremont, ne peut être fournie à tout le pays traversé par ces deux lignes et par la ligne plus ancienne de Blainville à Epinal, Vesoul et Gray, qu'au moyen de transbordements longs et coûteux. Le projet dont il s'agit aurait l'avantage de mettre tout ce pays en communication plus rapide et plus facile avec les lieux de production.

C'est dans le même esprit que le conseil général de la Loire-Inférieure, dans des vues conformes à celles de l'Empereur, dit la délibération, recommande à la haute bienveillance de Sa Majesté, pour être exécutés dans le plus bref délai possible, les chemins de fer que voici :

1° Un chemin de fer de Cherbourg à Bordeaux par Laval, Craon, Châteaubriant, Niort, Nantes, Napoléon-Vendée, Luçon, Rochefort, Jonzac et Blaye;

2° Un chemin de fer de Nantes à Niort par Napoléon-Vendée;

3° Un chemin de fer des Sables-d'Olonne à Angers, par Napoléon-Vendée et Chollet;

4° Un chemin de fer d'Angers à Niort, par Chollet et le bassin houiller de Chantonnay à Vouvant;

5° Un chemin de fer de grande jonction;

6° Un chemin de fer d'Orléans à Troyes et de Troyes à Vitry-le-Français.

Ces voies ferrées offriraient des avantages précieux et incontestables, dit la délibération : à l'industrie, parce que le prix de la houille serait très-certainement abaissé sur tous les marchés de l'Ouest; à l'agriculture, parce qu'elles assureraient l'approvisionnement facile des engrais qui manquent à cette partie de la France.

Enfin, le réseau de l'Ouest serait complété.

Nous croyons devoir rappeler, à propos de ces vœux, comme pour les autres prétentions des conseils généraux, que nous n'entendons pas le moins du monde en prendre la responsabilité. Nous citons et nous constatons les vœux qui ont été formés, voilà tout, et nous ajouterons même qu'il eût peut-être été désirable qu'ils fussent moins nombreux, et appuyés sur des considérations plus développées.

Le conseil général de la Charente est revenu, comme on devait s'y attendre, sur le vœu formé déjà et renouvelé plusieurs fois

depuis dix ans, relatif au chemin de fer de Limoges à la Rochelle, par Rochefort et Saintes, la vallée de la Charente, Cognac, Jarnac, Angoulême, la Rochefoucauld, la vallée de la Vienne, Chabanais et Saint-Junien, avec embranchement de Châteauneuf sur Barbezieux.

Il a repoussé, comme contraire aux intérêts du département et à ceux de la ligne elle-même, toute déviation par les arrondissements de Saint-Yrieix et de Nontron.

Enfin, il a accompagné ces vœux d'une offre d'un million qui serait fourni, à titre de subvention, par le département pour l'exécution de la ligne de Limoges à la Rochelle, dans les conditions ci-dessus.

Nos lecteurs se rappellent que nous avons eu nous-mêmes l'occasion, dans un de nos précédents numéros, d'examiner le projet dont il s'agit et d'en constater l'utilité réelle.

Comme complément de cette ligne principale le conseil a exprimé les vœux suivants :

Que la ligne de Niort à Limoges se rapproche le plus possible de Ruffec et de Confolens, pour rejoindre la première ligne vers Chabanais;

Que la ligne éventuelle d'Angers à Niort reçoive sa continuation sur Bordeaux et Périgueux par le nord de la Charente, Angoulême et Ribérac ;

Que la ligne de Rochefort à Coutras, par Saintes, suive la vallée de la Charente jusqu'à Cognac et se dirige de là directement sur Coutras par la vallée du Né et du Lary.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN BELGIQUE

Exercice 1858-1859.

Le gouvernement belge vient de publier le compte rendu de la gestion et de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant l'exercice 1859.

Le réseau complet des lignes exploitées par l'Etat comprenait pour cet exercice 746 kilomètres. Le nombre total des employés de tout genre, salariés par l'Etat, s'élevait en 1859 à 8,521.

Les recettes se sont élevées en 1859 à la somme de.	26,313,446 93
Plus, pour le chemin de Dendre et Waes également exploité par l'Etat.	1,183,673 41
Pour le chemin de Tournay à Jurbise, qui se trouve dans le même cas.	583,979 36
Ensemble . .	28,081,099 70
Les frais d'exploitation de tout genre sur ces lignes réunies se sont élevés comme moyenne pour l'année entière à la somme de	14,088,326 31
L'excédant des recettes sur les dépenses a donc été de	13,992,773 37

La recette brute, par kilomètre exploité, a été de 37,675 fr. 53; la dépense d'exploitation de toute nature de 18,901 fr. 79, de telle façon que la recette nette par kilomètre s'est élevée à 18,773 fr. 73, soit à 50.17 0/0 du total. Il y a eu relativement à 1858, par kilomètre exploité : augmentation de 114 fr. 89 sur la recette brute, et diminution de 773 fr. 63 sur la dépense. L'amélioration du produit net, par kilomètre, est donc de 882 fr. 52.

Ce résultat est favorable ; mais on ne doit pas perdre de vue, ainsi que le fait observer avec raison l'*Economiste belge*, que le gouvernement possède les meilleures lignes du pays, et que le produit en doit augmenter *quand même* par l'accroissement naturel du mouvement industriel et commercial.

Quant aux chemins de fer concédés, ils ont aujourd'hui une longueur totale de 1,147 kilomètres divisés en vingt et un tronçons grands et petits. Le plus considérable est le chemin de fer de Luxembourg qui représente une longueur de 207 kilomètres.

F. Grimaud.

COMMERCE.

Importations et exportations.

Le *Moniteur* publie cette semaine d'après la direction générale des douanes et des contributions indirectes, le tableau comparatif des principales marchandises importées et exportées pendant le mois d'août, et les huit premiers mois des années 1858, 1859 et 1860.

Un fait important ressort tout d'abord de ce tableau, c'est un accroissement considérable sur l'importation du coton. On en jugera par les chiffres résumant les huit premiers mois de 1860 et la période des deux exercices précédents :

		quintaux métriques.
Huit premiers mois de	1860	1,064,808
» »	1859	576,305
» »	1858	557,871

C'est donc pour l'année courante une augmentation de 488,503 quintaux relativement à 1859, et de 506,937 quintaux relativement à 1858.

La quantité de cafés importés depuis le commencement de l'exercice est de 226,826 quintaux métriques ; elle était, pendant la période correspondante de 1859, de 202,165 quintaux, et de 201,355 quintaux pendant la période correspondante de 1858.

Il a été acquitté 335,646 quintaux de laines, contre 249,139 quintaux acquittés en 1859, et 223,392 quintaux acquittés en 1858.

L'importation du sucre a subi une diminution assez notable. Elle ne s'est élevée qu'à 872,941 quintaux, ainsi répartis : sucre des colonies françaises, 669,290 quintaux; sucre des colonies étrangères, 303,651 quintaux. Pendant la période correspondante de 1859, il avait été acquitté 1,081,679 quintaux, savoir : des colonies françaises, 698,606 quintaux ; des colonies étrangères, 383,073 quintaux. En 1858, les chiffres étaient : provenance française 848,103 quintaux ; provenance étrangère, 299,731 quintaux.

En résumé, le total des droits perçus s'élève à 87,513,000 francs. Ce chiffre est de 37,543,177 francs inférieur à celui de l'année dernière, et de 37,992,172 francs inférieur au chiffre de 1858.

L'exportation des vins, qui avait été l'année dernière de 1,800,289 hectolitres, est tombée cette année à 1,343,777 hectolitres. Cette diminution porte principalement sur la Belgique, les villes Hanséatiques, les Etats sardes, la Toscane et la Suisse. Les envois pour l'Angleterre ont pris par contre un assez grand développement. Les quantités exportées, qui n'étaient l'année dernière que de 29,043 hectolitres, s'élèvent cette année à 80,205 hectolitres.

L'exportation des cotons en laine, nulle les années précédentes, donne cette année un chiffre de 36,417 quintaux métriques. De même pour les laines, dont il a été exporté 33,215 quintaux.

Nous avons déjà signalé à plusieurs reprises le développement que prend l'exportation des machines et mécaniques. Cette tendance se soutient. Le document officiel signale pour les huit premiers mois de cette année des exportations représentant une valeur de 4,599,548 fr., contre 3,360,190 fr. en 1859, et 3,854,616 fr. en 1858.

La taxe de consommation perçue sur les sels français et étrangers livrés au marché intérieur a produit 23,247,342 fr. C'est une augmentation de 1,565,314 fr. sur l'exercice précédent.

Pendant les huit premiers mois de l'exercice, il est entré dans les ports français, venant de l'étranger, de la grande pêche et des colonies, 15,744 navires, jaugeant ensemble 2,577,166 tonneaux. Il est sorti pour les mêmes destinations 12,058 navires, jaugeant 1,883,491 tonneaux. Ces chiffres sont inférieurs à ceux de l'année précédente, qui se résument ainsi : à l'entrée, 17,253 navires, 2,720,738 tonneaux; à la sortie, 14,639 navires, 2,139,632 tonneaux.

F. Grimaud.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

MEURTHE.

Voici le rapport présenté au conseil général de la Meurthe sur le projet de chemin de fer de Dieuze à Avricourt :

« Messieurs,

« La question d'un chemin de fer reliant Dieuze aux lignes de fer de l'Est n'est pas nouvelle pour vous.

« Déjà, en 1852, la Compagnie des salines de Dieuze avait demandé la concession de trois embranchements se dirigeant de Dieuze sur Tetting (Faulquemont), sur Réchicourt et sur Champigneules. Son projet, conçu dans de mauvaises conditions, fut repoussé par les commissions d'enquête. En 1857, elle avait

présenté de nouveau un projet de Tetting à Dieuze, avec prolongement possible sur Avricourt, projet qui fut admis par la commission d'enquête du département de la Meurthe, mais écarté par vous, à cause de la préférence que vous n'avez cessé de donner à la ligne de Cocheren à Sarrebourg, avec embranchement sur Dieuze, ligne à laquelle, à la demande des industries d'une partie de l'Alsace et de la Haute-Marne, va se trouver substitué le canal des houillères de la Sarre.

» Mais si ce canal, au moyen de sa jonction avec ceux de la Marne et du Rhône au Rhin, avec ceux à construire dans les départements du Haut-Rhin et de la Haute-Marne, dessert d'une manière assez régulière les industries de ces départements, il ne peut pas rendre les mêmes services aux centres industriels, placés loin de ces canaux et à proximité seulement des voies ferrées.

» Deux lignes récemment votées, de Lunéville à Saint-Dié et d'Epinal à Remiremont, pour venir au secours de nos industries et de celles d'un département voisin, la ligne la plus ancienne de Blainville à Epinal, Vesoul et Gray, ne peuvent recevoir le combustible minéral, apporté par le canal, qu'au moyen de transbordements toujours coûteux et qui influent d'une manière fâcheuse sur la qualité de ce combustible. Elles ont besoin d'être mises en communication plus rapide, plus facile avec les lieux de production de la houille, ce grand élément vivificateur de l'industrie moderne, dont le bas prix devient aujourd'hui, pour elle, la condition indispensable de la vitalité.

» Ici, Messieurs, ce n'est pas votre commission seule qui parle. Une pensée plus haute, appelant, en janvier, les industries françaises à la lutte avec les puissantes rivales que leur oppose l'Angleterre, posait en principe que, pour rendre cette lutte possible, il était nécessaire de donner aux fabriques françaises la houille à bon marché; c'est la réalisation de cette pensée qui a déjà doté notre pays des chemins de fer de Lunéville à Saint-Dié et d'Epinal à Remiremont; mais ces chemins ne peuvent rester incomplets et privés de leur prolongement normal vers les sources productrices de la houille, prolongement dont la section d'Avricourt à Dieuze serait le premier anneau. Aussi, votre commission a-t-elle adopté, à l'unanimité, la pensée, émise par M. le préfet, de la construction d'un chemin de fer d'Avricourt à Dieuze, non-seulement pour venir au secours d'une grande industrie gravement menacée et dont la conservation intéresse la prospérité d'une partie de notre département, mais aussi pour faire un premier pas dans une voie où il importe à la prospérité générale du pays que le gouvernement entre résolûment, et le plus promptement possible, afin de compléter les avantages dont il a voulu le doter par la création des lignes de Lunéville à Saint-Dié et d'Epinal à Remiremont.

» A ce point de vue, le chemin de fer d'Avricourt à Dieuze prend une importance plus considérable. Comme les lignes que nous venons de citer, il a droit de demander à l'Etat de concourir à sa construction par une large subvention. En effet, il contribuera pour sa part à la réalisation de cette pensée si libérale d'abaisser pour tous le prix des objets de consommation en améliorant les conditions dans lesquelles l'industrie nationale peut les produire. A côté de cette pensée s'est placée celle d'abaisser les barrières internationales et de donner à notre industrie le stimulant de la concurrence étrangère, en même temps qu'on lui procurerait les éléments de la fabrication à bon marché. Cette partie du problème à résoudre a provoqué des inquiétudes dont votre commission apprécie la gravité; mais, confiante dans la sagesse du gouvernement, elle aime à croire que, dans la question du chemin de fer d'Avricourt à Dieuze, et de son prolongement vers les gisements houillers, il apportera cette sollicitude bienveillante qu'il n'a cessé de promettre à l'industrie; que, dans des questions d'un ordre plus général, il lui conservera la mesure de protection dont elle a encore besoin, et que la main puissante qui, dans l'intérêt de tous, a convié l'industrie française à la lutte, saura aussi la protéger et, au besoin, la défendre.

» Il nous reste, Messieurs, quelques mots à vous dire des conditions dans lesquelles le chemin d'Avricourt à Dieuze doit être construit. Appelé par la force des choses à un avenir important, il ne nous paraît pas pouvoir se contenter des conditions de tracé et de matériel qui pourraient suffire à un simple chemin vicinal, desservant seulement quelques intérêts locaux. L'étude rapide qui en a été faite nous paraît susceptible de modifications qui augmenteront probablement, dans une proportion considérable, les chiffres des dépenses prévues, et votre commission vous propose, en remerciant M. le préfet de sa communication, de lui demander de vouloir bien provoquer des études nouvelles et plus complètes.

» Dans cet état de choses, le moment n'a point paru venu à votre commission d'examiner en principe la question d'une subvention départementale, d'autant plus que l'état des finances du département ne paraît pas lui permettre de s'engager dans cette voie; elle a cru devoir se borner aujourd'hui à vous proposer d'émettre le vœu qu'un chemin de fer, partant de Dieuze et se dirigeant, soit sur Avricourt, soit sur un point avoisinant de la ligne de Paris à Strasbourg, soit construit le plus tôt possible aux conditions concédées pour les lignes de Lunéville à Saint-Dié et d'Epinal à Remiremont. »

AISNE.

On lit dans le rapport du préfet de l'Aisne au conseil général de ce département :

Nouveaux chemins de fer en construction.

« Plusieurs chemins de fer concédés définitivement sont en cours d'exécution. La grande ligne de *Paris à Soissons*, qui doit se prolonger jusqu'à la frontière belge et qui doit être la tête d'une voie de communication rapide vers Berlin et les principales villes du nord de l'empire russe, est ouverte entre Paris et Sévran; elle sera mise en exploitation jusqu'à Villers-Cotterets dans un an, et jusqu'à Soissons dans deux ans. La ligne de *Chauny à Saint-Gobain*, concédée à la Société de la manufacture des glaces, n'est pas encore livrée au public, parce que les bâtiments des stations ne sont pas encore terminés. L'établissement du chemin de fer de *Reims à Soissons* s'avance sous les efforts de la Compagnie des Ardennes, qui en est concessionnaire, et l'on peut espérer qu'il sera possible de s'en servir vers la fin de juillet 1861. Quant à la ligne devant servir aux transports d'*Amiens vers Tergnier*, Saint-Quentin et Laon, les projets n'en sont pas encore présentés. La direction du chemin de fer de *Creil à Villers-Cotterets* est à l'étude, et j'appelle votre attention sur les considérations que fait valoir dans son rapport M. l'ingénieur en chef du contrôle, en faveur d'une ligne directe de Creil à Senlis, Crépy-en-Valois et Villers-Cotterets.

Chemins de fer à l'étude.

» On se rappelle qu'un décret impérial, en date du 26 juin 1857, a concédé éventuellement à la Compagnie du Nord deux chemins de fer à établir, l'un de Soissons à la frontière belge, passant par ou près Laon, Vervins et Hirson; l'autre, de la ligne de Saint-Quentin à celle de Soissons, partant d'un point à déterminer de Busigny à Landrecies, en aboutissant d'un autre point à déterminer de ladite ligne de Soissons à la frontière. Une déclaration d'utilité publique, après enquête, doit précéder la concession définitive. Prenant en considération les vœux que vous avez émis dans vos sessions de 1857, 1858 et 1859, S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, par une décision du 6 janvier 1860, a chargé M. l'ingénieur en chef de notre département d'en faire préparer l'avant-projet sur lequel devra s'ouvrir l'enquête.

» L'étude d'un chemin de Mézières vers Hirson a été, à la même époque, confiée à M. l'ingénieur en chef du contrôle des chemins de fer des Ardennes.

» Les études sont commencées et se poursuivent activement. A l'égard de l'embranchement qui doit relier la ligne de Saint-Quentin à la ligne de Soissons, deux tracés sont en présence : l'un, par le Nouvion et la Capelle; l'autre, par Guise et la vallée de l'Oise. Les populations intéressées peuvent être sûres d'un examen complet et impartial de la question.

» Mais la Compagnie du Nord a été autorisée, de son côté, à faire l'étude d'un troisième tracé qui, au lieu de partir, comme l'indique le décret du 26 juin 1857, d'un point à déterminer entre Busigny et Landrecies, se détacherait de la ligne de Saint-Quentin à un point situé au nord de Landrecies, pour desservir sur son parcours la ville d'Avesnes. Toutefois, cette autorisation a été accordée sous la réserve expresse qu'il n'était rien préjugé sur la suite que l'administration pourrait avoir à donner sur ce sujet, réserve prudente qui ne vous empêchera pas, je n'en doute point, de signaler à M. le ministre combien les intérêts du département de l'Aisne seraient blessés si l'on adoptait un traité qui s'éloignerait de la ligne de Busigny à Cambrai et de localités essentiellement industrielles du département de l'Aisne, contrairement aux prescriptions du décret du 26 juin 1857. »

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 14 SEPTEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 14 septembre
Paris-Méditerranée......	47.802 32	836 25
Nord...................	43.057 80	955 »»
Orléans................	30.920 24	1377 50
Ouest..................	29.828 95	581 25
Est....................	26.152 31	626 25
Bességes...............	24.478 31	440 »»
Genève.................	19.573 91	368 75
Midi...................	19.467 52	495 »»
Ardennes...............	15.009 36	440 »»
Dauphiné...............	14.733 72	575 »»
Autrichiens	fl.9.713 63	462 50
	Au 8 septembre	
Madrid à Alicante......	23.294 37	535 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	21.880 30	470 »»
Victor-Emmanuel........	17.532 15	375 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMARD.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Par décision du 7 de ce mois, M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a ouvert un crédit de 4 million de francs pour l'exécution des travaux du chemin de fer de Rennes à Brest, dans le département du Finistère.

— L'adjudication pour les travaux du chemin de fer de Rennes à Brest a eu lieu à Quimper le 7 de ce mois.

Les travaux de l'atelier du Ponthou, s'élevant à la somme de 1 million 730,000 fr., ont été adjugés à M. Dard, entrepreneur à Guingamp, moyennant un rabais de 8 0/0.

Les travaux de l'atelier de Pleybert-Christ, s'élevant à la somme de 1 million 114,000 fr., ont été adjugés à M. Souhigou, entrepreneur à Plounéventer, moyennant un rabais de 14 0/0.

— On s'occupe avec activité en ce moment, dit le *Moniteur*, des travaux préparatoires de reconstruction de la gare du chemin de fer

du Nord, à Paris. D'après le plan adopté pour cette opération, que nécessitent les besoins croissants du service, l'axe de la gare actuelle sera déplacé, et la nouvelle gare sera établie de telle sorte que son entrée principale sur la rue de Dunkerque se trouvera reportée en face de la rue Denain, au lieu d'être comme à présent, en face de la rue de Saint-Quentin.

En outre, on se propose d'ouvrir, dans l'axe principal de la gare, une avenue de trente mètres de largeur, qui remplacera la rue de Denain et communiquera de la rue de Dunkerque au point de croisement du boulevard de Magenta et de la rue Lafayette. Une autre rue de vingt mètres de largeur doit être établie dans l'axe de la cour du départ; elle répétera symétriquement, de la rue de Dunkerque au boulevard de Magenta, la partie de la rue de Saint-Quentin comprise entre la place de Roubaix et la rue Lafayette. D'autres modifications apportées aux abords de la gare contribueront à en faciliter l'accès, tout en complétant l'ordonnance des lignes de construction qui lui feront face.

— Les travaux du chemin de fer de Serquigny paraissent être sur le point de prendre une très-grande activité dans l'arrondissement de Pont-Audemer. Depuis quelques jours, une certaine quantité de matériel pour les terrassements, transports, percements de puits, arrive de Caen, nous dit-on, par la Risle, jusqu'à Pont-Audemer, et de là est tout aussitôt enlevée sur des voitures et transportée sur le lieu des travaux. La Compagnie s'est occupée de l'installation de ses chantiers sur sept des communes que traversera la ligne, et des formalités préalables à l'occupation temporaire des terrains nécessaires pour les dépôts de terre, ateliers, etc., occupation qui ne durera que pendant le temps de l'exécution de la voie ferrée. Ces formalités sont peu importantes, et les travaux vont commencer incessamment. Le souterrain de Montfort va être entrepris des premiers.

— On lit dans le *Courrier du Bas-Rhin* :

« C'est le samedi 8 septembre qu'a commencé l'opération de la pose du treillis sur le pont fixe du Rhin, près de Kehl.

» Nous avons donné des renseignements sur les dimensions de cette œuvre colossale, construite avec des fers du Creuzot, dans les ateliers de MM. Benekiser frères, à Pfortzheim. On sait que ce treillis pèse 1,200,000 kilogr., et qu'il mesure 180 mètres de longueur.

» Il avait été question d'abord de faire glisser le treillis, depuis la rive française où les pièces qui le composent avaient été ajustées, jusque sur les piliers du pont, au moyen de cylindres tournant sur leur axe, et mis en mouvement par la vapeur; mais on a dû abandonner ce premier mode de propulsion, et en appliquer un autre plus facile et plus simple.

Il consiste en quatre systèmes, composés chacun de trois rouleaux reliés par un arbre qui reçoit son mouvement de rotation par deux treuils à engrenage multipliant la force par le chiffre 1,000.

Chacun des huit treuils est manœuvré par quatre ouvriers, ce qui porte leur nombre total à trente-deux, et leur force d'action au chiffre de 32,000, puisque l'engrenage multiplie la force individuelle par 1,000.

Ce mode intéressant de propulsion permet de faire avancer de 0m,10 à 0m,15 par minute, et de 35 à 40 mètres par jour la masse de fer qui compose le grillage. Aussi, sur les 400 mètres que le treillis devra parcourir pour atteindre sa place définitive, y a-t-il déjà 140 mètres de franchis.

C'est dans les premiers jours de la semaine prochaine que le treillis touchera la première pile du pont fixe sur le côté français.

Le tablier du pont tournant de la rive de France est terminé complétement, et les ingénieurs n'attendent plus que la pose du treillis pour le mettre en place. Du côté badois, le pont tournant est presque achevé, et dès que les eaux du Rhin baisseront, les ingénieurs français pourront se mettre à l'ouvrage et livrer la plate-forme à l'usine de Graffenstaden, chargée, comme on sait, de placer sur les deux ponts tournants de France et de Bade les tabliers, qui pèsent chacun 250 tonnes.

— On lit dans le *Nouvelliste* de Marseille :

« J'ai à vous signaler un fait industriel d'une grande portée pour l'avenir de notre métallurgie et de la construction française des machines. La Compagnie du chemin de fer de Barcelone à Saragosse vient de commander à la maison Gouin, de Paris, un matériel roulant considérable pour le service de cette importante ligne déjà en exploitation sur près de deux tiers de son parcours. Jusqu'à présent c'était l'Angleterre qui avait le privilége de ces sortes de fournitures à l'étranger, grâce à un préjugé qui faisait considérer ses produits comme infiniment supérieurs aux nôtres. L'Espagne va donc bientôt être en mesure d'apprécier la perfection du travail de nos constructeurs, et cette expérience ne peut manquer d'ouvrir à nos machines un débouché considérable de l'autre côté des Pyrénées. Cet heureux résultat sera dû à l'initiative d'une maison de banque de Paris, la maison Paton et C., qui, il y a quelques mois, appuya de son concours l'entreprise du chemin de fer de Barcelone et ouvrit avec le plus grand succès notre grand marché financier aux actions de cette compagnie. C'est en reconnaissance de ces services et pour témoigner leur gratitude à la France de l'accueil empressé fait parmi nous à leurs titres, que les directeurs des railway espagnols ont demandé le complément de leur matériel à notre industrie nationale. »

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 septembre. — **Chemins de fer de la ligne d'Italie.** — 2e Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, à Genève. (Voir l'avis publié à nos annonces du 25 août.)

27 septembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à nos annonces du 15 septembre).

2 octobre. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à la salle du Grand-Orient, rue Cadet.

20 octobre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 90, à Paris. (Voir pour les détails l'avis placé en tête du journal.)

22 octobre. — **Compagnie du chemin de fer de Séville à Xérès et de Puerto-Réal à Cadix.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Madrid, au siége social, calle del Turco, 6. Dépôt de 30 actions quinze jours avant la réunion à Madrid, au siége social, et à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, rue de Provence, 50.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 50 à titre d'intérêt sur l'exercice 1860. (Voir aux annonces.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les actions du premier emprunt, soit 7 fr. 30 c. par action, impôt déduit, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les actions, soit 13 fr. par action, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

1er octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre d'intérêt et de 1er dividende. (Voir aux annonces du 15 septembre).

1er octobre. — **Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Paiement en obligations de l'emprunt d'un million de thalers, du dividende de 1859, soit 15 fr. par action privilégiée. (Voir l'avis officiel publié à ce sujet par la Société, et qu'on trouvera à nos annonces du 8 septembre.)

Service des Obligations.

1er octobre. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Intérêts aux Obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 17 c. par obligation au porteur et 12 fr. 50 c. par obligation nominative : à Paris, Lyon, Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er octobre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon. (Voir aux annonces du 15 septembre.)

1er octobre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Intérêts aux obligations, soit 7 50 par titre. (Voir aux annonces.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 22 c., impôt déduit.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation.

1er octobre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Intérêts sur les obligations, à Paris et à Marseille, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, rue Impériale, 13.

APPELS DE FONDS

15 septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Appel de 50 fr. sur les actions de priorité libérées à 300 fr., et de 100 fr. sur les actions ordinaires non dédoublées. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er septembre.)

Jusqu'au 30 septembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Dernier délai pour les versements en retard sur les actions dont les numéros sont indiqués dans l'avis publié à notre précédent numéro, page 765, conformément à l'art. 13 des statuts. On procédera à la vente des titres qui n'auront pas été régularisés à l'époque ci-dessus fixée.

Jusqu'au 8 octobre. — **Chemin de fer de l'Est de la Bavière.** — Dernier délai accordé

aux actionnaires qui n'ont pas encore effectué le quatrième versement en cours d'exécution depuis le mois d'avril dernier, sous peine de déchéance. (Voir l'avis officiel communiqué par la Compagnie et publié à nos annonces de ce jour.)

F. G.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 6 janvier 1860.

Suite (1).

Présidence de M. Faure.

J'ai rappelé qu'au moment de l'exposition universelle le gouvernement avait constaté lui-même notre existence comme corps, en prenant dans notre Société un grand nombre de membres du jury.

J'ai indiqué, enfin, qu'aux termes des statuts, la Société avait pour but:

1° D'éclairer, par la discussion et le travail en commun, les questions d'art relatives au génie civil;

2° De concourir au développement des sciences appliquées aux grands travaux de l'industrie;

3 De provoquer l'extension du système du concours scientifique pour l'admission aux fonctions publiques qui rentrent dans la profession d'ingénieur, telles que celles d'agents-voyers, etc., etc.;

4° D'étendre, par le concours de ses membres, l'enseignement professionnel parmi les ouvriers et les chefs d'industrie ou d'atelier;

5° De poursuivre, par l'étude des questions d'économie industrielle, d'administration et d'utilité publique, l'application la plus étendue des forces et des richesses du pays;

6° D'entretenir des relations suivies et un esprit de confraternité entre tous les membres de la Société;

7° De rechercher et de faire connaître à ses membres les positions et emplois vacants auxquels ils pourraient aspirer;

8° Enfin d'assister temporairement, dans la limite de ses ressources, ceux de ses membres qui seraient dans la nécessité de réclamer ce concours.

Et qu'il y avait ainsi tous les éléments d'un intérêt public;

Mais il faut, maintenant, que nous prouvions de plus en plus que ce programme n'est pas pour nous une lettre morte, et que nous en acceptons toutes les conséquences.

Il faut que chacun de nous comprenne bien qu'il ne s'agit pas de travailler pour son propre compte, de s'isoler dans sa spécialité ou dans ses fonctions, mais qu'il est indispensable que nous travaillions tous pour la Société.

Il faut enfin que nous arrivions à avoir cet esprit de corps qui constitue la puissance et la force de beaucoup d'autres Sociétés.

Loin de moi de demander le retour à ce zèle enthousiaste qui a suivi notre constitution. — L'excès en tout est un défaut, dit avec juste raison un proverbe picard. — Je me borne à réclamer une certaine ferveur, une plus

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 15 septembre 1860.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES		Kilomètres exploités	RECETTES		en plus	en moins
			BRUTES	PAR KIL.		BRUTES	PAR KIL.		
EST (1)	Du 9 au 15 septembre..	1683	1,424,393 83	846 34	1634	1,280,588 80	783 71	7.99	».»»
ORLÉANS (1)	9 — 15 — ...	1475	1,462,913 »»	991 80	1475	1,331,121 23	904 49	8.80	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	9 — 15 — ...	1406	2,225 242 68	1,582 [illegible]	1400	2 152,643 53	1,523 93	3.85	»
OUEST (1)	9 — 15 — ...	1213	1,207,093 35	995 15	1188	1,189 277 84	1,001 50	»	».60
NORD (1)	9 — 15 — ..	964	1,330,962 05	1,380 66	964	1,250,001 54	1,296 68	6.46	»
MIDI (1)	9 — 15 — ...	793	554 822 19	699 66	793	503 571 26	574 25	21.31	»
LYON A GENEVE (1)	9 — 15 — ..	231	169,713 32	734 69	231	170,658 32	738 75	»	».55
ARDENNES (1)	9 — 15 — ...	164	74,656 74	455 22	157	67,789 97	431 78	5 42	»
DAUPHINÉ	9 — 15 — ...	134	66,661 03	497 47	134	62,830 95	468 88	6.00	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	9 — 15 — ..	33	23,365 »»	708 03	33	24,205 90	733 51	».»»	3.47
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	2 — 8 — ...	1326	988,008 85	745 10	1326	1,109,180 61	836 49	»	10.92
AUTRICHIENS.	9 — 15 — ..	1323	fl. 425,977 »»	321 98	1323	fl. 375,309 »»	283 67	13.50	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	2 — 8 — ...	482	401,125 85	832 21	482	271,641 60	563 57	48.18	»
Madrid à Guadalajara	2 — 8 — ...	57	23,946 38	420 15	57	20,128 97	353 14	19.30	»
Alcazar à Manzanares	2 — 8 — ...	50	9,295 61	185 91	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	9 — 15 — ...	275	68,764 90	250 05	275	68,728 71	249 77	».11	»
CENTRAL SUISSE	9 — 15 — ...	247	146,390 47	592 67	236	144,731 66	613 27	»	3.46
VICTOR-EMMANUEL	2 — 8 — ...	214	137,231 23	641 26	214	150,444 61	656 28	».»»	2.28
BARCELONE A SARAGOSSE	»» — »» — ...	»»»	»»,»»» »»	»»» »»	»»	»»,»»» »»	»»» »»	»	»».»»
CORDOUE A SÉVILLE	26 août 1er — ...	131	38,170 60	291 44	131	36,100 00	275 57	5 75	»
NORD DE L'ESPAGNE	5 au 11 — ...	128	66,901 58	522 67	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	6 — 12 — ...	97	45,889 94	473 09	80	44,310 47	553 88	»	14.57
GUILLAUME-LUXEMBOURG	2 — 8 — ...	52	12,288 36	230 50	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

grande confiance dans notre Société, plus d'empressement à suivre nos séances, à produire des mémoires pour les alimenter et pour remplir nos bulletins trimestriels, l'exécution complète des conditions imposées par nos statuts et nos règlements, et surtout enfin plus de confraternité.

Si ces conseils, que mes soixante années d'âge et mon retour à la présidence me donnent quelques droit à vous donner, sont écoutés par vous, comme j'ai tout lieu de l'espérer, ce sera pour moi la preuve que j'avais raison d'avoir confiance dans l'avenir de notre Société; et alors, mais alors seulement, je pourrai dire avec plaisir, avec bonheur en quittant ce fauteuil, que je n'aurai plus rien à désirer dans ma carrière d'ingénieur.

M. Vuigner donne ensuite les renseignements suivants sur les fondations du pont du Rhin à Kehl.

Les caissons de la deuxième pile intermédiaire ont atteint le 22 décembre dans l'après-midi la profondeur de 20 mètres au-dessous de l'étiage; l'opération du fonçage de ces caissons est donc terminée, et l'on peut dire que les travaux inhérents au nouveau système de fondation, appliqué aux piles du pont sur le Rhin à Kehl, sont arrivés à leur terme.

En vous faisant connaître ce résultat, je crois pouvoir rappeler succinctement les diverses phases de l'application de ce système nouveau pour chacune des piles en rivière.

L'opération du fonçage des caissons de la première pile culée de la rive française a été commencée le 22 mars dernier et a été terminée le 27 mai suivant; elle a donc duré soixante jours.

Vous vous rappelez que, pour la fondation de cette première pile culée, on a employé quatre caissons en tôle ayant chacun une longueur de 5m,80, une largeur de 7 mètres et une hauteur de 3m,60; que chacun de ces caissons était garni de deux cheminées à air et d'une cheminée à eau, et qu'ils étaient surmontés de coffrages en bois, et dans lesquels on a coulé du béton au fur et à mesure de leur enforcement dans le sol.

La maçonnerie de béton a été formée ainsi d'abord de quatre blocs séparés; mais à une certaine hauteur on a supprimé les garnitures en madriers sur les côtés en contact des coffrages en bois, et on n'a plus formé alors qu'un seul bloc de maçonnerie.

On avait cru d'abord pouvoir s'arrêter à une profondeur de 18 mètres au-dessous de l'étiage; mais on a rencontré à 17m,75 une veine assez épaisse de sable limoneux, presque sans mélange de gravier, dans laquelle les caissons s'enfonçaient presque par leur propre poids, et force a été de descendre jusqu'à 20 mètres pour asseoir les caissons sur le gravier normal du Rhin et éviter ainsi toute chance d'affouillement.

Dans les soixante-huit jours de durée de l'opération de fonçage des caissons, il y a eu vingt jours d'interruption pour réparations de machines, et il n'y a eu en conséquence que quarante-huit journées de travail effectif; de telle sorte que la descente quotidienne moyenne des caissons a été de 0m,38, en ne comptant que les jours de travail.

Le fonçage des caissons de la pile culée de la rive badoise, qui avait commencé le 9 août, a été terminé le 14 septembre. Cette opération n'a duré ainsi que trente-cinq jours; la profondeur atteinte était de 20 mètres au-dessous de l'étiage, comme pour les premières piles culées.

Je vous ai indiqué déjà que, pour cette seconde pile culée, on avait employé des caissons de mêmes forme et dimensions que ceux de la première pile, mais qu'on avait supprimé complètement les coffrages en bois, et qu'on avait construit les maçonneries à sec, au-dessus des caissons, au fur et à mesure de leur enfoncement dans le sol, en formant ainsi un seul bloc d'une longueur de 23m,20 sur une largeur de 7 mètres.

Je vous ai dit aussi que, tout en employant quatre caissons séparés, garnis chacun de leurs cheminées de service, avec cette seule modification, relativement aux cheminées à eau, qu'elles avaient été formées dans les maçonneries avec parements en briques et de forme elliptique, on avait réuni les caissons les uns aux autres, en établissant des portes de communication, pour ne former pour ainsi dire qu'un seul caisson à quatre compartiments; la première idée de M. Fleur-Saint-Denis, qui était de faire descendre une seule masse de maçonnerie, en opérant des dragages dans l'intérieur des caissons et en surexhaussant cette masse au fur et à mesure de l'enfoncement de ces caissons dans le sol, a été mise à exécution, avec des perfectionnements notables, toutefois, sur les dispositions primitivement admises.

Je vous ai indiqué encore enfin que la descente des caissons s'était faite avec tant de régularité, qu'on avait pu la régler rigoureusement sur la hauteur des maçonneries qu'on pouvait exécuter chaque jour. Cette descente des caissons a été en moyenne de 0m,57, en ne tenant pas compte des journées d'interruption de travail.

Pour la première pile intermédiaire, l'opération de fonçage a été commencée le 15 octobre et elle a été terminée le 16 novembre; de telle sorte qu'elle n'a duré que trente et un jours, dont vingt-cinq journées de travail effectif et cinq jours d'interruption occasionnée par les crues anormales des eaux du Rhin dans les premiers jours de novembre.

On n'a employé pour les fondations de cette pile intermédiaire que trois caissons, de mêmes forme et dimensions que celles des caissons des deux piles culées, et on s'est conformé pour les autres dispositions à celles admises pour les fondations de la seconde pile culée.

En ne comptant pour la durée de l'opération de fonçage que les vingt cinq journées de travail effectif, la descente moyenne des caissons a été de 0m,80 par jour.

Le fonçage pour la quatrième et dernière pile, commencé le 22 novembre, a été terminé le 22 décembre; cette opération n'a donc duré que trente jours, dont 23 de travail effectif et 7 journées de chômage; de telle sorte que la descente des caissons a été moyennement de 0m,87.

Cette moyenne a donc toujours été en progressant, puisqu'elle a été:

Pour la 1re pile culée	de 0m,38
— 2e —	de 0m,57
— 1re pile intermédiaire	de 0m,80
— 2e —	de 0m,87

Dans l'emplacement de la dernière pile culée le fond du lit présentant un plan très-incliné de la rive gauche à la rive droite du fleuve, dont le thalweg est du côté de la rive badoise; il est résulté de cette situation que les caissons en s'enfonçant dans le sol ont été poussés de la gauche sur la droite, ou pour mieux dire de l'ouest à l'est, par l'excès de hauteur des graviers et en se déplaçant latéralement. Des graviers et des enrochements ont été jetés du côté est pour rétablir l'équilibre, en suspendant momentanément l'opération de fonçage; lorsqu'on a repris cette opération, on a laissé tomber du même côté les graviers provenant des dragages dans l'intérieur des caissons, et on est arrivé ainsi, non-seulement à arrêter le mouvement latéral des caissons, mais encore à les faire revenir à leur position normale.

Un effet à peu près semblable s'est produit accidentellement lorsque les caissons de la première pile intermédiaire avaient atteint déjà une profondeur de 17m,50. La crue des eaux du Rhin ayant fait suspendre le mouvement des marie-salopes, on avait versé dans le lit du fleuve, du côté est, les graviers amenés par les godets des norias, et il en était résulté un déplacement latéral des caissons et de la masse des maçonneries, qu'on n'est parvenu à arrêter et à annuler qu'en rejetant ces graviers du côté ouest. Cette expérience a été mise à profit lorsque le même déplacement latéral s'est produit à la dernière pile.

Ces effets prouvent avec quelle facilité de semblables masses peuvent être déplacées dans des graviers aussi mobiles que ceux du Rhin, et donnent la mesure des chances d'accidents graves auxquels on eût été exposé si l'on n'avait pas atteint une profondeur de 20 mètres au-dessous des plus basses eaux. On peut en déduire aussi que, dans l'espèce, des piles tubulaires n'auraient présenté aucune certitude de stabilité.

Les travaux restant à faire pour compléter les fondations du pont du Rhin à Kehl ne sont plus maintenant que des travaux ordinaires, qui ne présentent aucune difficulté.

Séance du 20 janvier 1860.

Présidence de M. Vuigner.

M. Coignet rend compte des expériences qu'il a faites pendant l'année qui vient de s'écouler, sur les bétons agglomérés; les espérances qu'il avait conçues et dont il avait déjà entretenu la Société, ont été confirmées.

M. Coignet rappelle les principes suivants, qui lui ont été démontrés par la pratique:

1° L'intensité de la prise des bétons, fabriqués avec une chaux donnée, leur densité, leur résistance aux intempéries, leur imperméabilité, sont proportionnelles à leur état d'agglomération.

2° L'agglomération n'est possible qu'en réduisant la quantité d'eau existant ordinairement dans les bétons et en les broyant d'une manière énergique, jusqu'à les amener à l'état d'une pâte plastique et ferme, qui, par le pilonage se condense, s'agglomère jusqu'à cohésion complète.

3° L'agglomération, lorsqu'on a employé de la bonne chaux hydraulique, à laquelle on a ajouté 1/15 à 1/30 de ciment, donne un béton d'une prise tellement énergique, que vingt-quatre heures suffisent pour qu'il acquière la dureté de la pierre, pouvant être exposé au contact de l'eau, au frottement des pieds des piétons, et qu'au bout de trois jours il puisse être livré à la circulation des chevaux et des voitures;

4° Les bétons faits avec de la chaux hydrau-

lique sans ciment; ceux faits avec des chaux maigres, et même ceux faits avec des chaux grasses, font prise rapidement par l'agglomération; seulement le temps de la prise est d'autant moins rapide que la chaux se rapproche plus des chaux grasses.

5° La présence d'un excès d'eau rend l'agglomération du béton impossible ou au moins imparfaite; il est alors friable, spongieux, absorbant, gélif, sans cohésion; quelques litres d'eau suffisent pour produire cet effet; aussi pour la réussite faut-il *employer des sables secs*, réduire la quantité de chaux ordinairement employée (1/2 ou 1/3), à n'être que 1/8 de la masse totale, ajouter des pouzzolanes, qui n'ont pas l'action chimique qu'on leur attribue généralement, mais dont le rôle véritable est d'absorber l'excès d'eau, de manière à obtenir toujours des bétons en pâte plastique et ferme.

6° Par l'agglomération, la chaux contenue dans les bétons passe à un état moléculaire nouveau qui, par la prise, donne des calcaires compacts cristallins, analogues aux calcaires naturels (marbres et calcaires jurassiques), tandis que les procédés ordinaires laissent les bétons à l'état crayeux, ce qui fait qu'ils sont friables, spongieux, gélifs.

7° L'état cristallin des bétons agglomérés leur permet de résister à l'eau de mer, aux solutions concentrées des sels neutres, sulfate de soude et de magnésie, chlorure de magnésium, qui attaquent si rapidement les bétons ordinaires.

Après avoir ainsi rappelé les résultats pratiques obtenus, M. Coignet énumère les principaux travaux qu'il a déjà exécutés d'après son système, et dont il a été question dans d'autres séances (1); maisons, murs, planchers, voûtes, toitures en dôme ou en terrasse, corniches, balustrades, chéneaux, etc., qui, après avoir supporté les chaleurs de l'été dernier, n'ont pas été altérés par les froids rigoureux qui ont eu lieu récemment.

Pendant l'année 1859, des essais ont été faits à l'Ecole des ponts et chaussées; il a été exécuté un arc de pont de 15 mètres de portée, avec 1/10 de flèche, et une épaisseur à la clef de 0m,80.

Un réservoir à eau ayant une hauteur de 5 mètres, une épaisseur de 0m,376 aux parois, un diamètre de 4m,25;

Un toit reposant sur des piliers de bétons, des dallages, des tubes d'aqueduc.

L'arc de pont a été décintré il y a quelques temps déjà, il ne s'est pas fait de retrait, il présente la plus belle apparence, et nul doute qu'il ne résiste aux efforts auxquels il doit être soumis (10,000 kil. par mètre carré). Le réservoir, à l'origine, laissait filtrer l'eau, mais il est devenu parfaitement étanche par suite des incrustations.

La toiture a 6 mètres de portée; elle devait être supportée par huit piliers qui ont été construits également en bétons; mais en réalité, les quatre piliers d'angle servent seuls. Le dallage a résisté au passage de voitures chargées de 12 à 15,000 kilog.

A Bordeaux, il a été construit, par M. Brun, l'un des cessionnaires du brevet de M. Coignet, un autre arc de pont de 2m,50 de portée avec 1/15 de flèche et 30 centimètres d'épaisseur à la clef, qui a résisté à la charge de 8,500 kilog., portée par une toiture, mais qui s'est rompu sous une charge de 9,000 kilog., par suite du glissement des culées qui avaient été mal établies. Il est à remarquer d'ailleurs que la masse s'est divisée en trois morceaux seulement; ce qui est une preuve de la solidité du béton.

M. Coignet a en outre construit: deux fosses d'aisance, qui ont pu être utilisées aussitôt leur achèvement; les fondations d'une machine, fondations sur lesquelles la machine a été montée le jour même où les ouvriers de M. Coignet ont terminé leur travail.

Tous ces essais ont été des plus satisfaisants, de même que ceux exécutés, sur l'invitation de l'Empereur, à Saint-Jean-de-Luz: là, les expériences ont porté sur six espèces de chaux et six espèces de ciments, avec de gros sables: trente-quatre gros blocs ont été faits à sec, puis immergés; ils ont tous résisté parfaitement: les mêmes résultats ont été obtenus sur de petits blocs construits dans la mer même, à marée basse, à la pointe du musoir, sur le rocher; ces blocs, exposés à l'action de la marée au moment même où ils venaient d'être terminés, ont été dépouillés de leur moule le lendemain, et ont supporté sans altération, depuis cette époque, les efforts des tempêtes si violentes sur ce point de notre littoral (sur sept blocs établis dans ces conditions, deux seulement, faits avec de la chaux de mauvaise qualité, mal cuite et mal préparée, ont été quelque peu détériorés, la prise n'ayant pas été assez rapide); tous semblent soudés au rocher qui leur sert d'appui.

A Trouville-sur-Mer, M. Coignet a exécuté seize blocs, ayant pour base la chaux du littoral et du sable d'une finesse impalpable, contenant des coquilles; ces blocs, depuis leur immersion (quatre mois environ), ont résisté comme ceux de Saint-Jean-de-Luz.

Tous ces résultats si heureux, qui ont pour ainsi dire dépassé les espérances qu'on pouvait concevoir à l'origine, ont suggéré à M. Coignet l'idée de nombreuses applications qu'il soumet à la Société.

1° La construction de barrages monolithes résistant à l'action des eaux, ne permettant pas aux plantes de désagréger les éléments constitutifs, et qui, en cas d'affouillement, résisteraient encore par la solidité propre du béton, solidité qu'il serait facile d'accroître en introduisant dans la masse, au moment de la construction, des petits morceaux de fer formant crampons et réunissant les parties qui tendraient à se séparer.

2° La construction de digues, de jetées en mer, par l'immersion de blocs construits à sec, dont les dimensions et le poids seraient aussi considérables qu'on le voudrait. La difficulté consistant dans les moyens mécaniques à employer pour mouvoir ces blocs, M. Coignet pense qu'on pourrait adopter un système analogue à celui suivi pour le port de Douvres, c'est-à-dire partir d'un point où il soit possible d'avoir un sol naturel ou artificiel solide, qui servirait d'appui pour les premiers blocs à immerger; ceux-ci devant servir à leur tour de point d'appui pour l'immersion des suivants, et ainsi de suite; quant au couronnement de la digue il serait monolithe.

3° L'amélioration du sol et du sous-sol des villes, par la construction d'une masse monolithe, comprise entre les murs de fondation des maisons formant les rues, cette masse étant évidée de manière à ménager: 1° une rue souterraine, dans laquelle se ferait le service des approvisionnements; 2° de chaque côté de la rue souterraine un double rang d'égouts de 1m,80 de hauteur chacun, l'un supérieur, servant à l'écoulement des eaux de lavage et d'arrosement, l'autre inférieur, servant à l'écoulement des liquides des fosses d'aisance, etc., etc., pouvant servir comme engrais; 3° enfin latéralement, sous les trottoirs, des galeries destinées au service de ces égouts, et de plus, dans les épaisseurs des voûtes et des pieds-droits de ces sept galeries on pourrait, vu l'imperméabilité, ménager des conduits servant au logement des fils télégraphiques, aux distributions d'eau, de gaz et même d'air comprimé, qu'on emploierait comme force motrice.

(*La suite prochainement.*)

HOSQUIN DE RHÉVILLE.

(1) Voir les comptes rendus des séances des 7 septembre 1855, 1er février et 17 octobre 1856, 20 février et 6 mars 1857, 20 mai 1859, où sont indiqués les travaux exécutés et la composition des bétons employés.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 31e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 septembre 1860, à 2 heures et demie.

Le 1er	numéro sortant	gagnera		100,000 fr.
Le 2e	—	—	—	50,000
Le 3e	—	—	—	20,000

Ce tirage comprendra en outre les obligations à amortir dont le remboursement aura lieu à partir du 1er novembre 1860.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à 3 jours de vue 2 1/2 0/0
— à 90 jours.... 3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,
Mis G. D'AUDIFFRET.

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS EN 1860.

Statuts des Compagnies, Notices historiques, Situations financières, avec une introduction, par A. DEMEUR, avocat. — Un volume in-18, de 300 pages. — Prix, broché : 3 fr. 50 c. — A la Librairie centrale des chemins de fer de Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez tous les principaux libraires.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

Le premier volume des Grandes Usines de France, par M. TURGAN, vient de paraître à la Librairie Nouvelle et chez les principaux libraires de France et de l'étranger. — Prix, par la poste : 12 fr.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1681 kilomètres.
1859 — 1631 —
12e année. — 37e semaine.
Du 9 au 15 septembre 1860.

221.798 Voyageurs	597.221 61
Bagages, Marchandises, etc.	827.172 [illegible]
Total	1.424.393 [illegible]
Recettes antérieures	42.452.056 27
Total	43.876.450 10
37e semaine de 1860	1.424.393 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	1.280.588 80
Différence	141.805 03
Recettes depuis le 1er janvier 1860	43.876.450 10
— — 1859	41.025.777 46
Différence	2.850.672 64

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 9 au 15 septembre 1860.

131.544 Voyageurs	590.335 34
Bagages, Marchandises, etc.	872 577 66
Total	1.462.913 »»
Semaine correspondante de 1859	1.334.121 23
Semaine correspondante de 1858	1.202 523 50
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	128.791 77
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	260.389 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	45.577.436 45
— — 1859	44.907.726 16
Différence en faveur de 1860	669.710 29

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Août 1860.
Voir le numéro du 8 septembre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1408 kilomètres.
1859 — 1046 —
1858 — 1116 —
Du 9 au 15 septembre 1860.

258.806 Voyageurs	956.871 50
Bagages et Marchandises	1.268 371 18
Total	2.225.242 68
Semaine correspondante de 1859	2.142.643 53
— — de 1858	1.813.692 86
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	82.599 15
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	411.549 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860	67.197.255 96
— — 1859	71.072.330 [illegible]
Différence	3.875.075 46

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 409 —
Du 9 au 15 septembre 1860.

54.895 Voyageurs	139.744 65
Bagages et Marchandises	261.222 05
Total	399.967 00
Semaine correspondante de 1859	335 456 15
Différence	64.511 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.249.863 85
— — 1859	10.583.433 75
Différence	1.666.430 10

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859 — 1148 —
Du 9 au 15 septembre 1860.

401.597 Voyageurs	691.993 30
Marchandises, etc. — Grande vitesse	81.909 80
— — Petite vitesse	433.190 25
Total	1.207.093 35
Semaine correspondante de 1859	1.189 277 [illegible]
Différence	17.815 51
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	36.035.524 95
— — 1859	34.403.571 77
Différence	1.632.953 18

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —
Du 9 au 15 septembre 1860.

202.382 Voyageurs	552.209 »»
Bagages, Marchandises, etc.	778.753 05
Total	1.330.962 05
Semaine correspondante de 1859	1.250.001 54
Différence	80.960 51
Recettes depuis le 1er janvier 1860	41.484.477 64
— — 1859	39.046.953 41
Différence	2.437.524 23

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 9 au 15 septembre 1860.

3.356 Voyageurs	3.644 60
Bagages, marchandises, etc.	115 75
Total de la semaine	3.760 35
Recettes depuis le 4 juin 1860	41.759 05

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 9 au 15 septembre 1860

58.036 Voyageurs	206.529 83
Bagages, Marchandises, etc.	348.292 30
Total	554.822 10
Semaine correspondante de 1859	503.571 26
Différence	51.250 93
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.062.555 41
— — 1859	15.683.431 15
Différence	1.379.124 26

NOUVEAU RÉSEAU. — Août 1860
Voir le numéro du 8 septembre.

LYON A GENEVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —
Du 9 au 15 septembre 1860

22.204 Voyageurs	89.792 85
Bagages et Marchandises	79.920 47
Total	169.713 32
Semaine correspondante de 1859	170.648 32
Produit kilométrique annuel, en 1860	38.308 82
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en moins	0.55 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	29.80 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.575 687 65
— — 1859	4.580.504 75

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Vouzon.
1860. — Longueur exploitée : 184 kilomètres.
1859. — — 157 —
Du 9 au 15 septembre 1860.

15.317 voyageurs	27.448 80
Bagages, Marchandises, etc.	47.187 94
Total	74 636 74
Semaine correspondante de 1859	67.789 97
Différence	6.866 77
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.467 014 27
— — 1859	2.186.447 79
Différence	280.566 48

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —
Du 9 au 15 septembre 1860

18.383 Voyageurs	37.071 05
Bagages, Marchandises, etc.	29.569 38
Total	66.661 03
Semaine correspondante de 1859	62 830 95
Différence	3.830 38
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.975.217 90
— — 1859	1.886 464 87
Différence	[illegible] 753 [illegible]

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 9 au 15 septembre 1860.

Voyageurs	2.138 15
Bagages, Marchandises, etc.	21 226 85
Total	23.365 »»
Semaine correspondante de 1859	24.205 90
Différence	840 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	801.357 05
— — 1859	858 863 15
Différence	57.506 [illegible]

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 2 au 8 septembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. 1859, 1101 kil.

131.824 Voyageurs	370.765 [illegible]
Bagages et Marchandises	447.093 45
Transports militaires	41.816 58
Total	859.675 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	991.203 [illegible]
Différence	131.527 47

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. 1859, 221 kil.

44.093 Voyageurs	92.580 70
Bagages et Marchandises	28.815 10
Transports militaires	6.937 50
Total	128.333 30
Semaine correspondante de 1859	117.986 [illegible]
Différence	10.346 71

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil.
— 1859, 1326 kil.

En 1860	988.008 [illegible]
En 1859	1.109.169 [illegible]
Différence	121.150 76

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1324 kil.
— 1859, 1316 kil.

En 1860	29 921.397 38
En 1859	42.570.182 36
Différence	12.648.784 98

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859 — 1321 —

Du 9 au 15 septembre 1860

46.323 Voyageurs ....En florins	124.226 »»
991.834 »» quintaux Marchandises	301.751 »»
Total........	425.977 »»
Semaine correspondante de 1859....	375.309 »»
Différence........	50.668 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	12.816 615 »»
— — 1859..	12.272.050 »»
Différence........	544.565 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 27. —

Du 9 au 15 septembre 1860.

32.607 Voyageurs..................	40.750 90
Marchandises et Bagages............	28.014 »»
Total..........	68.764 90
Période correspondante de 1859....	68.726 71
Différence........	38 19
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.206.066 14
— — 1859..	2.048.031 35
Différence........	158.034 79

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 2 au 8 septembre 1860.

35.238 Voyageurs..................		64.860 05
Bagages, Marchandises, etc.........		40.511 19
Recettes diverses		804 20
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		29.926 47
Transports militaires...............		1.149 32
Total..		137.231 23
Recettes correspondantes de 1859........	124.659 09	140.444 61
Transports militaires..	15.785 52	
Différence........		3 213 38
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		4.396.934 79
— — 1859..		5.040.120 94
Différence........		643.193 15

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 2 au 8 septembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

17.298 Voyageurs....................	99.338 95
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	34.278 40
— (petite vitesse)	267.508 50
Total de la semaine.....	401.125 85

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

10.142 voyageurs......	19.467 72	23.948 38
Bagages, March. (gr.vit.)	1.312 38	
Marchandises petite vit.)	3.168 28	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.
1860. — Longueur exploitée ; 50 kilomètres.

1.330 Voyageurs.......	4.183 35	9.295 61
Bagages, March. (gr. vit.)	1.054 10	
Marchandises petite vit.)	4.058 16	
Total des trois lignes réunies.....		434.369 84
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860.........................		11.007.109 02
Total..........		11.441.478 86

NORD DE L'ESPAGNE

Embranchement de Valladolid à Alar del Rey.

Ouverture le 1er août 1860.—Longueur exploitée, 118 kilom.

Du 5 au 11 septembre 1860.

Voyageurs..........................	13.144 54
Marchandises.......................	53.757 04
Total..........	66.901 58
Produit annuel par kilomètre.........	27.328 »»
Recettes antérieures..	329.834 68
Recettes totales depuis le 1er août 1860	396.736 26

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 26 août au 1er septembre 1860

35e semaine.	26.363 80
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine...............	11.815 80
Total...........	38.179 60
Semaine correspondante de 1859.....	36.100 90
Différence........	2 078 70
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.436.970 »»

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

24e semaine, du 26 août au 1er septembre.

5,310 Voyag., bagag. et marchand.	30.398 33
Recettes antérieures depuis le 1er mars	696 548 39
Total	726.9.6 72

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée . 52 kilomètres

Du 2 au 8 septembre 1860.

3.552 Voyageurs....................	3.523 75
Bagages, articles de messagerie. ...	291 85
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc..........................	8.472 74
Total de la semaine.....	12.288 34
Recettes antérieures...........	279 656 39
Total général...........	291.944 73
36e semaine de 1860................	12.288 34
Semaine correspondante de 1859....	2.948 92
Différence........	9.339 42

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Août	94.992 16	78.421 65	10.570 51	21.13
8 1ers mois	871.159 48	752.713 48	118.446 »»	15.73

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Août	872,360 71	759,574 70	112,786 01	14.85
8 1ers mois.	10,093,604 37	9,311,260 99	782,343 38	8.40

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860..	62.403
— — 1859.......	57.986
Augmentation en juillet 1860..	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860..	126.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	124.345 98
Augmentation en juillet 1860.......	1.785 07

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le onzième coupon des actions de la Compagnie échéant le 1er octobre 1860, est fixé à 17 fr. 50, et qu'il sera payé, à dater du 1er octobre prochain, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Ce paiement sera réduit à 17 fr. 13, *pour les actions au porteur*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les porteurs d'actions et obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er octobre prochain sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir,

A raison de 13 fr. » pour les actions, et de 7 fr. 50 c. pour les obligations:

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, rue de Provence, 50.

Paris, le 21 septembre 1860.

Dernier avertissement.

DÉCHÉANCE.

COMPAGNIE ROYALE PRIVILÉGIÉE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST DE BAVIÈRE

Quatrième versement.

Attendu que, suivant les divers avis qui ont été publiés les 21, 28 avril et 5 mai dernier, le délai fixé pour le quatrième versement sur les actions *des chemins de fer de l'Est de Bavière*, est expiré depuis le *huit juillet* dernier, l'administration prévient de nouveau MM. les actionnaires qui ont négligé d'effectuer ce versement, qu'ils n'ont plus que jusqu'au *huit octobre prochain* pour faire valoir auprès du conseil les empêchements légitimes ou indépendants de leur volonté qui les ont retenus, et invoquer la suspension des pénalités prononcées par l'article onze des statuts (**savoir: la perte de leurs droits d'actionnaires et celle des versements déjà opérés**), et que passé ladite époque du **huit octobre 1860**, aucune réclamation ne sera plus admise.

Munich, le 27 août 1860.

Le conseil d'administration.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SÉVILLE A XÉRÈS ET DE PUERTO RÉAL A CADIX

Par décision du conseil d'administration, MM. les actionnaires de cette Compagnie sont convoqués en assemblée générale extraordinaire à l'effet de statuer sur les modifications qu'il conviendrait d'apporter aux articles 5, § 2, 23 et 51, § 2, des statuts.

Cette assemblée aura lieu le 22 octobre prochain, à une heure du soir, à Madrid, au siége de la Société, calle del Turco, 6.

Conformément à l'article 27 des statuts, les porteurs d'au moins trente actions, qui, seuls, ont le droit d'en faire partie, devront les déposer quinze jours au moins avant celui fixé par la réunion :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts desdites obligations échéant le 1er octobre prochain, sera payé, à partir dudit jour 1er octobre, à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, quai de la Joliette, 2, ou à Lyon, chez MM. Galline et Ce, rue Impériale, 13. La retenue à opérer sur les obligations au porteur, pour le droit établi par la loi du 23 juin 1857, est de 0 fr. 35 c. par coupon.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Malgré une amélioration assez notable, en raison de l'atonie complète des semaines précédentes, les affaires continuent à être à peu près nulles, et la spéculation, toujours absente, ne s'est pas encore décidée à rentrer dans la lice.

Cet état de choses se prolongera probablement jusqu'à la fin des vacances, ou tout au moins jusqu'au retour de l'Empereur. Il y a comme une trève tacitement convenue jusqu'à cette époque ; mais nous pouvons constater que la politique a perdu beaucoup de son influence sur la tenue du marché.

Les affaires sont toujours comme suspendues, et si en dehors de la Bourse il se fait, comme on l'assure, des préparatifs pour une prochaine reprise d'affaires industrielles et commerciales, on ne s'en aperçoit pas sur le marché. Il est vrai que les conseils généraux, interprètes directs des besoins des divers centres de populations, ont émis presque tous des vœux qui se résument dans des demandes d'extension de nos voies ferrées. On assure aussi que de grandes compagnies préparent de nouveaux projets destinés à réveiller l'esprit d'entreprise, et on espère que, si la paix se maintient en Europe, nous aurons une campagne féconde en travaux de toute sorte.

Il faut savoir attendre avec patience ces jours de réveil ; quant à la spéculation qui seule pourrait donner l'élan au marché et rendre la confiance aux capitaux, elle ne tarderait certainement pas à retrouver les éléments d'activité qui lui font défaut, si sa voix était entendue et si les conditions du marché étaient à la fin modifiées.

Le mouvement plus favorable qui s'était manifesté dans la journée de jeudi a continué et s'est même développé dans celle de vendredi. Le 3 0/0 a atteint le cours de 68 30, mais il est revenu promptement à 68 20, et a fermé à 68 55. Néanmoins, il y a là un symptôme, et n'était l'apathie du marché, on serait disposé à croire à une petite reprise. Malheureusement, il y a en dehors de la politique, un ordre de faits, qui pèsent depuis si longtemps, et qui ont exercé une telle influence sur les affaires financières, qu'il est bien difficile de croire à une quasi-résurrection, qui paraît impossible dans les conditions actuelles. Mais il est certain que les dispositions sont meilleures, que le système d'expectative est à bout, que la politique elle-même n'a plus qu'une action très-restreinte à la Bourse, et que si le public était là il pourrait se produire des mouvements de quelque importance. Malheureusement nous n'en sommes pas encore là.

Samedi. — La semaine s'est terminée à peu près comme elle avait commencé, et le semblant d'activité qui s'était manifesté les deux jours précédents avait disparu au commencement de la Bourse. Le comptant entretient seul un peu de vie dans la Bourse. La feuille des escomptes portait 7,500 de rente 3 0/0, 75 actions du Mobilier et 25 de l'Orléans. La première dépêche de Londres apportait les consolidés avec 1/8 de reprise, et la seconde sans changement sur la première. La rente est stationnaire à 67 85. Le Mobilier est à 675, sans oscillations. Les chemins sont, à très-peu de chose près, comme la veille. L'Orléans est à 1.377 50, le Nord, à 955; le nouveau, à 865; l'Est, à 627 50; le Lyon, à 885; l'Ouest, à 580; le Genève, à 345; les Autrichiens, à 457 50; les Lombards, à 458 75; le Dauphiné, à 572 50; le Saragosse, à 532 50; les Romains, à 340; le Pampelune, à 473 75. Le Comptoir d'escompte s'est traité à 690. Les fonds étrangers étaient délaissés. Cependant, il y a eu plus de fermeté dans la dernière demi-heure de la Bourse. Les cours se sont sensiblement tendus et il y avait d'assez nombreuses demandes à terme et au comptant sur la rente et les principales valeurs. Le 3 0/0 reste à 67 90.

Lundi. — Les affaires sont calmes, mais il y a des symptômes de fermeté et un peu plus de facilité dans les transactions. Le 3 0/0 est de nouveau à 68. Les escomptes fonctionnent toujours. C'est la guerre de l'argent contre le découvert. Encore aujourd'hui on demande 10,500 en rente 3 0/0, 225 actions du Crédit mobilier, 25 des chemins Autrichiens et 5,000 en rente 5 0/0 piémontaise. Le Mobilier est mieux tenu aux environs de 680. On négocie la Banque de France à 2,800; le Foncier, à 887 50; le Comptoir d'escompte, à 690; la Caisse générale des chemins de fer, à 292 50. Le 3 0/0 reste à 67 95; le Mobilier, à 678 75; l'Orléans, à 1,378 75; le Nord, à 955; le Lyon à la Méditerranée, à 890; les Autrichiens, à 462 50; les Lombards, au même prix; le Saragosse, à 531 25; les Romains, à 340; les Pampelune, à 472 50.

Mardi. — Même situation ; les cours sont sans variations. Les deux dépêches de Londres accusent 1/8 de baisse sur les consolidés. Le 3 0/0 se tient depuis le début, sans affaires, à 67 95, et ferme à 67 90. Il n'y a pas d'autres escomptes que 25 actions du Mobilier. Les chemins ne présentent pas de variations sur la cote d'hier. L'Orléans est à 1,380; le Nord, à 955; l'Est, à 625; le Lyon, à 888 75; l'Ouest, à 580; les Autrichiens, à 465. On a négocié la Banque de France à 2,800; le Mobilier, à 677 50. Les autres valeurs ne sont même pas cotées. On a traité quelques Ports de Marseille à 420; des Sous-Comptoirs des entrepreneurs, à 111 25; des Voitures, à 72 50, et de la Compagnie immobilière Rivoli, à 120. Les fonds étrangers sont toujours délaissés. Les Espagnols sont faibles et l'intérieur est à 46 3/8. Le 5 0/0 Piémontais, à 77 75; l'emprunt Romain, à 74 3/4. Pas de changement à noter sur les obligations.

Mercredi. — La journée de mercredi a fait contraste avec la tenue habituelle du marché. Les affaires étaient animées dès le début. La rente était demandée à 67 95, et n'a pas tardé à coter 68, et quelques instants après 68 20; là s'est arrêté le mouvement ascensionnel. Les offres sont devenues tout à coup à peu près aussi nombreuses que les demandes quelques minutes auparavant, et la rente est revenue à 68; néanmoins on a repris à 68 05. Au moment de la clôture on cotait 68 10, dont 25 c. Les primes fin courant ont fait de 68 20 à 68 30 ; fin prochain elles ont fait de 68 50 à 68 65, dont 50 c. Les actions de la Banque de France ont monté de 5 fr., à 2,805. Le Crédit mobilier a varié de 678 75 à 685 à terme. Au comptant, cette valeur a monté de 7 50 et est restée à 685. Les chemins et les valeurs ont monté à peu près sur toute la ligne. L'Orléans ferme à 1,380; le Lyon, à 891 25; le Nord, à 958 75; l'Est, à 627 50; l'Ouest, à 580; l'Autrichien, à 472 50, et le Lombard à 471 25. Parmi les valeurs industrielles on a négocié les Messageries à 635 ; les Omnibus de Paris, à 902 50 ; les Omnibus de Londres, à 40 ; les Rivoli, à 123 75; les Caisse Mirès, à 291 25; les Gaz de Paris, à 937 50; les Ports de Marseille, à 420 ; les Voitures, à 72 50, et le Comptoir Bonnard à 50.

Jeudi. — Le marché n'était pas moins animé que la veille. Il y a eu, au début de la Bourse, quelques offres à 68 05 ; mais les demandes ont dominé immédiatement. Le 3 0/0 a repris dans les cours de la clôture d'hier, et s'est enlevé ensuite à 68 25. L'arrivée de la cote de Vienne, avec une baisse assez sensible, a produit un mouvement de réaction assez prononcé : on est tombé à 68 12 1/2, mais les demandes n'ont pas tardé à reparaître. La rente a remonté à 68 25, et elle est restée ensuite stationnaire entre ce cours et 68 20. A la clôture, la rente était offerte à 68 17 1/2. Les primes fin courant ont fait de 68 20 à 68 25, dont 50 c. Dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 68 35 à 68 40. Fin prochain, elles ont fait de 68 45 à 68 55, dont 1 fr., et de 68 60 à 68 80, dont 50 c. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,805. Le Crédit mobilier a varié de 683 75 à 690 à terme. Au comptant cette valeur a monté de 1 25, et est restée à 686 25. Les chemins et les valeurs ont monté, mais avec moins d'entrain que la rente et dans de moindres proportions. L'Orléans ferme à 1.382 50 ; le Nord, à 960 ; l'Est, à 627 50 ; le Lyon, à 895 ; l'Ouest, à 582 50 ; les Autrichiens, à 468 75 ; les Lombards, à 472 50. Parmi les valeurs industrielles on a négocié les Messageries à 635; les Omnibus de Paris, à 900; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 121 25; les Caisse Mirès, à 292 50 ; les Gaz de Paris, à 930; les Ports de Marseille, à 421 25; les Voitures, à 72 50 ; le Comptoir Bonnard, à 50.

Vendredi. — Le 3 0/0 a ouvert à 68 25, dernier cours de la veille au comptant. A terme la rente avait un peu fléchi à 68 15; aujourd'hui elle monte d'un seul coup à 68 60, retombe à 68 20 et reprend à 68 55, dernier cours. Le comptant ferme à 68 50. Les consolidés avaient fléchi de 1/8. La Bourse de Vienne annonçait une baisse importante sur les fonds autrichiens et les métalliques. Les actions du Crédit mobilier ont monté à 690; l'Orléans, à 1,400 ; le Nord, à 962 50 ; l'Est, à 632 50 ; le Lyon, à 903 75. Les Autrichiens et les Lombards étaient mieux tenus : les premiers, à 472 50, et les Lombards à 475. Les chemins espagnols étaient demandés. La fin de la Bourse a été très-animée.

F. GRIMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Admission	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Jouissance	Époque de paiement des revenus.	Dernier dividende payé.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	2[illegible] 25	100.000	500	»	janv. avr. juil.	[illegible]
A	Banque de l'Algérie	[illegible]	4.000	500	»	[illegible]	[illegible]
Circ.	Comptoir Lyonnais	[illegible]	[illegible]	1/7500	»	[illegible] juillet	[illegible]
C	Comptoir L.-G. Bonnard et Cᵉ	[illegible] 75	20.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	[illegible]	7.000	[illegible]	»	mai novembre	7 [illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	12.500	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Sécurité	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	6.000	[illegible]	[illegible]	37 [illegible]
A	Union des ports	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Lloyd français	»	1.[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	201 05
A	Océan	»	[illegible]	6.000	[illegible]		»
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Helvétia	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	60 [illegible]
A	Vigie	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]		50 [illegible]
A	Sauvegarde	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Centrale	»	1.[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	84 [illegible]
A	Réunion	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Comptoir	pair.	[illegible]	5.000	[illegible]		»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	[illegible]	5.[illegible]	»	[illegible]	3000 [illegible]
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	[illegible]	150 [illegible]
A	Nationale	[illegible] 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	160 [illegible]
A	Union	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	201 [illegible]
A	Soleil	»	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	200 [illegible]
A	France	[illegible] 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	2[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	225 [illegible]
A	Providence	75 0/0 b.	[illegible]	2.500	[illegible]	[illegible]	150 [illegible]
A	[illegible]	»	300	5.000	[illegible]	[illegible]	500 [illegible]
A	[illegible]	»	6.000	1.000	[illegible]	[illegible]	
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	50 [illegible]
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	[illegible]	28 [illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	7.500	»	[illegible]	[illegible]
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	2.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Phénix	3 0/0 p.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
	TRANSPORTS TERRE.						
A	Omnibus de Paris	9[illegible] [illegible]	30.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	31.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	35 [illegible]
C	Omnibus de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
C	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	»	avril octobre	58 [illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	6 [illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	51 [illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	13 [illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	50 [illegible]
C	Seine inférieure	1500 [illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	95 [illegible]
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	4[illegible]	51.000	[illegible]	»	avril octobre	2[illegible]
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	7.000	1.000	»	[illegible]	»
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	14 [illegible]
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	2[illegible]	4.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bonis, L. Gay et Cᵉ	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	21 [illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ	4[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Armement Dorbay et Cᵉ	[illegible]	30.000	500	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Circ.	Haute-Loire	[illegible]	5.[illegible]	500	»	avril octobre	néant.
Circ.	Centre-du-Flénu	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
Circ.	Pont-de-Loup-Sud	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	»
Circ.	Montrelais-Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Blanzy	[illegible]	[illegible]	500	»	février août	12 [illegible]
A	[illegible]	12[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Loire-et-Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	décembre	[illegible]
A	Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Mont-Rambert et la Béraudière	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	1[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Rive-de-Gier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Maine-et-Sarthe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	722 50	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
»	[illegible] et Fraisse	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Carmaux	[illegible]	116.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible] 50	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Houillères réun. à Quaregnon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	[illegible]	30.000	500	»	[illegible]	15 [illegible]
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	106 [illegible]	10.000	100	»	[illegible]	17 50
	MINES.						
C	[illegible]	6 [illegible]	60.000	100	»	août	néant.
A	[illegible]	4[illegible]	9.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Stolberg et Westphalie, privil.	1[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	octobre	[illegible]
A	— ordinaires	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	octobre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible], Aveyron	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	juin décembre	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	juin décembre	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	6.000	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
C	Châtillon et Commentry	2[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
A	Horme	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Fourchambault	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	40.000	[illegible]	»	mai novembre	»
A	[illegible]	[illegible]	14.[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible], Belgique	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	45 [illegible]
A	Providence (Belgique)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. [illegible] et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septemb. mars	57 [illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	[illegible]	21.500	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Cie générale immobilière (Rivoli)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	7 [illegible]
Circ.	[illegible]-Napoléon	[illegible]	200.000	250	[illegible]	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	250	»	janvier	néant.
A	[illegible] et [illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	1.500	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	1ᵉʳ juin	[illegible]
C	[illegible]	500 [illegible]	1.000	1.000	»	[illegible]	25 [illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	100 [illegible]
A	Lyon	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	janvier juillet	»
A	[illegible], Vaise et Lyon	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	100 [illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Troise	1000 [illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. Centrale, Lebon, [illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
	FILATURES.						
A	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	500	»	août	72 [illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible] avril	[illegible]
	JOURNAUX.						
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Montluçon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Oignies (Belgique)	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ, Vidanges	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] mars	[illegible]
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] (E. [illegible] et Cᵉ)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] juillet	[illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS compt.	NOMBRE	TAUX DE remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.[illegible]	500	[illegible]	avril octobre	2[illegible]
[illegible]	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	2[illegible]	1[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Ports de Marseille	1[illegible]	[illegible]	[illegible]	15	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Messageries imp. (serv. marit.)	[illegible]	12.000	[illegible]	[illegible]	avril octobre	[illegible]
»	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	février août	[illegible]
»	Grand'Combe, anciennes	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	1ᵉʳ avril oct.	[illegible]
»	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	1ᵉʳ avril oct.	[illegible]
[illegible]	[illegible] charbonnages	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Télégraphe sous-marin [illegible]	[illegible]	[illegible]	1[illegible]	[illegible]	mars septemb.	[illegible]
»	Vieille-Montagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Aveyron, [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	291 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre	15 [illegible]
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mai novembre	15 [illegible]
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible] 50	[illegible]	312 50	[illegible]	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31 mars sept.	15 [illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cᵉ	400 [illegible]	[illegible]	[illegible]	11	janvier juillet	20 [illegible]
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible] 50	»	625	»	15 janv. juillet	25 [illegible]
[illegible]	Gaz de Paris	[illegible] 50	23.500	500	45	janvier juillet	25 [illegible]
230	Union des gaz	[illegible]	22.727	250	25	janvier juillet	15 [illegible]
»	Gaz de Lyon	315 [illegible]	[illegible]	300	[illegible]	15 mai nov.	10 [illegible]

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 15 AU 21 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 15 Compt.	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Compt.	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Compt.	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Compt.	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Compt.	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Compt.	Vendredi 21 Terme
1475	[illegible]	99	300 000	500	•	87 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
919	1508	99	400 000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	[illegible]	400	370	[illegible]	juillet 1860	Nord nouveau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	•	41,000	•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1618	[illegible]	99	500 000	500	•	[illegible] pour 1859	mai 1860	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1363	[illegible]	•	600 000	500	•	63 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
783	1621	99	250 000	500	•	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1140	2.116	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
229	229	99	60 000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	53	99	[illegible]	500	•	[illegible]	octobre 1853	Graissessac à Béziers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
104	195	99	[illegible]	500	•	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
154	420	99	42 000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	84 000	500	250	•	juillet 1860	Ardennes nouveau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1323	1311	92	400 000	500	•	30 21 pour 1858	juillet 1860	Chemins autrichiens	412	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
384	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	4102	95	600 000	500	250	5 0/0	15 juill. 1860	Russes (125 fr. payés)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	125	[illegible]	80 000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	247	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	4 0/0	[illegible]	Central suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	197	99	35 000	500	•	5 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
442	815	99	240 000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
184	264	99	10 000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	619	99	170 000	500	•	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1306	2133	90	750 000	500	300	•	mai 1860	Lomb.-Vénit. & Ital. cent.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	99	36.000	500	•	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	132	99	[illegible]	500	•	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	781	99	200.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	99	[illegible]	500	250	5 0/0	[illegible]	Guill.-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année du remboursem'	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	15	17	18	19	20	21
1848	5 000	[illegible]	750	•	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	[illegible]	[illegible]	1075	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842-1849	12 000	[illegible]	•	•	1.250	juin.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1841	2.775	[illegible]	1100	•	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	[illegible]	[illegible]	1135	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	1030	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1846	13.333	[illegible]	720	•	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	[illegible]	[illegible]	•	•	1.250	juin.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1927	•	•	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1852-1854	[illegible]	1903	divers.	•	1.250	juin	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	1.250	septembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1035	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847-1854	[illegible]	[illegible]	divers.	•	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853	21.000	[illegible]	[illegible]	•	625	mai.	30 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854	[illegible]	1952	•	•	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	[illegible]	[illegible]	•	•	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	mai.	[illegible]	juin, décembre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	•	•	[illegible]	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	[illegible]	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1846	[illegible]	[illegible]	•	•	[illegible]	juin.	[illegible]	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	[illegible]	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854	[illegible]	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	juin	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852-1860	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852-1859	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857-1860	[illegible]	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1965	•	•	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1957	divers.	•	500	juin	15 ..	Dº.	Midi ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	•	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	1957	•	•	500	juin	15 ..	Dº.	Dauphiné ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	[illegible]	•	•	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	[illegible]	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ...... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	•	[illegible]	•	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	1957	[illegible]	•	500	•	15 ..	Dº.	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	•	[illegible]	•	•	[illegible]	•	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	divers.	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	septembre	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	•	•	•	•	•	•	•	•	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	62.500	[illegible]	210	•	300	•	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Ligne du Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
FONDS FRANÇAIS												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Banque de France, jouiss. juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— 10es d'Obligat. 4 0/0 dº	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— 10es d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1859	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Marseille, Obligations 1859, tout payé, jouiss. juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autrichien 5 0/0 tout payé, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, differ. convert., jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dº 3 0/0 extérieure 1841, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dº Dº 1856, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dº intérieure, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20 — LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1047 19e ANNÉE — N° 39 SAMEDI 29 SEPTEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS................	10 fr. par an
DÉPARTEMENTS.......	12 —
ÉTRANGER............	16 —

PRIX DES INSERTIONS

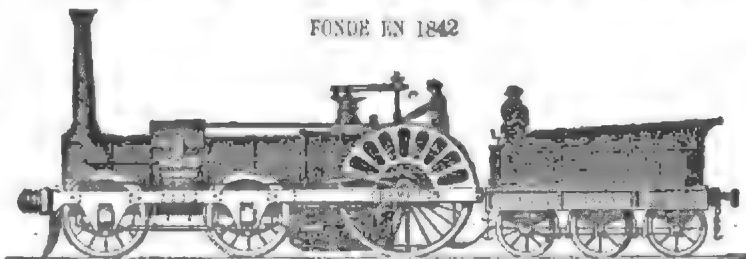
Corps du Journal (la ligne)....	3 fr. »
Aux Annonces —	1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Paiement du coupon n° 7.

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon n° 7 des actions de la Société, échéant le 1er octobre prochain, sera payé à raison de 12 fr. 50 c. :

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux;

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des Chemins de fer;

A Marseille, id. rue Grignan, 49.

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse } A la Caisse syndicale des agents de change.

Paris, le 21 septembre 1860.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus que, par suite de l'annexion de cette ligne au réseau des chemins de fer Romains, il leur est attribué (12,000) douze mille actions, libérées à 400 fr., de la Société générale des chemins de fer Romains, à répartir entre les 32,000 actions libérées à 250 fr., constituant le capital social de la ligne de Rome à Frascati.

La répartition de ces actions aura lieu lorsque la ligne entière de Rome à la frontière napolitaine aura été livrée à l'exploitation.

Jusqu'à cette époque, et pour tenir lieu des intérêts annuels afférents auxdites 12,000 actions, il sera réparti, au marc le franc, entre les 32,000 actions libérées de Frascati, une somme de 300,000 fr., avec jouissance du 1er octobre 1859.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions de Rome à Frascati auront à toucher par action libérée de 250 fr., à partir du 1er octobre prochain, une somme de 9 fr. 37 c., représentant le montant de la répartition de la susdite somme de 300,000 francs.

Le paiement de cette somme aura lieu à la Caisse générale des Chemins de fer, rue de Richelieu, n° 99.

Les titres devront être déposés dix jours à l'avance, afin que l'identité en puisse être constatée.

Les versements en retard devront être effectués avant tout paiement.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

PAIEMENT DES COUPONS ARRIÉRÉS.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus qu'à partir du 1er octobre prochain, il leur sera payé en acquit et décharge des coupons arriérés de leur titres :

1° Pour les actions libérées de 250 fr................	13 12
2° Pour les actions libérées de 187 fr. 50............	9 84
3° Pour les actions libérées de 125 fr................	6 56

Le paiement de ces sommes sera fait à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Pour les actions non libérées, le paiement n'aura lieu qu'après encaissement des versements en retard.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le semestre d'intérêt échéant le 1er octobre 1860 sera payé, à dater dudit jour, à raison de 7 fr. 50 par obligation :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan;

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse } au syndicat des agents de change.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel à échoir le 1er octobre prochain leur sera payé à raison de 10 fr. par action, sous déduction de 35 centimes par coupon, montant de l'impôt mobilier.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Grignan, 49 A.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale convoquée pour le 20 octobre prochain délibérera sur le paiement qu'il peut y avoir lieu de faire d'un coupon d'intérêt ou de dividende semestriel, comme à-compte sur l'exercice courant. Le jour de ce paiement, s'il est autorisé, sera indiqué par la délibération de l'assemblée.

L'époque de la réunion de cette assemblée générale n'a pu être fixée avant le 20 octobre, à cause du travail à faire préalablement pour la confection de l'inventaire général qui doit y être produit en vertu des statuts de la Société anonyme.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de ladite Société sont convoqués en assemblée générale pour le samedi 20 octobre prochain, à huit heures du soir, au siége social, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Cette assemblée est convoquée pour remplir les prescriptions des nouveaux statuts, touchant la constitution de la Société anonyme, spécialement :

Pour la production de l'inventaire des objets mobiliers et immobiliers apportés dans la Société anonyme, conformément aux art. 5 et 8 des statuts;

Pour la nomination des membres du Conseil d'administration, conformément à l'art. 22;

Pour la fixation de la somme à employer annuellement à l'amortissement des actions, comme aussi du chiffre de l'amortissement pour chaque action, conformément aux art. 43 et 45.

En outre l'assemblée délibérera sur les propositions qui pourront lui être soumises relativement à l'à-compte d'intérêt ou dividende à payer en octobre sur les résultats de l'exercice courant.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins dix titres anciens et de les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant la réunion. Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les dépôts des titres donnant droit d'assister à l'assemblée seront reçus à Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99, les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le mouvement de hausse commencé vendredi dernier s'est continué cette semaine malgré quelques alternatives de réaction. On a enfin dépassé, d'une manière décisive, l'éternel cours de 68 fr., discuté depuis deux mois, et on se rapproche chaque jour de plus en plus du cours de 69. Cependant, comme la réponse des primes est proche et qu'il y a encore de gros intérêts engagés à la baisse, la résistance est des plus vive, et les baissiers font tous leurs efforts pour paralyser les tendances vers la hausse jusqu'à la liquidation.

Mais ce n'est qu'une question de jours. L'argent disponible qui commence à rentrer dans les affaires doit avoir le dessus, et nous ne croyons pas que les événements politiques puissent exercer maintenant une grande influence sur le marché des fonds publics.

Ces événements ont suivi depuis quinze jours une marche bien rapide ; mais, ainsi que nous le disions le 15 septembre, — et nous trouvions alors bien des incrédules, — nous y avons gagné de nous rapprocher plus vite d'une solution désirée par tout le monde. D'une part, la responsabilité de la France dans l'entreprise dirigée par le Piémont contre le territoire romain s'est trouvée entièrement dégagée, en même temps que la politique de non-intervention proclamée par

l'Empereur continuait à rester la règle des puissances non italiennes.

Ce sont donc aujourd'hui des Italiens qui combattent sur le champ de bataille italien, et la France, comme l'Europe, sont d'accord pour les laisser agir. Tant qu'ils ne tenteront rien contre Rome, où flotte notre drapeau, ou du moins tant qu'aucune tentative ne menacera directement Rome, telle sera l'attitude du gouvernement de l'Empereur ; et si, par impossible, on osait s'attaquer à la ville placée sous la protection de nos armes, le châtiment serait, nul n'en peut douter, aussi rapide qu'exemplaire.

Aucune inquiétude à avoir de ce côté. Restent les éventualités d'une marche contre la Vénétie ; mais, dans ce cas même, qui nous paraît bien extrême et que beaucoup de circonstances peuvent éloigner, sinon rendre impossible, la politique de non-intervention et le droit légitime de défense personnelle n'indiquent-ils pas à l'avance quelles seraient les conséquences d'un pareil acte.

Nous croyons donc qu'à la Bourse comme ailleurs les préoccupations politiques sont devenues beaucoup moins vives. Elles ont été longtemps un moyen dont se sont servi les vendeurs, mais ce moyen s'est usé à la fin, et les nouvelles erronées ou exagérées ne trouvent plus aujourd'hui d'oreilles aussi complaisantes ! La Bourse a reçu d'ailleurs, à cet égard, de cruelles leçons. N'a-t-on pas vu la semaine dernière, dans la journée de samedi, le mouvement de hausse déjà porté à 68 70 paralysé tout à coup par une manœuvre qui a été l'objet d'une enquête judiciaire, et dont l'auteur n'avait pas craint d'inventer et d'envoyer au syndicat des agents de change, comme provenant d'une source ministérielle, une prétendue dépêche annonçant le passage du Mincio par les troupes autrichiennes.

Dieu nous garde de rendre la spéculation à la baisse responsable d'un pareil acte; c'est évidemment un fait isolé qui a été hautement réprouvé par tous; mais il n'en est pas moins un symptôme qui mérite d'être noté.

Au reste, le mouvement interrompu samedi a repris, ainsi que nous le disions plus haut, sa marche régulière dans la journée de lundi, et depuis l'amélioration s'est continuée.

En résumé, nous croyons fermement que les éléments financiers sont très-favorables à une reprise d'affaires, et que la politique ne peut, à moins d'événements imprévus et très-graves, exercer sur ces éléments d'influence sérieuse. Reste toujours en dehors de ces deux points de vue une question qui domine toutes les autres et pour laquelle nous renvoyons nos lecteurs à la lettre adressée à M. le préfet de la Seine au sujet du droit d'entrée à la Bourse, et publiée par le *Constitutionnel*, que nous reproduisons ci-après.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 30, ferme à 68 45.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50, ferme à 95 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Cordoue à Séville	27.00 0/0
Midi	24.75 0/0
Autrichiens	17.42 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	14.48 0/0
Est	14 37 0/0
Union Suisse	14.23 0/0
Dauphiné	13.72 0/0
Lyon-Genève	11.94 0/0
Paris-Lyon-Méditerran. (Paris-Marseille)	11.80 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara)	8.54 0/0
Central Suisse	7.88 0/0
Bessèges à Alais	6.33 0/0
Nord	5 70 0/0
Ardennes	4.97 0/0
Orléans	4.37 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	1.20 0/0
Victor-Emmanuel	5.81 0/0
Ouest suisse	8.02 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	12.15 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	21 septembre.	28 septembre.	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0	68 55	68 45	» »	» 10
Rente 4 1/2 0/0	95 50	95 75	» 25	» »
Banque de France	2810 »	2820 »	10 »	» »
Consolidés	93 3/8	93 2/8	» »	» 1/8
Crédit foncier	895 »	900 »	5 »	» »
Crédit ind. et com.	570 »	572 50	2 50	» »
Crédit mobilier	697 50	691 25	» »	6 25
Comptoir d'Esc.	691 25	690 »	» »	1 25
Orléans	1395 »	1398 75	3 75	» »
Nord	962 50	963 75	1 25	» »
Nord nouveau	870 »	880 »	10 »	» »
Est	632 50	635 »	2 50	» »
Paris-Méditerran.	903 75	903 75	» »	» »
Midi	500 »	503 75	3 75	» »
Ouest	562 50	560 »	» »	2 50
Genève	350 »	357 50	7 50	» »
Dauphiné	580 »	590 »	10 »	» »
Graissessac-Béziers	88 75	90 »	1 25	» »
Ardennes ancien.	440 »	440 »	» »	» »
Ardennes nouveau	455 »	455 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	473 75	475 »	1 25	» »
Victor-Emmanuel	367 50	360 »	» »	7 50
Russes	465 »	465 »	» »	» »
Romains	342 50	343 75	1 25	» »
S.-Autr.-Lombard	478 75	476 25	» »	2 50
Sarag. Pampelune	470 »	475 »	5 »	» »
Saragos.-Alicante	540 »	546 25	6 25	» »
Sarag.-Barcelone	445 »	460 »	15 »	» »
Nord-Espagne	456 25	457 50	1 25	» »
Guill.-Luxembourg	340 »	338 75	» »	1 25

Le *Constitutionnel* de ce jour publie la lettre suivante :

A M. le sénateur préfet de la Seine.

Monsieur le préfet,

On raconte qu'en 1855 un prince de la maison de Prusse étant venu visiter Paris, vous eûtes l'honneur d'être son cicerone. Profitant avec une haute intelligence de cette heureuse fortune, vous vous attachâtes, dit-on, à convaincre l'illustre visiteur de la puissance et de la richesse de l'Empire, en faisant ressortir à ses yeux l'importance des grands travaux entrepris sur tous les points de la France, pendant qu'elle soutenait à une grande distance une guerre qui avait déjà nécessité trois emprunts, s'élevant ensemble à 1,600 millions.

On ajoute que le spectacle de Paris se transformant sous votre habile direction et le tableau saisissant que vous faisiez de la situation prospère de l'Empire, exercèrent sur l'esprit du prince une impression qu'il communiqua à sa royale famille, et que la cour de Berlin transmit à son tour à son parent et allié l'empereur de Russie.

Faut-il croire que la paix subie quelques mois plus tard par l'empereur de Russie fut la conséquence de ce voyage à travers Paris fait en votre compagnie par un prince prussien ? Une telle conclusion ne serait pas aussi déraisonnable que pourraient le penser quelques esprits, même supérieurs, qui négligent presque absolument la physionomie financière et industrielle des Etats quand ils envisagent le côté politique des situations.

Toujours, en effet, j'ai remarqué que, pendant que les financiers et les industriels subordonnent la politique au développement financier et industriel, les hommes officiels attribuent à la politique seulement les résultats heureux ou malheureux. Cette différence d'appréciation résultant de la différence du point de vue est, à mon avis, une des causes les plus graves des erreurs financières et politiques ; et je vous demande la permission, monsieur le préfet, de faire une digression à ce sujet, avant d'aborder le but principal de cette lettre.

Je viens de parler des impressions transmises à sa cour en 1855 par un prince allemand, qui avait vu bien et juste. Ces impressions étaient, d'ailleurs, parfaitement conformes à celles des ambassadeurs qui ont pour mission principale d'instruire leurs gouvernements de la situation du pays dans lequel ils sont accrédités, ainsi que du mouvement de l'opinion publique. Ces rapports diplomatiques ont une grande importance, car les actes des divers gouvernements se ressentent toujours des informations transmises par les ambassadeurs. On sait, en effet, que des impressions erronées, transmises en

1852 et 1853 à l'empereur de Russie, déterminèrent cette puissance à prendre envers la Porte Ottomane une attitude qui aboutit fatalement à la guerre; or, cette guerre eût été facilement évitée, si la Russie avait mieux connu les éléments de force et de richesse dont disposait l'Empereur des Français.

Eh bien, monsieur le préfet, sans avoir la prétention de deviner les secrets de la diplomatie, je ne crois pas beaucoup m'éloigner de la vérité, en supposant qu'en 1855 les rapports diplomatiques pouvaient tous se résumer à peu près en ces termes : « La situation » du gouvernement français est excellente ; » chaque jour, l'Empereur fait de plus grands » progrès dans le cœur des Français ; les » sympathies s'accroissent surtout de l'état » prospère des affaires. De tous les points de » l'Europe, les capitaux abondent vers le » marché de Paris, qui, à son tour, rend ces » capitaux à l'Europe sous forme d'entreprises » industrielles, telles que chemins de fer, » mines, etc., etc. Cette situation crée à la » France une prépondérance qu'il serait dif» ficile de lui disputer, et donne à l'esprit » public dans ce pays un ressort tel, que » l'Empereur des Français, ainsi appuyé, est » incontestablement le souverain le plus puis» sant de l'Europe. »

Cette époque est encore trop rapprochée de nous pour que vous ne soyez pas convaincu qu'une des causes qui devaient avoir plus particulièrement contribué à impressionner favorablement les esprits, était l'état prospère du marché des fonds publics, qui fécondait toutes les branches de la richesse publique, et par des emprunts souscrits avec une prodigieuse facilité, portait à son apogée l'influence politique de la France sur tous les cabinets de l'Europe.

Pensez-vous, monsieur le préfet, que les rapports diplomatiques de 1860 puissent ressembler à ceux de 1855? Evidemment ils doivent se ressentir des dispositions que l'on remarque dans les esprits, dispositions qui tendent sans raison à assombrir la situation générale; aussi serait-il bien possible que ces rapports se formulassent ainsi :

« La situation générale des affaires en Eu» rope exerce une influence fâcheuse sur l'es» prit public en France. On craint des com» plications européennes et qu'une guerre » générale n'éclate. Il en résulte que toutes » les opérations commerciales sont suspen» dues et que le marché des fonds publics est » désert ; les capitaux sont encore abondants, » mais ils n'osent plus s'engager dans aucune » affaire nouvelle à cause de la défiance gé» nérale.

« L'esprit de parti, qui paraissait s'éteindre » dans les années précédentes sous l'influence » de la prospérité publique, se réveille de» puis que la situation politique assombrie a » comprimé les intérêts matériels. »

Vous conviendrez, monsieur le préfet, que, si ce tableau a quelque vraisemblance, elle est plus apparente que réelle ; mais ce que vous remarquerez sans doute, c'est que la politique est comme toujours responsable de tout; si les affaires sont suspendues, c'est qu'on est inquiet ; s'il n'y a plus d'affaires nouvelles, c'est que la défiance règne dans les esprits; si le marché des fonds publics est anéanti, c'est parce que le public est découragé.

Evidemment, lorsque les gouvernements étrangers reçoivent de leurs représentants des opinions ainsi formulées, ils ne peuvent que les adopter comme l'expression de la situation véritable ; et leurs résolutions doivent se ressentir de cet affaiblissement prétendu de la France.

Cependant, qu'y a-t-il de vrai dans de pareilles appréciations ? Rien, absolument rien. Est-ce le crédit de l'État qui est affaibli ? Mais la rente qui était à 66 fr. en 1855 est actuellement à 68 fr. La confiance du pays dans la politique de l'Empereur est-elle amoindrie ? Mais l'emprunt de 500 millions, contracté il y a un an, est tellement bien classé que les titres manquent sur la place. Est-on réellement défiant ? Mais nous avons vu en 1848 ce que produisirent les inquiétudes politiques ; alors chacun vendait ses titres et ses propriétés. Aujourd'hui nous sommes témoins d'un spectacle tout opposé : la valeur des terres augmente à vue d'œil ; les opérations immobilières se font sur une échelle inconnue jusqu'à ce jour ; de toutes parts s'élèvent des constructions de luxe ; le crédit foncier suffit à peine aux capitaux que lui demandent le commerce et les entrepreneurs de constructions urbaines.

Il est donc bien évident que s'il y a des inquiétudes dans les esprits et interruption dans les affaires commerciales, ce n'est pas le défaut de confiance qui en est cause ; ainsi ce n'est pas la faute de la politique, c'est tout simplement la conséquence de la désertion du marché des capitaux. S'il n'y a plus d'affaires nouvelles, c'est que les lois sur l'association et les valeurs mobilières empêchent non-seulement la formation des Sociétés nouvelles, mais, en outre, frappent d'un impôt le capital uniquement parce qu'il est associé. Si le marché des fonds publics est abandonné et languissant, c'est que le droit d'entrée dont la Bourse a été frappée n'est en définitive qu'une sorte d'amende, qu'une pénalité infligée aux capitalistes spéculateurs. Or, cette pénalité, en les frappant de déconsidération par l'état de suspicion où elle place le marché des fonds publics, a eu pour effet naturel d'éloigner de la Bourse la classe qui par son honorabilité relevait le marché, et qui, par ses capitaux et ses titres, le faisait vivre, pour le livrer à la partie du public qui en vivait. De là sa décadence.

Voilà, monsieur le préfet, ce que les ambassadeurs ne connaissent pas ; voilà cependant la vérité; et certainement si les cabinets de l'Europe pouvaient penser que la puissance fécondante de la France est actuellement aussi grande qu'en 1855, si les gouvernements étrangers pensaient qu'il suffirait de quelques mesures administratives pour rétablir en peu de mois le courant des capitaux interrompu depuis quatre ans, croyez-le, monsieur le préfet, l'espèce de défiance qu'on croit remarquer dans les transactions, les bruits absurdes de coalition, cesseraient bientôt, et vous verriez au contraire l'Europe entière se grouper encore une fois autour de la France comme en 1856, lorsqu'elle dictait le traité de paix.

Mais, pour juger comme moi la situation générale des choses, il faudrait modifier l'axiome du monde politique, qui se résume ainsi : « Faites de bonne politique, vous aurez de bonnes finances ; » et lui substituer celui-ci : « Faites la prospérité publique et vous aurez une bonne politique. » C'est que de nos jours les principes qui dominent ne ressemblent pas aux principes anciens. La prospérité, le bien-être des peuples est la première loi des gouvernements ; la politique d'agrandissement et de conquêtes, nécessité impérieuse pour des nations qui ne connaissaient pas la richesse mobilière, cette politique a vécu. En effet, aujourd'hui la base de la richesse n'est plus uniquement comme autrefois la terre ; il s'est formé depuis un demi-siècle, sous la double influence de l'action bienfaisante de la paix et par l'invention des machines qui multiplient à l'infini le travail de l'homme, une richesse mobilière qui tend par son importance à s'élever en Europe au niveau de la richesse territoriale ; en Angleterre déjà, elle l'a dépassé.

Or, cet élément nouveau, introduit dans les sociétés modernes, en a complétement modifié la constitution intime, et doit nécessairement forcer les gouvernements à mettre leur politique et leurs lois en harmonie avec ces grands intérêts nouveaux, qui seuls facilitent, par leur puissance, la prépondérance des États. Voilà pourquoi les financiers et les industriels, sans subordonner la politique aux affaires, placent cependant au premier rang des précautions gouvernementales de bonnes lois financières et industrielles, pour obtenir une bonne politique.

Vous voudrez bien, monsieur le préfet, excuser cette digression qui, sans m'éloigner

du but de cette lettre, aidera à la démonstration de ma pensée.

Le sujet de cette lettre, vous l'avez sans doute pressenti, c'est le droit d'entrée à la Bourse ; mais, dans l'intérêt de la vérité, je dois préalablement rétablir les faits en ce qui concerne la création de ce droit, afin que la responsabilité du mal qui en est résulté ne soit attribuée à personne, puisque ce droit est la faute de tous.

En effet, en se reportant à l'état de la Bourse en 1856, on constate un état de choses fâcheux qui suscitait de toutes parts les plus vives récriminations. Les agents de change et les banquiers se plaignaient que la Bourse fût envahie par une population misérable et parasite qui encombrait toutes les avenues et empêchait les commis d'agents de change de retrouver leurs clients soit pour prendre leurs ordres, soit pour rendre leurs réponses. Des plaintes d'une nature plus grave s'élevaient encore contre les abus nés de quelques sociétés en commandite, sans base sérieuse, et fondées uniquement pour exploiter et tromper la crédulité publique. Ces sociétés, quelque éphémères, quelque déplorables qu'elles fussent, trouvaient encore des dupes parmi l'immense public qui se réunissait à la Bourse.

L'autorité supérieure dut nécessairement s'occuper de remédier à un état de choses qui soulevait des plaintes si unanimes, et c'est pour y satisfaire que le droit d'entrée fut établi le 1er janvier 1857. Pour peu que l'on se souvienne des impressions qui dominaient à cette époque, on reconnaîtra que l'établissement du droit d'entrée excita une approbation presque unanime. On ne réfléchissait pas alors que la loi sur les commandites, promulguée le 16 juillet 1856, avait remédié en partie aux abus les plus déplorables qui s'étaient produits à la Bourse, et que, par conséquent, ces abus ne pouvaient plus se renouveler ; chacun vit dans le droit d'entrée un moyen d'éloigner un public parasite, et l'autorité ne recueillit que des éloges pour une mesure qui devait avoir un effet si funeste sur le crédit public et sur les affaires en général.

C'est qu'indépendamment des plaintes dirigées par les intéressés contre l'encombrement de la Bourse, il y avait dans l'esprit public une disposition très-arrêtée, et même une excitation très-vive contre la spéculation.

Cela se conçoit d'ailleurs : peu de gens se font une idée juste du véritable caractère du marché des fonds publics, et de son utilité pour toutes les parties de la richesse générale, pour le commerce et pour la propriété immobilière elle-même. Lorsque les capitaux sont abondants, et que l'escompte du papier se fait à 3 0/0, le commerce ne se demande pas si ce bienfait ne serait pas le résultat de la prospérité du marché des fonds publics ; lorsque les propriétaires fonciers voient la valeur vénale de leurs propriétés augmenter, ils ignorent qu'ils doivent cette plus-value à l'activité de la Bourse, qui, en créant chaque jour de nouvelles valeurs mobilières, augmente d'autant le capital national.

Quand le commerce voit la consommation s'accroître, il ne sait pas davantage que c'est l'activité de la Bourse qui produit ce résultat ; enfin, on paraît ignorer généralement l'importance capitale du marché des fonds publics; aussi, lorsque des mesures restrictives sont prises contre la Bourse ou contre les affaires, l'opinion publique ne voit là que des règlements spéciaux sans relation bien directe avec les affaires publiques, et une intention morale qui fait honneur au gouvernement et à l'administration.

Mais enfin pourquoi cette tendance particulière de l'opinion publique à considérer comme une conquête pour la morale tout ce qui se fait contre la Bourse ou les affaires ? C'est que le spectacle de ce grand marché dans lequel se remuent des milliards présente un mirage qui éblouit la foule et excite l'envie; la facilité présumée d'immenses bénéfices blesse ceux qui, par un travail lent et régulier, ne peuvent atteindre rapidement la fortune. Nous le répétons, cette manière incomplète et fausse d'envisager la Bourse provient de l'ignorance malheureusement trop générale du caractère et du rôle véritable qui appartiennent au marché des fonds publics.

Si les questions de crédit et les affaires commerciales étaient mieux comprises, on reconnaîtrait qu'il n'y a entre la Bourse et les autres marchés commerciaux aucune différence ; que toutes les opérations qui se traitent à la Bourse des fonds publics, se traitent également dans tous les grands centres commerciaux ; par exemple, à Marseille, sur les grains ; dans le nord de la France, sur les colzas ; dans le midi, sur les 3/6, et enfin à Paris, sur toutes ces natures d'affaires.

Tous les jours et sur toutes les places, il y a des gens qui achètent, même par l'intermédiaire d'officiers ministériels, des marchandises qu'ils ne pourraient payer, mais qu'ils espèrent revendre avec bénéfice avant l'époque de la livraison ; ils spéculent sur la différence. De même, chaque jour, il y a des gens qui vendent des marchandises qu'ils ne possèdent pas, et qui spéculent sur le bénéfice résultant d'un achat qui leur permettrait de réaliser une différence.

Ces opérations, comme la spéculation à la Bourse, ont donné lieu à d'immenses bénéfices et à des ruines nombreuses. Je le demande, monsieur le préfet, que dirait le commerce si des mesures restrictives avaient empêché ce genre d'affaires ou l'avaient embarrassé au point de l'annuler ? Il protesterait avec énergie, il dirait avec raison que l'on compromet la puissance de la France et même la société tout entière ; car un grand pays n'obtient précisément ses approvisionnements que grâce à ces marchés à terme, qui sont l'âme du commerce, quoique leurs inconvénients soient plus graves et souvent plus fâcheux quand ils ont la marchandise pour objet, que lorsqu'ils s'exercent sur les fonds publics.

Mais, de toutes les sciences, la plus négligée est certainement celle du crédit ; de sorte que le haut commerce de Paris n'a pas été le moins ardent à applaudir aux mesures restrictives prises contre le marché des fonds publics.

Et cependant le plus simple examen eût démontré au commerce et aux propriétaires fonciers que l'époque où leur sort s'est amélioré de la manière la plus sensible, a été précisément l'époque où la Bourse était prospère.

Je sais, monsieur le préfet, que je soulèverai une certaine incrédulité si j'avance que l'augmentation ou la diminution des ressources du Trésor public, que l'accroissement des richesses, le développement du travail, l'élévation des salaires, sont dus uniquement à la prospérité de la Bourse. Et cependant rien n'est plus vrai ; la prospérité de la Bourse est la source de toutes les grandeurs, de toutes les richesses, dans les sociétés modernes, parce que ces sociétés ne vivent que par le travail, et que le capital seul peut l'accroître et le rémunérer. Or, toucher à la Bourse, embarrasser les transactions, c'est atteindre le capital dans son essence ; empêcher son agglomération sur un point, c'est l'affaiblir, et l'affaiblissement du marché des capitaux, c'est la langueur de tout le corps social.

S'il existait quelque part un grand marché pour la houille, ce pain de l'industrie, et que, par des mesures restrictives, on chassât de ce marché les détenteurs de houille, vous penseriez que l'on compromettrait gravement l'industrie, et vous auriez raison ; mais veuillez remarquer, monsieur le préfet, qu'en fait de matières premières, la plus précieuse, celle qui commande à toutes les autres, c'est le capital, et qu'il est plus dommageable à l'industrie de toucher à ce marché qu'à tout autre marché de matière première.

Mais je m'aperçois qu'entraîné par ma démonstration, j'ai négligé la question spéciale du droit d'entrée pour m'arrêter à des considérations générales ; j'ose croire que vous m'excuserez, et que vous me permettrez de remettre à une seconde lettre l'examen

critique d'une mesure administrative qui vous paraît évidemment peu importante, puisque vous l'avez abaissée à une question de recette municipale, mais qui, à mes yeux, est si grave et occupe une si grande place, qu'elle implique tout l'avenir commercial et politique de la France.

J. Mirès.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS.

L'ouverture de la section de Périgueux à Brives a eu lieu le mardi 18 septembre, en présence de l'un des administrateurs de la Compagnie d'Orléans et de l'inspecteur principal résidant à Poitiers.

La section de Périgueux à Brives fait partie du nouveau réseau de la Compagnie d'Orléans et figurait au nombre des lignes devant être livrées à l'exploitation dans le courant de l'année 1860. Cette section, qui compte 74 kilomètres de Périgueux à Brives, doit se compléter, aux termes des nouvelles conventions, dans le courant de cette année, des 73 kilomètres restant à livrer à l'exploitation pour terminer la ligne de Périgueux à la Capelle (ligne de Clermont-Ferrand à Montauban).

On annonce que le service régulier pour le transport des voyageurs et des marchandises a commencé.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAG A BÉZIERS.

Les actionnaires du chemin de fer de Graissessac à Béziers, convoqués par l'administrateur provisoire nommé par justice, se sont réunis, hier 27, à la salle Hertz.

Après la lecture d'un rapport de M. l'administrateur provisoire, les actionnaires ont été appelés à se prononcer sur la proposition de liquidation qui leur avait été faite dans l'assemblée du 10 août.

Ils ont voté, à l'unanimité, contre la liquidation.

A la suite de ce vote, un nouveau conseil d'administration a été nommé.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ J.-F. CAIL ET Cᵉ.

Assemblée générale annuelle du 27 septembre 1860.

Les actionnaires de la Société J.-F. Cail et Cᵉ se sont réunis, jeudi 27 septembre, en assemblée générale annuelle au siége social, quai de Billy, nº 48.

M. Germain Thibault, l'un des plus forts actionnaires présents, a été désigné pour présider l'assemblée. Deux secrétaires scrutateurs, choisis également parmi les plus forts actionnaires, ont pris place au bureau qui s'est trouvé également constitué.

Après la lecture du procès-verbal de la dernière assemblée qui a été approuvé, M. le président a donné la parole à M. Cheylus, l'un des gérants de la Société, pour la communication du rapport sur les opérations de l'exercice clos au 31 juin dernier.

Ce document passe en revue tous les établissements annexes de la Société et établit le compte des opérations afférent à chacun d'eux.

Les résultats que présentent les comptes généraux et qui se résument par un bénéfice net de 50 fr. par action, soit un revenu de 10 0/0 du capital versé, attestent la prospérité toujours croissante des établissements Cail et Cᵉ, surtout si l'on considère qu'il y a eu un grand ralentissement dans les commandes pendant toute la période de la guerre d'Italie qui correspond au dernier exercice ; d'un autre côté la promulgation du traité de commerce avec l'Angleterre qui doit donner à notre commerce et à notre industrie une vie nouvelle, a néanmoins apporté quelque hésitation dans les affaires, et l'on comprend que l'application de cette loi ait pesé, dès le principe, sur certains établissements appelés à en tirer plus tard des avantages considérables.

En résumé et malgré un ensemble de circonstances peu favorables, la diminution sur l'exercice précédent n'est que de 7 fr. par action, diminution qui sera bien compensée par les bénéfices que promet l'exercice courant.

Après la lecture du rapport M. le président a mis aux voix les propositions à l'ordre du jour qui ont été votées à l'unanimité, savoir : l'approbation des comptes et la fixation du dividende à 50 fr. par action. Sur l'initiative d'un des membres de l'assemblée, des remercîments ont été donnés par acclamation à MM. Cail et Cheylus, pour la haute intelligence et le dévouement qu'ils apportent dans l'accomplissement de leur mandat.

A cette même assemblée a eu lieu le tirage de 800 obligations remboursables par annuités. Nous donnerons la liste officielle de ce tirage dans notre prochain numéro, ainsi que le résumé du rapport qui nous est communiqué chaque année par la Compagnie.

F. Grimaud.

LES CHEMINS DE FER ET LES CONSEILS GÉNÉRAUX.

IV.

Le rapport du préfet du Cher au conseil général donne des renseignements intéressants sur l'état actuel de la question du chemin de fer de Bourges à Montluçon, dont nous avons eu plusieurs fois occasion de nous occuper nous-mêmes, notamment lors de la décision ministérielle du 6 janvier dernier, qui a fixé certains points encore douteux au sujet du tracé de cette ligne.

Ce rapport, dont on lira plus loin un extrait, constate que la Compagnie s'est mise immédiatement à l'œuvre, que les formalités d'expropriation sont terminées, et qu'une enquête a été ouverte pour l'emplacement des stations. Cette enquête a amené des modifications au projet primitif, notamment en ce qui concerne l'agrandissement de la gare de Bourges, l'établissement d'une station de plus et de quelques autres changements de peu d'importance; mais les travaux n'en ont pas moins été commencés sur plusieurs points.

Le conseil général d'Eure-et-Loir n'avait à demander aucune concession nouvelle, mais il a vivement insisté pour que les travaux du chemin de fer de Paris à Granville, commencés sur la section de Saint-Cyr à Dreux, soient continués sans interruption et ensuite portés sur la section de Dreux à Surdon, préférablement, dit la délibération, à toutes autres lignes et embranchements du réseau des voies ferrées de l'Ouest, nouvellement autorisés.

Le conseil général des Ardennes, conformément aux vœux exprimés par les conseils d'arrondissement de Réthel, Vouziers, etc., et par de nombreuses pétitions signées par les propriétaires et industriels de ces contrées, a demandé à l'unanimité la construction d'un chemin de fer reliant la ligne de Paris à Verdun, par le camp de Châlons, à la ligne de Paris à Mézières, par Reims, Réthel, etc. Cette ligne, dit la délibération, réunirait les forges des Ardennes aux forêts où elles s'alimentent; elle donnerait un débouché aux céréales des marchés de Vouziers, Réthel, Attigny, Gremper, etc., qui sont toujours abondamment fournis; aux phosphates de chaux, nombreux dans ces contrées, dont l'agriculture tire aujourd'hui un si merveilleux parti. Le chemin ne coûterait que onze millions, et il serait des plus fructueux.

Il est bien entendu que nous citons les termes mêmes de la délibération, sans entendre contrôler en rien ses appréciations.

Le rapport de M. le préfet de la Sarthe contient quelques renseignements sur la ligne déjà en exécution du Mans à Angers. Il en résulte que dans toute la partie de ce chemin de fer comprise entre le Mans et Sablé, le tracé est arrêté, les projets d'exécution sont approuvés, et les travaux ont été confiés, par la Compagnie, à des entrepreneurs exercés et actifs.

Les jugements d'expropriation, retardés par des modifications de détail, ne sont pas encore rendus ; mais on peut cependant travailler, parce que beaucoup de propriétaires ont déjà traité à l'amiable avec la Compagnie, ou ont permis la prise de possession avant le règlement de l'indemnité par le jury.

En résumé, les travaux sont engagés de façon à pouvoir être achevés jusqu'à Sablé, à la fin de la campagne prochaine. On peut donc espérer l'ouverture de la première section du chemin d'Angers pour la saison d'été de 1862.

Le prolongement de la ligne du Mans à Angers est d'un grand intérêt pour le commerce du Calvados, qui ne communique aujourd'hui avec la Loire-Inférieure et le Maine-et-Loire que par Tours.

On trouvera plus loin un extrait du rapport du préfet du Finistère au conseil général

de ce département, en ce qui concerne le chemin de fer de Nantes à Châteaulin. Les travaux sont commencés sur toute la partie de la ligne comprise entre Savenay et Hennebon, et les principaux travaux d'art sont en voie d'exécution. Il y en a de très-importants, particulièrement le viaduc d'Auray le viaduc d'Hennebon et le pont sur le Scorff, à Lorient.

Ce chemin de fer mettra Nantes en communication avec Lorient, d'une part, et Rennes, de l'autre, au moyen de l'embranchement de Redon que la Compagnie de l'Ouest construit en ce moment; enfin, le raccordement de la ligne de Nantes à Châteaulin avec Brest et le chemin de fer de l'Ouest est à l'étude.

Le conseil général de l'Orne a renouvelé le vœu déjà plusieurs fois exprimé, que les délais d'exécution du chemin de fer de Paris à Granville soient abrégés, et que l'embranchement de Laigle à Conches soit concédé immédiatement.

Le conseil général du Puy-de-Dôme a émis le vœu :

1° Que le gouvernement fasse exécuter le plus tôt possible la ligne de Brioude à Alais;

2° Qu'il soumette aux enquêtes les études faites entre Clermont et Montbrison, par Thiers et Boën ;

3° Qu'il veuille bien ordonner des études officielles pour la direction de Bordeaux à Lyon, dans la partie comprise entre Clermont et Bordeaux, par la vallée de la Sioule et de la Dordogne, Tulle et Brives;

4° Que l'exécution de l'embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy soit immédiatement entreprise pour être terminée dans les délais fixés par l'acte de concession ;

5° Que l'embranchement de Saint-Germain à Vichy soit prolongé de Vichy à Thiers ;

6° Que la station de Pontmort soit rapprochée d'environ 6 à 700 mètres de la route impériale n° 9 ;

7° Qu'il soit procédé au plus tôt à la pose d'une double voie entre Issoire et Brioude ;

8° Que l'administration stimule autant que possible l'exécution du chemin américain entre Riom et Clermont ;

9° Que le gouvernement, en accordant un concours utile au desséchement du Marais, favorise l'établissement du réseau de chemins américains étudié par deux Compagnies.

En redescendant vers le Midi, nous avons à constater le vote unanime du conseil général de l'Hérault, relatif à une subvention d'un million par le département pour la construction d'un chemin de fer direct de Montpellier à Béziers, par Pézénas.

Le rapport au conseil général de la Haute-Garonne contient des données très-intéressantes sur l'embranchement de Bordeaux à Cette sur Castres, concédé à titre éventuel à la Compagnie du chemin de fer du Midi ; sur la ligne de Toulouse à Bayonne, déjà en voie d'exécution et sur les travaux qu'elle nécessite; sur le chemin de Saint-Simon à Foix, qui doit se souder à la ligne de Toulouse à Bayonne; enfin sur la ligne de Toulouse à celle du Lot à Montauban, et sur un projet d'embranchement destiné à relier le département de l'Ariége à l'arrondissement de Saint-Gaudens.

On trouvera plus loin la partie du rapport du préfet de la Haute-Garonne, qui a trait à ces divers projets.

J.-G. Bordot.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

CHER.

Extrait du rapport de M. le préfet du Cher au conseil général.

Une décision ministérielle du 6 janvier 1860 porte que le chemin de fer de Bourges à Montluçon traversera le Cher à Chanteloup, commune de Lunery, et suivra la rive gauche jusqu'à Montluçon. Le point d'intersection de la ligne à construire avec le chemin de fer du Centre a été fixé au Pont-Vert, à 5,500 mètres au delà de Bourges, du côté de Paris.

Aussitôt que la décision ministérielle lui a été notifiée, la Compagnie s'est mise à l'œuvre, et les formalités de l'expropriation ont commencé. L'emplacement des stations a d'abord été soumis aux enquêtes.

Le projet de la Compagnie comprenait :

1° Une gare d'eau et de marchandises à Pont-Vert ;

2° Un port sec à côté de la Chapelle-Saint-Urin ;

3° Dix stations de voyageurs à Saint-Florent, Lunery, Châteauneuf, Bigny, la Celle-Bruère, Orval (pour Saint-Amand), Ainay-le-Vieux, Urçay (pour la Perche), Vallon et Magnette. Ces deux dernières appartiennent au département de l'Allier.

Mais les enquêtes ont fait reconnaître et constater la nécessité :

1° De l'agrandissement de la gare de Bourges ;

2° De l'établissement d'une station de voyageurs à la Chapelle-Saint-Ursin, de l'éloignement de la gare de Saint-Amand, et de quelques autres améliorations qui ne modifient en rien l'existence des stations projetées par la Compagnie.

En ce qui concerne la demande de l'agrandissement de la gare de Bourges, vivement appuyée par M. le préfet du Cher, la décision ministérielle consacre d'une manière formelle cet agrandissement, pour lequel des études sont entreprises.

En ce qui touche la station de la Chapelle-Saint-Ursin, M. l'ingénieur de la Compagnie, qui faisait partie de la commission d'enquête, a reconnu l'utilité de cette station ; mais, en raison de la disposition des emplacements proposés et des intérêts à desservir, il a pensé que cette station devait être établie là où le port sec était projeté, c'est-à-dire à 1,200 ou 1,500 mètres au delà du bourg de la Chapelle, sur le bord du chemin d'intérêt commun n° 30, de Bourges à Villeneuve, au milieu des exploitations de minerai. La commune de la Chapelle-Saint-Ursin réclame vivement contre cette disposition, mais il est douteux qu'elle réussisse à la faire modifier.

En ce qui touche la gare de Saint-Amand, on sait que cette ville réclamait avec insistance le tracé de la rive droite, et par conséquent l'établissement, presque dans ses murs, de la voie ferrée de la station.

En définitive c'est le tracé sur la rive gauche qui a été préféré.

Partant de ce principe, la commission d'enquête à l'unanimité a trouvé que la station projetée par la Compagnie au delà du pont du Cher, sur le teritoire d'Orval, serait mal placée.

Elle a demandé que l'on reculât cette station à 150 mètres environ, dans le même axe, de manière à supprimer les dangers du passage à niveau sur la route impériale n° 151 *bis*, et à franchir la voie ferrée par cette route au moyen d'un viaduc en dessus.

C'est en effet le projet que présente aujourd'hui la Compagnie, et sur lequel il n'a pas encore été statué par le ministre.

En ce qui concerne les déviations des chemins, les populations, les administrations locales et M. l'agent voyer en chef ont été consultés.

M. le préfet du département du Cher a fait toutes les réserves nécessaires pour que les intérêts de la circulation publique et de l'agriculture fussent suffisamment sauvegardés.

Aujourd'hui les expropriations sont prononcées dans la plupart des communes traversées.

Nous avons heureusement à constater que la Compagnie du chemin de fer a pu s'entendre à l'amiable avec un grand nombre de propriétaires, qui ont consenti à l'occupation immédiate de leurs terrains, ce qui fait gagner beaucoup de temps.

Car les travaux sont commencés sur un grand nombre de points, et ils vont être poussés avec la plus grande activité.

DORDOGNE.

Le conseil général a émis le vœu de voir compléter les études en cours d'exécution des chemins de fer projetés, en prenant en considération les gisements des minerais et les productions des forges du pays.

FINISTÈRE.

Extrait du rapport du préfet du Finistère au conseil général de ce département.

CHEMIN DE FER DE NANTES A CHATEAULIN. — La Compagnie d'Orléans a ouvert, dès le commencement de la présente campagne, les travaux de chemin de fer de Nantes à Châteaulin, sur toute la partie de la ligne comprise entre Savenac et Hennebon ; une très-grande activité règne sur tous les chantiers, et les principaux travaux d'art sont en bonne voie d'exécution.

Les plus importants de ces travaux sont, dans le département du Morbihan, le viaduc d'Auray, dont toutes les piles sont fondées et élevées en partie ; le viaduc d'Hennebon dont on fait les fondations, et enfin le pont sur le Scorff à Lorient, dont l'exécution, qui va être entreprise, avait été ajournée jusqu'après l'approbation définitive du tracé entre Hennebon et Quéven, sur une longueur de 12,400 mètres, et du raccordement du chemin avec le port de commerce de Lorient.

La question du passage de Lorient, où le chemin de fer traverse les zones des fortifications de la place et les abords du port militaire, a donné lieu à des difficultés et à des retards regrettables ; mais la commission mixte des travaux publics ayant admis le projet présenté par la Compagnie, S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics y a donné son application définitive, par décision en date du 24 juillet 1860. Ce projet de tracé place le chemin entre la ville et le faubourg de Kerentrech, et à peu de distance du port militaire. Un embranchement desservira le port de commerce.

Quant à la portion du tracé comprise entre Lorient et Quimper, qui n'a soulevé aucune objection de la part des services publics intéressés, elle a reçu un avis favorable du conseil général des ponts et chaussées, et a été approuvée définitivement par décision ministérielle en date du 10 août.

Dans la prévision de cette approbation, la Compagnie, afin d'être à même d'exécuter promptement cette portion de ligne, avait fait achever les projets de détail et avait pris les dispositions nécessaires pour y donner suite le plus tôt possible. Les travaux vont donc être prochainement entrepris.

Dans cet état, on peut espérer, en raison du degré d'activité imprimé aux travaux, que la Compagnie pourra livrer à l'exploitation la section de Savenay à Lorient vers le milieu de l'année 1862, et celle de Lorient à Quimper peu de temps après.

Alors Nantes sera en communication, par la voie de fer, avec Lorient d'une part, et Rennes de l'autre,

par l'embranchement construit par la Compagnie de l'Ouest, lequel rencontre à Redon la ligne de Nantes à Châteaulin, embranchement dont l'avancement des travaux permet d'espérer l'ouverture au moment où commencera l'exploitation de la ligne de Nantes à Lorient.

Enfin, un complément indispensable du réseau des chemins de fer de Bretagne est en ce moment à l'étude. Il s'agit du raccordement de la ligne de Nantes à Châteaulin, avec Brest et le chemin de fer de l'Ouest. La Compagnie d'Orléans s'occupe activement de ce projet, dont la concession pourra être faite à la prochaine session législative.

Quant à l'embranchement de Napoléonville, les études sont également poursuivies activement, et la Compagnie est maintenant d'accord avec la ville pour le point d'arrivée.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le 18 de ce mois, M. Petot, inspecteur général des ponts et chaussées, a parcouru, sur un train spécial, la voie de Saint-Christophe à Rodez, et a procédé au nom de l'État à la réception de cette partie du chemin de fer.

— Les travaux du chemin de fer de Bayonne à Toulouse, dans la section comprise entre Lescar et Artix viennent d'être adjugés et vont être très-prochainement commencés.

— L'*Abeille du Nord* de Saint-Pétersbourg annonce que le 16 la première machine locomotive a parcouru la section de Dunabourg à Vilna ; le lendemain, la commission chargée de vérifier la voie pour le passage de l'empereur, a effectué le même trajet de 170 kilomètres en six heures, et a constaté le bon état des travaux.

La voie ferrée, sans autre interruption qu'un pont à Dunabourg, se trouve ainsi posée sur 703 kilomètres à partir de Saint-Pétersbourg.

Avant la fin d'octobre, il y aura 500 kilomètres en exploitation de Saint-Pétersbourg à Dunabourg, et 90 kilomètres de Kowno à la frontière de Prusse, soit en tout 590 kilomètres sur la route de Prusse.

— La province de Tarragone vient d'accorder une subvention à la Compagnie du chemin de fer de Montblanc à Reus et Lérida.

Les travaux sont conduits avec la plus grande activité sur cette ligne. Tout le capital-actions étant versé, la Compagnie s'occupe de l'émission de 15,000 obligations, pour achever la construction du chemin dans le plus bref délai.

La ligne de Montblanc à Lérida est un embranchement du Barcelone, auquel elle amènera des transports importants des provinces de Tarragone et de Lérida à destination de l'intérieur et des ports de l'Océan.

— Les chambres de Nassau viennent d'autoriser le gouvernement à racheter le chemin de fer de Wiesbaden. Une somme de 2 millions de florins a été votée à cet effet, à laquelle s'ajoutera nécessairement l'actif de la Compagnie. Il sera procédé le plus promptement possible à la liquidation de l'entreprise. Si les sommes dont il s'agit ne réparent pas les désastres de l'affaire, elles représentent du moins une assez large indemnité.

F. Grimaud.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 Recettes brutes	1860 Recettes par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 Recettes brutes	1859 Recettes par kil.	Différence % par kilomètre sur 1859 en plus.	en moins.
EST (1)	Du 16 au 22 septembre...	1683	1,490,481 39	885 60	1635	1,265,208 45	774 09	14.37	» »
ORLÉANS (1)	16 — 22 — ...	1475	1,420,874 74	963 31	1475	1,352,258 43	916 79	4.63	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	16 — 22 — ...	1406	2,266,498 48	1,612 02	1400	2,020,979 63	1,444 16	11.86	»
OUEST (1)	16 — 22 — ...	1213	1,137,085 30	946 40	1188	1,137,737 94	957 70	» »	1.28
NORD (1)	16 — 22 — ...	964	1,331,102 09	1,380 81	964	1,259,308 09	1,306 33	5.70	»
MIDI (1)	16 — 22 — ...	793	567,508 78	710 07	793	496,766 73	569 20	24.75	»
LYON A GENÈVE (1)	16 — 22 — ...	231	162,440 38	703 24	231	145,108 38	628 17	11.94	»
ARDENNES (1)	16 — 22 — ...	164	76,137 23	464 25	164	72,534 38	442 28	4.97	»
DAUPHINÉ	16 — 22 — ...	134	66,207 43	494 08	134	58,209 78	434 40	13.72	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	16 — 22 — ...	33	25,456 65	771 41	33	28,030 40	725 43	6.33	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard)	9 — 15 — ...	1326	987,655 22	744 83	1326	1,124,250 32	847 85	»	12.15
AUTRICHIENS	16 — 22 — ...	1323	fl. 460,753 » »	348 26	1323	fl. 392,400 » »	296 60	17.42	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	9 — 15 — ...	482	359,368 88	745 92	482	314,207 43	651 88	14.51	»
Madrid à Guadalajara	9 — 15 — ...	57	29,680 50	520 71	57	27,420 85	481 06	8.56	»
Alcazar à Manzanares	9 — 15 — ...	50	8,360 46	167 20	»	»	» »	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	16 — 22 — ...	270	60,344 30	253 05	275	60,677 63	220 64	14.23	»
CENTRAL SUISSE	16 — 22 — ...	247	146,453 29	592 93	236	129,702 91	549 59	7.88	»
VICTOR-EMMANUEL	9 — 15 — ...	214	145,764 89	681 14	214	154,866 98	723 67	» »	5.81
BARCELONE A SARAGOSSE	» — » —	» » »	» » , » » » » »	» » » » »	» »	» » , » » » » »	» » » » »	»	» »
CORDOUE A SÉVILLE	2 — 8 — ...	131	44,742 50	341 57	131	35,196 30	268 67	27.09	»
NORD DE L'ESPAGNE	12 — 18 — ...	128	69,084 60	563 16	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	14 — 20 — ...	97	49,226 21	507 48	80	44,431 70	555 39	»	8.62
GUILLAUME-LUXEMBOURG	9 — 15 — ...	52	10,151 48	195 22	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 22 SEPTEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 22 septembre
Paris-Méditerranée	49.414 34	895 »
Nord	44.458 11	957 50
Orléans	31.892 55	1335 »
Ouest	30.775 15	581 25
Est	27.037 91	650 »
Bessèges	25.249 72	450 »
Genève	20.277 15	350 »
Midi	20.177 59	500 »
Ardennes	15.473 61	440 »
Dauphiné	15.227 80	580 »
Autrichiens	40.061 99	470 »
	Au 15 septembre	
Madrid à Alicante	24.038 29	532 50
Lombards-Vénitiens-Sud	22.625 12	463 75
Victor-Emmanuel	18.213 29	363 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

2 octobre. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à la salle du Grand-Orient, rue Cadet.

30 octobre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 99, à Paris. (Voir pour les détails l'avis placé en tête du journal.)

22 octobre. — **Compagnie du chemin de fer de Séville à Xérès et de Puerto-Réal à Cadix.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Madrid, au siége social, calle del Turco, 6. Dépôt de 30 actions quinze jours avant la réunion à Madrid, au siége social, et à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, rue de Provence, 50.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er octobre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement du coupon semestriel, soit 12 fr. 50 c. par action. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1er octobre. — **Société générale des chemins de fer romains** (ligne de Rome à Frascati). — Paiement des coupons arriérés sur les titres de l'ancienne Compagnie de Rome à Frascati. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal et celui qui le précède relatif à la répartition des actions.)

1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement du coupon semestriel, soit 10 fr. par action. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1er octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre d'intérêt et de 1er dividende. (Voir aux annonces du 15 septembre).

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 50 à titre d'intérêt sur l'exercice 1860. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les actions du premier emprunt, soit 7 fr. 30 c. par action, impôt déduit, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les actions, soit 13 fr. par action, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

(DIVIDENDES.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement de 9 fr. par action montant des bénéfices du premier semestre de l'exercice 1860. (Voir l'avis publié aux annonces.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Saint-Étienne.** — Paiement de 5 fr. par action montant des bénéfices du premier semestre de 1860. (Voir l'avis publié aux annonces.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement de 3 fr. 50 c. par action. (Voir l'avis publié aux annonces.)

Service des Obligations.

1er octobre. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 17 c. par obligation au porteur et 12 fr. 50 c. par obligation nominative : à Paris, Lyon, Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er octobre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon. (Voir aux annonces du 15 septembre.)

1er octobre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Intérêts aux obligations, soit 7 50 par titre. (Voir aux annonces u 22 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 22 c., impôt déduit, à Paris, 50, rue de Provence.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1er octobre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Intérêts sur les obligations, à Paris et à Marseille, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, rue Impériale, 13.

APPELS DE FONDS

15 septembre. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Appel de 50 fr. sur les actions de priorité libérées à 300 fr., et de 100 fr. sur les actions ordinaires non dédoublées. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er septembre.)

Jusqu'au 18 octobre. — **Chemin de fer de l'Est de la Bavière.** — Dernier délai accordé aux actionnaires qui n'ont pas encore effectué le quatrième versement en cours d'exécution depuis le mois d'avril dernier, sous peine de déchéance. (Voir l'avis officiel communiqué par la Compagnie et publié à nos annonces du 22 septembre.)

Jusqu'au 20 octobre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Dernier délai pour la libération des actions sous peine de déchéance. (Voir l'avis publié aux annonces.)

Chemin de fer I. R. P. Impératrice Élisabeth. — Liste des actions tombées en déchéance par suite de versements non effectués. (Voir l'avis officiel communiqué par la Compagnie et publié à nos annonces de ce jour.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

1er octobre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 20 septembre, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces de ce jour.

1er novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0, sorties au tirage semestriel du 22 septembre, et dont on trouvera le résultat officiel dans le tableau publié plus loin, page 796.

F. G.

FORGES.

Saint-Dizier, 22 septembre.

Notre marché est dans le plus grand calme. Il n'a été fait aucune transaction en fonte depuis le commencement du mois.

Nos prix des fontes brutes et des fers marchands sont absolument sans changement, la stagnation générale des affaires n'en provoquant aucun.

Moulages.

Plaques et foyers,	160	165	1,000 kil.
Tuyaux de descente,	205	215	—
Tuyaux de conduite,	215	225	—
Gargouilles de trottoirs,	220	230	—
Poulies légères,	360	370	—
Poulies fortes,	280	300	—
Boîtes de roues de 5 kil.,	220	230	—
— au-dessous,	320	330	—
Tuyères à maréchal,	220	230	—
Mécanique de batterie,	235	245	—
Colonnes pleines,	185	200	—
Colonnes creuses,	245	270	—
Roues de brouettes ordin.,	315	325	—
— de greniers,	330	340	—

En gare de Saint-Dizier.

MÉTAUX.

CUIVRE. — La hausse a fait des progrès. Le 10 du courant, les fondeurs anglais ont élevé leurs prix de 2 liv. st. 10 sch. par tonne, et se sont retirés du marché, n'étant pas vendeurs aux cours actuels de 105 l. st. 10 pour le Best-Selected et de 102 l. st. 10 pour le Toug-Cake et Tile. A Paris, le cuivre anglais vaut 261 fr.; le Chili brut, 245.

ÉTAIN. — Cours de Paris : Etain Banca, 355 fr.; anglais, 345.

PLOMB. — On cote à Paris, par continuation, 61 fr. le plomb brut de France, 58 fr. en saumons d'Espagne.

ZINC. — Les zincs laminés ont baissé de 5 fr. Le zinc brut de Silésie est offert à 51 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 18 septembre.

Nos prix n'ont que fort peu varié.

On cote :

Warrants numéros mélangés fr. 67 »; Gartsherrie n° 1, 68 75; Calder n° 1, 66 85; Glengarnock n° 1, 68 30; Blair et Eglinton n° 1, 66 25 à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Fers en barre (suivant la provenance), fr. 175 à 193 75; Fers à clous, 193 75 à 200; cornières, 193 75 à 206 25; cercles, 225, par tonne.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1681 kilomètres.
1859 — 1631 —

12e année. — 38e semaine.
Du 16 au 22 septembre 1860.

219.510 Voyageurs	593 343 19
Bagages, Marchandises, etc.	897.138 20
Total	1.490.481 39
Recettes antérieures	43.876.450 10
Total	45.366.931 49
38e semaine de 1860	1.490.481 39
Semaine correspondante de 1859	1.265.203 45
Différence	225.277 94
Recettes depuis le 1er janvier 1860	45.366.931 49
— — 1859	42.300.980 91
Différence	3 065.950 58

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
En 1858, 1.473 kil. — En 1859, 1.475 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 16 au 22 septembre 1860.

134.306 Voyageurs	578.295 25
Bagages, Marchandises, etc.	842 579 49
Total	1.420.874 74
Semaine correspondante de 1859	1.352.258 43
Semaine correspondante de 1858	1.161.785 98
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	68.616 31
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	259.088 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860	46.998.311 9
— — 1859	46.259.984 59
Différence en faveur de 1860	738.326 60

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Août 1860.
Voir le numéro du 8 septembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1466 kilomètres.
1859 — 1416 —
1858 — 1306 —

Du 16 au 22 septembre 1860.

206.997 Voyageurs	830.068 05
Bagages et Marchandises	1.436 430 58
Total	2.266.498 48
Semaine correspondante de 1859	2.026.275 83
— — de 1858	1.757.962 97
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	240.222 65
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	508.535 51
Recettes depuis le 1er janvier 1860	69 463 753 44
— — 1859	73.098.606 25
Différence	3.634.852 81

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 459 —

Du 16 au 22 septembre 1860.

50.336 Voyageurs	149.385 05
Bagages et Marchandises	245.029 »»
Total	394.414 05
Semaine correspondante de 1859	345.094 90
Différence	49.319 15
Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.648.277 90
— — 1859	10.928.528 65
Différence	1.719.749 25

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859 — 1146 —

Du 16 au 22 septembre 1860.

355.973 Voyageurs	619.738 80
Marchandises, etc. — Grande vitesse	84.968 45
— — Petite vitesse	433.278 05
Total	1.137.985 30
Semaine correspondante de 1859	1.137 757 94
Différence	227 36
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	37.173.510 25
— — 1859	35.540.320 71
Différence	1.633.189 54

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 16 au 22 septembre 1860.

188.172 Voyageurs	549.527 90
Bagages, Marchandises, etc.	781.574 19
Total	1.331.102 09
Semaine correspondante de 1859	1.259.308 09
Différence	71.794 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	42.815.579 73
— — 1859	40.306.261 50
Différence	2.509.318 23

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.

Du 16 au 22 septembre 1860.

3.193 Voyageurs	3.434 40
Bagages, marchandises, etc.	108 50
Total de la semaine	3.542 90
Recettes depuis le 4 juin 1860	45.251 93

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859 — 781 —
Canal latéral : 21? kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 16 au 22 septembre 1860

64.883 Voyageurs	225.479 82
Bagages, Marchandises, etc.	341.828 96
Total	567.308 78
Semaine correspondante de 1859	496.766 74
Différence	70.542 04

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.629.864 19
— — 1859	16.180.197 89
Différence	1.449.666 30

NOUVEAU RÉSEAU. — Août 1860
Voir le numéro du 8 septembre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1859. — 124 —

Du 16 au 22 septembre 1860

21.249 Voyageurs	81.758 30
Bagages et Marchandises	80.682 08
Total	162.440 38
Semaine correspondante de 1859	145.108 38
Produit kilométrique annuel, en 1860	36.667 12
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 .... en plus.	11.94 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 .... en plus	31.87 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.738.128 03
— — 1859	4.725.613 12

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon*, *Reims à Mézières, Charleville et Sedan*, *Mézières, Charleville à Nouzon.* }
1860. — Longueur exploitée : 144 kilomètres.
1859. — — 161 —

Du 16 au 22 septembre 1860.

15.112 voyageurs	27.301 52
Bagages, Marchandises, etc.	[illegible].830 71
Total	76.137 23
Semaine correspondante de 1859	72.335 38
Différence	3.802 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.543.151 50
— — 1859	2.258.982 17
Différence	284.169 33

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 16 au 22 septembre 1860

15.655 Voyageurs	36.167 61
Bagages, Marchandises, etc.	30.037 85
Total	66.207 16
Semaine correspondante de 1859	58.209 72
Différence	7.997 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.041.355 33
— — 1859	1.944.671 65
Différence	96 684 68

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 16 au 22 septembre 1860.

Voyageurs	2 361 50
Bagages, Marchandises, etc.	23 093 15
Total	25.454 65
Semaine correspondante de 1859	23.939 50
Différence	1.517 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	816.813 70
— — 1859	862 802 35
Différence	55.988 35

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 9 au 15 septembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, [illegible] kil. — — 1859, [illegible] kil.

125.631 Voyageurs	339.101 11
Bagages et Marchandises	400.593 »»
Transports militaires	61.722 67
Total	860.416 57
Semaine correspondante de 1859	981.734 00
Différence	121.318 33

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 224 kil.

66.088 Voyageurs	93.730 50
Bagages et Marchandises	29.156 30
Transports militaires	4.332 15
Total	127.219 05
Semaine correspondante de 1859	142.515 72
Différence	15.296 67

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1326 kil.

En 1860	987.635 22
En 1859	1.123.230 32
Différence	136.615 10

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	30.909.032 63
En 1859	43.695.437 63
Différence	12.785.404 00

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 16 au 23 septembre 1860

42.782 Voyageurs ....En florins	119.507 »»
1.112.601 »» quintaux Marchandises	341.246 »»
Total.........	460.753 »»
Semaine correspondante de 1859....	392 400 »»
Différence.........	68.353 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	13.277.368 »»
— — 1859..	12.664.450 »»
Différence.........	612.918 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 9 au 15 septembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 4?? kilomètres.
1859. — ... ??? —

22.085 Voyageurs..................		120.067 [illegible]
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		15.941 34
— (petite vitesse)		222.560 [illegible]
Total de la semaine.....		358.568 88

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

17.463 voyageurs......	24.000 65	29.680 50
Bagages, March. (gr.vit.)	1.441 21	
Marchandises(petite vit.)	4.188 65	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.
1860. — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

1.458 Voyageurs.......	4.489 38	8.360 46
Bagages, March. (gr. vit.)	690 26	
Marchandises(petite vit.)	3.180 82	
Total des trois lignes réunies.....		396,609 [illegible]
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		11.441.478 86
Total..........		11.838.088 79

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 16 au [illegible] septembre 1860.

31.785 Voyageurs..................	41.320 20
Marchandises et Bagages............	27.994 10
Total..........	69.314 30
Période correspondante de 1859....	60.677 [illegible]
Différence........	8.636 67
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.275.380 44
— — 1859..	2.108.708 98
Différence........	166.671 46

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 16 au 22 septembre 1860

42.005 Voyageurs	86.074 75
Bagages, Marchandises..............	60.378 54
Total..........	146.453 29
Semaine correspondante de 1859.....	129.702 91
Différence........	16.750 38
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.297.324 47
— — 1859..	3.769.199 52
Différence........	528.124 95

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée. 244 kilomètres.
1859. — 244 —

Du 9 au 15 septembre 1860.

39.103 Voyageurs..................		71.402 95
Bagages, Marchandises, etc..........		41.282 38
Recettes diverses..................		955 »»
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		31.113 07
Transports militaires..............		1.011 40
Total..		145.764 80
Recettes correspondantes de 1859.........	136.144 88	154.965 [illegible]
Transports militaires..	18.821 10	
Différence........		9.201 09
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		4.542.608 68
— — 1859..		5.195.002 [illegible]
Différence........		652.394 [illegible]

NORD DE L'ESPAGNE

Embranchement de Valladolid à Alar del Rey.

Ouverture le 1er août 1860.—Longueur exploitée, 118 kilom.

Du 12 au 18 septembre 1860.

Voyageurs..........................	12.656 93
Marchandises.......................	56.427 67
Total..........	69.084 60
Produit annuel par kilomètre........	28.219 60
Recettes antérieures..	394.734 20
Recettes totales depuis le 1er août 1860	463.818 80

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 2 au 8 septembre 1860

36e semaine.	32.917 70
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.............	11.815 80
Total..........	44.732 50
Semaine correspondante de 1859.....	35.196 30
Différence........	9 536 20
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.481.702 50

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 14 au 20 septembre 1860.

20.410 Voyageurs	32.606 »»
Bagages, Marchandises, etc.........	16.620 21
Total..........	49.226 21
Semaine correspondante de 1859....	44.431 70
Différence........	4 794 51
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.448.485 21
— 1859...	1.137.625 90
Différence....	310.859 31

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine de septembre 1860....	7.458 30
— — 1859..........	7.299 25
Différence..........	159 05

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

27e semaine, du 2 au 8 septembre.

15,150 Voyag., bagag. et marchand.	43.123 67
Recettes antérieures depuis le 1er mars	726.946 72
Total....................	770.070 39

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplétement organisé.

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 53 kilomètres

Du 9 au 15 septembre 1860.

3.170 Voyageurs....................	3.068 35
Bagages, articles de messagerie. ...	257 47
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc..........................	6.825 66
Total de la semaine.....	10.151 [illegible]
Recettes antérieures...........	291.941 73
Total général...........	302.090 21
37e semaine de 1860..............	10.151 48
Semaine correspondante de 1859....	3.517 53
Différence........	6.633 95

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Août	94.992 16	78.421 65	16.570 51	21.13
8 1ers mois	871.149 48	752.713 48	118.436 »»	15.73

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Août	872,360 71	759,574 70	112,786 01	14.85
8 1ers mois.	10,093,604 37	9,311,260 99	782,343 38	8.40

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860..	62.403
— — 1859.......	57.986
Augmentation en juillet 1860..	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860.. ...	126.131 [illegible]
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	124.345 98
Augmentation en juillet 1860.......	1.785 07

OMNIBUS DE PARIS

Du 16 au 22 septembre 1860

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.........	271.168 20	79 86	49 18
Semaine correspondante de 1859..	267.300 50	79 05	54 48
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	10.462.978 30	84 39	48 47
Période correspondante de 1859 ..	10.805.742 [illegible]	87 01	56 [illegible]
Différence...	342.764 25	2 62	8 05

désignées par le sort s'effectuera, à raison de 1,250 fr., à partir du 1er octobre 1860, 2, rue de la Chaussée-d'Antin.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

Le comité a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le dernier versement au 1er juillet 1860, que toutes les actions doivent être entièrement libérées d'ici au 10 octobre prochain, et que passé ce délai, les titres qui n'auront pas été régularisés seront frappés de déchéance.

Paris, le 20 septembre 1860.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE MONTRAMBERT ET LA BÉRAUDIÈRE

MM. les actionnaires sont prévenus que le Conseil d'administration a fixé à 3 fr. 50 c. par action le dividende du premier semestre de 1860. Une retenue de 10 c. sera faite sur chaque action au porteur pour l'impôt afférent à ce semestre. Le dividende sera payé à partir du 16 octobre prochain, comme à l'ordinaire, à Lyon, Paris, Saint-Étienne et Genève. Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 octobre, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE SAINT-ÉTIENNE.

MM. les actionnaires sont informés que le conseil d'administration a fixé à **cinq francs par action** la répartition à faire sur le premier semestre de l'exercice 1860.

Une retenue de dix centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour la part afférente au même semestre de l'impôt payé à l'Etat (loi du 23 juin 1857).

Ce dividende semestriel sera payé, le 16 octobre prochain :

A Lyon, au siége social, 54, rue Impériale ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, 40, rue de la Ville-l'Evêque ;

A Saint-Etienne, dans les bureaux de la direction ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 octobre, et le coupon détaché après la bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE RIVE-DE-GIER

MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil a fixé à **neuf francs par action** la répartition à faire sur les bénéfices du premier semestre de l'exercice 1860.

Une retenue de 16 centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour l'impôt payé à l'Etat pendant le premier semestre 1860, d'après la loi du 23 juin 1857.

Ce dividende sera payé dès le 16 octobre prochain sur la présentation et aux porteurs de certificats nominatifs et des coupons des titres au porteur, savoir :

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40 ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers.

Les transferts et conversions seront suspendus du 6 au 16 octobre prochain, et le coupon sera détaché après la bourse du 6.

DÉCHÉANCE

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Attendu que, malgré la publicité donnée aux appels de fonds et en dépit des conséquences fâcheuses que devait entraîner pour MM. les actionnaires le refus de versement, plusieurs actions du *chemin de fer Élisabeth* n'ont pas encore été entièrement libérées, le conseil d'administration se voit enfin dans la nécessité, conformément au § 17 des statuts, de *déclarer nulles et non avenues* les actions dont les numéros suivent :

SAVOIR :

Actions libérées de 30 0/0 ou 60 florins.

11632 11633 18950
23826 à 23875 34997
36176 à 36200 37101 à 37150
50151 à 50165 103865
134481 145352 177771

Actions libérées de 50 0/0 ou 100 florins.

30564 31265 38863
43897 à 43905
55269 à 55274 55970
61937 à 61941 66051 à 66053
73498 73499 102390 106267
123787 130111
130121 à 130126
135701 à 135725
174976 à 174980
178801 à 178818
183415 à 183475
184001 à 184043
184004 à 184098
203555 203556
215754 à 215756
225541 229984

Actions libérées de 70 0/0 ou 140 florins.

27076 27077 39613
39614 67991 67992
70292 70293 129835
156491 252006 à 252015

Et que les sommes déjà versées sur lesdites actions deviendraient la propriété de la Société, qui considère désormais comme définitivement éteints tous les droits que les propriétaires pourraient faire valoir en raison de leurs titres.

Vienne, le 4 septembre 1860.

Le conseil d'administration.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

Le 8e tirage semestriel des obligations foncières 5 0/0 a eu lieu le 22 septembre.

366 numéros ont été appelés au remboursement au pair.

Le 31e tirage trimestriel des obligations foncières 4 et 3 0/0 a eu lieu le même jour.

700 numéros ont été extraits de la roue.

Le numéro 28,250, sorti le premier, gagne un lot de 100,000 fr.

Le numéro 62,879, sorti le deuxième, gagne un lot de 50,000 fr.

Le numéro 137,889, sorti le troisième, gagne un lot de 20,000 fr.

Les numéros sortis ensuite seront remboursés : les 4 0/0 au pair, et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

Le remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0 sorties aux tirages ci-dessus, sera effectué, contre la remise des titres, à partir du 1er novembre 1860.

La liste complète des numéros sortis est adressée franco à toute personne habitant les départements qui en fera la demande par lettre affranchie.

Obligations cinq pour cent.

8e tirage semestriel.

Le samedi 22 septembre 1860, à deux heures et demie, il a été procédé publiquement au 8e tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

366 numéros ont été appelés au remboursement au pair, savoir :

Les nos			inclusivement
8.602	et suivants jusqu'à		8.633
18.602	—	—	18.611
18.613	—	—	18.634
28.602	—	—	28.611
28.613	—	—	28.629
28.686	—	—	28.648
38.602	—	—	38.633
48.602	—	—	48.633
58.602	—	—	58.634
68.641	—	—	68.653
68.760	—	—	68.777
78.602	—	—	78.623
78.668	—	—	78.678
88.601	—	—	88.635
98.601	—	—	98.635
108.602	—	—	108.633
110.642	—	—	110.609

Le 9e tirage aura lieu le 22 mars 1861

La souscription aux obligations foncières de 500 fr. 5 0/0 est ouverte à Paris, au Crédit foncier, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances et chez MM. les notaires.

Obligations avec lots 3 et 4 0/0.

31e tirage. — 3e trimestre de 1860.

Le samedi 22 septembre 1860, à trois heures, il a été procédé publiquement au 31e tirage trimestriel pour 1860 des obligations foncières de l'emprunt de 200 millions.

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 100 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots entiers, a désigné la 7e coupure comme ayant ce droit. Cette désignation ne concerne nullement les obligations de 100 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue 700 numéros; les trois premiers ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie	Numéros sortis	Montant des lots
1......	28,250	100.000 fr.
2......	62,879	50.000 fr.
3......	137,889	20.000 fr.

Les autres numéros appelés au remboursement, les 4 0/0 au pair et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0, sont les suivants :

33	21396	42606	[illegible]
613	21455	43177	[illegible]
633	21955	44134	[illegible]
1615	21995	44202	[illegible]
1823	22020	44384	[illegible]
2556	22871	44547	[illegible]
3584	22906	44550	[illegible]
3777	23032	44950	[illegible]
4020	24597	45107	[illegible]
4544	24602	45607	[illegible]
5163	24785	45753	[illegible]
5204	24815	45723	[illegible]
5385	25733	45812	[illegible]
5617	26192	45955	[illegible]
5619	26083	46277	[illegible]
5691	26860	46705	[illegible]
7050	26872	47131	[illegible]
7438	26919	47212	[illegible]
7579	27107	47217	[illegible]
7770	27199	47731	[illegible]
8063	27236	48104	[illegible]
8670	27349	48106	[illegible]
9168	27544	48622	[illegible]
9287	27783	48998	[illegible]
9297	28083	49081	[illegible]
9363	28132	49036	[illegible]
9723	28494	49987	[illegible]
9907	28767	51121	[illegible]
10024	28902	51378	[illegible]
10241	29020	51391	[illegible]
10352	29057	51656	[illegible]
11118	29160	51926	[illegible]
11676	29968	51953	[illegible]
11921	30090	52150	[illegible]
12222	30208	52324	[illegible]
12272	30261	52370	[illegible]
12290	30266	52417	[illegible]
12356	31397	52534	[illegible]
12487	31741	53916	[illegible]
12787	31760	54080	[illegible]
12893	32568	54592	[illegible]
12933	32659	54553	[illegible]
13183	32998	55131	[illegible]
13634	33390	55215	[illegible]
13653	33404	55304	[illegible]
13682	33507	55552	[illegible]
13734	34409	55827	[illegible]
14677	34513	56084	[illegible]
15311	34742	56689	[illegible]
15532	35237	57107	[illegible]
15716	35508	57801	[illegible]
15719	35718	58062	[illegible]
15837	36047	58071	[illegible]
15986	36060	58151	[illegible]
16080	36708	58377	[illegible]
16267	36989	58483	[illegible]
16379	37514	58601	79179
16655	37620	58667	[illegible]
16703	37740	58991	[illegible]
16767	37914	59290	[illegible]
17207	38325	59786	[illegible]
17579	39222	60085	81653
17603	39351	60717	[illegible]
18306	39667	60950	[illegible]
18303	39738	61059	[illegible]
18421	39775	61569	[illegible]
18529	40283	62250	[illegible]
18934	40524	62263	[illegible]
19023	40742	62196	[illegible]
19259	40770	63004	[illegible]
19527	40846	63044	[illegible]
19652	40956	63115	86577
19664	41386	63785	87731
19850	41722	64068	[illegible]
20111	41790	64144	[illegible]
20113	41876	65106	[illegible]
20850	41913	65522	[illegible]
21036	42025	66560	[illegible]

90895	115381	139785	167690
91151	115460	139857	168077
91299	115963	140324	168511
91337	115983	140605	168904
91419	116004	140878	169109
91745	116365	141652	169160
91926	116749	141889	169467
92047	116932	142402	169478
92104	117036	142567	170080
92543	117302	142737	170122
92639	117582	142881	170150
92975	117859	143595	170274
93017	118193	143923	170719
93102	118337	144168	171238
93214	118370	144234	171240
93310	118443	144401	171912
93421	118604	144581	172155
93447	118750	144780	172179
93951	118924	145443	172433
94438	119035	145548	172512
94462	119326	146182	172612
94613	119500	146657	172806
94837	119612	146673	173052
95026	119690	146909	173348
95137	119747	146900	174181
95945	120066	147005	174338
96047	120785	147392	174384
96079	121902	147497	174623
96334	122546	147669	174688
97143	122589	148509	175381
97776	122693	149071	175402
98029	122936	149313	175606
98167	123289	149402	175670
98834	123443	149631	175813
99069	123597	149807	176115
100180	123849	150719	176120
100871	123930	150748	176378
101038	124109	151501	176745
101323	124356	151692	176956
101526	125340	151769	177038
101600	125636	151797	177253
102117	125812	152980	177443
102313	126088	153312	177858
102335	127176	153769	178143
102388	127211	154187	178212
102470	127248	154571	178298
102662	127520	154667	178404
103231	128220	154781	178468
103600	128442	154822	178531
103885	129131	155556	178813
104025	129211	156178	179093
104490	129425	156297	179376
104828	129440	156363	179558
104923	129586	156681	179837
105062	129736	157037	180539
105837	129835	157283	180603
105856	130727	157763	180800
105826	130801	158429	180964
106286	130871	158506	181273
106444	130936	158662	181433
106541	130976	158852	181633
106730	131002	160128	181827
106791	131180	160129	181980
106907	131320	160183	183036
106962	131849	161027	183062
107071	133306	161427	183157
107362	133470	161448	183748
108172	133505	161886	183980
108267	133543	161903	184133
108500	134343	162095	184342
109066	134422	162341	184370
109132	134438	162368	184401
109603	134708	162701	184482
109758	136230	162982	184728
109965	136442	163459	184910
110256	136507	163702	185376
110716	137001	164582	185785
110860	137079	164593	186647
110902	137306	164847	186662
111180	137571	165068	187629
111456	138293	165282	187819
111879	138359	165580	188456
112189	138443	165730	188607
112760	138920	166707	188659
113204	138968	166877	188841
113574	139006	166999	188933
114014	139235	167462	189060
114114	139350	167568	189959
115141	139735	167644	190231

191158	194062	196897	198693
191310	194159	197038	199035
191343	194817	197202	199678
191622	195301	197446	199736
191692	195665	197469	199856
192629	195706	197922	
192649	195736	198223	
194001	195923	198511	

Le 32e tirage aura lieu le 22 décembre 1860.

Les demandes d'achat au cours de la Bourse des obligations 3 et 4 0/0 sont reçues, dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances et chez MM. les notaires.

Le remboursement des obligations sorties aux tirages du 22 septembre 1860 et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres, à partir du 1er novembre prochain.

La liste complète des numéros sortis à chaque tirage est adressée franco, sous bande, dans la huitaine du tirage, à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie. Pour recevoir les listes de tous les tirages d'une année, il suffit d'en faire la demande au mois de janvier. Cette demande doit être renouvelée tous les ans.

Paris, le 22 septembre 1860.

Le conseiller d'État en service extraordinaire, gouverneur du Crédit foncier de France,

L. Frémy.

CHEMIN DE FER de Paris à Strasbourg

BADEN-BADEN

La saison des eaux commence le 1er mai et se termine le 31 octobre. — Billets directs de 1re classe pour BADEN-BADEN et *vice versâ*, au prix de 63 fr. 75 c.; 2e classe, 55 fr. 10 c., y compris 30 kilog. de bagages jusqu'à destination.

Départ de Paris : à 7 heures du matin; *arrivée à Baden-Baden* à 7 h. 41 soir; *départ de Paris* à 8 h. du soir, *arrivée à Baden-Baden* à 10 h. 43 matin.

Retour de Baden-Baden : à 10 h. 25 matin; *arrivée à Paris* à 11 h. soir; *départ de Baden-Baden* à 3 h. 35 soir; *arrivée à Paris* à 5 h. 15 matin.— Après l'achèvement du pont-chemin de fer destiné à unir les deux rives du Rhin, le trajet, pour l'aller et le retour, s'effectuera en onze heures.

LIVRET-CHAIX

L'édition de septembre du Livret-Chaix, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SERVICES MARITIMES

des

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNES TRANSATLANTIQUES DU BRÉSIL ET DE LA PLATA

Départ de BORDEAUX le 25 de chaque mois pour RIO DE JANEIRO touchant à Lisbonne, Saint-Vincent (Cap-Vert), Pernambuco et Bahia avec correspondance à Rio-Janeiro avec le paquebot anglais à Montevideo et Buenos-Ayres.

Ce service est effectué par des paquebots à vapeur à roues, de la force de 500 chevaux, et commandés par des officiers de la marine impériale.

LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE.

Départs de Marseille.

ITALIE : deux départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine, le Pirée et les Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Métélin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 6 octobre 1860.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte et Alexandrie, Jaffa et Beyrouth. — Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 30 septembre.

SYRIE ET ANATOLIE. — Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople. Départs toutes les deux semaines, le dimanche, à dater du 7 octobre.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tultcha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trebizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerasunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

LIGNES D'ALGÉRIE.

Départs de Marseille.

Alger. — Départs tous les mardis et samedis à midi.

Oran par Valence. Départs de Marseille le mercredi de chaque semaine. Correspondance à Valence avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Valence.

Stora, Bone et Tunis. — Départs tous les vendredis, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Bordeaux, quai Baccalan, 36.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

L'animation qui s'était manifestée à la Bourse vendredi dernier, s'est continuée, bien qu'avec des alternatives toutes naturelles après une aussi longue période de marasme et d'inertie complète. On ne saurait même encore se prononcer sur la valeur du mouvement qui a eu lieu et sur sa durée, par la raison que les motifs qui ont amené l'immobilité persistante des derniers mois n'ont pas disparu, et qu'en dehors de la situation financière proprement dite, les nouvelles politiques peuvent toujours exercer une certaine influence. Quoi qu'il en soit, la hausse, qui avait fait vendredi dernier des progrès rapides, avait perdu dans la Bourse de samedi une partie des avantages obtenus, et le 3 0/0 qui, par suite des renforts arrivés aux acheteurs, s'était élevé à 68 fr. 70 c., est redescendu à 68 30 à la fin de la Bourse de samedi ; mais depuis, les cours se sont relevés au-dessus de 68 50, et la fermeté s'est continuée. Au reste, la situation se complique de l'approche de la réponse des primes, et des efforts faits par le découvert pour résister à un mouvement dont la persistance commence à inquiéter sérieusement les baissiers. Les chemins et les valeurs de spéculation ont monté avec la rente, et dans ces derniers jours surtout, on a fait beaucoup d'affaires sur les actions de chemins de fer. La publication des recettes indiquant une hausse continue, les coupons à toucher le 1er octobre sur l'Orléans, le Lyon et l'Ouest, favorisent naturellement cette reprise. Enfin, les Autrichiens et les Lombards ont été l'objet de rachats nombreux, qui ont amélioré leurs cours.

Bien qu'il soit malheureusement certain que la hausse ne s'établira sérieusement, et que la rente ne retrouvera sa valeur véritable que par le retour complet de la confiance et surtout du public, il faut reconnaître que nous sommes bien plus près de ce but aujourd'hui qu'on n'aurait pu le supposer il y a quinze jours.

Samedi. — Il y avait dès le début une grande animation. On a débuté dans les mêmes dispositions que la veille, avec une tendance très-prononcée pour la hausse. La rente a ouvert à 15 c. au-dessus de la clôture précédente, à 68 fr. 70 c. Ce cours a été le plus élevé de la Bourse ; à ce moment, la lutte est devenue plus caractérisée, et les offres ont commencé à dominer les demandes. Cependant, les cours se sont maintenus longtemps entre 68 60 à 70. A la fin les vendeurs ont fini par l'emporter et la rente est tombée à 68 fr. 12 c. 1/2. On s'est relevé ensuite dans les cours de 68 fr. 15 et 20 c., et à la clôture on cotait 68 fr. 27 c. 1/2. La plupart des chemins et des valeurs ont monté dans les mêmes proportions que la rente au commencement de la Bourse ; mais ils ont subi le même contre-coup. Les primes fin courant ont fait de 68 80 à 68 50, dont 50 c. Dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 69 à 68 50. Fin prochain, elles ont fait de 69 à 68 50, dont 1 fr., et de 69 25 à 68 80, dont 50 c. Les actions de la Banque de France ont monté de 5 fr. à 2,815 fr. Le Crédit mobilier a varié de 695 à 685 à terme. Au comptant, cette valeur a baissé de 15 fr., et est restée à 680 fr. L'Orléans a fermé à 1,385; le Lyon, à 890; le Nord, à 960; l'Est, à 630; l'Ouest, à 582 50; l'Autrichien, à 467 50, et le Lombard, à 470. Parmi les valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 635; les Omnibus de Paris, à 902 50; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 121 25; les Caisse Mirès, à 292 50; les Gaz de Paris, à 930; les Ports de Marseille, à 425; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 51 25.

Lundi. — A la suite des oscillations de la Bourse de samedi, les spéculateurs paraissaient d'abord indécis. La rente a ouvert à 68 30. On est retombé assez rapidement à 68 15. Mais le 3 0/0 est revenu ensuite à son cours d'ouverture; et, dans la dernière partie de la Bourse, il s'est manifesté une reprise assez vive : on a coté 68 50, et ce cours s'est maintenu jusqu'à la clôture. Dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 68 40 à 68 25. Fin prochain, elles ont fait de 68 55 à 68 70, dont 1 fr., et de 68 75 à 68 80, dont 50 c. Les actions de la Banque de France ont monté de 5 fr. à 2,820 fr. Le Crédit mobilier et les chemins étaient excessivement fermes. Il y a eu de nombreuses demandes sur l'Orléans qui est arrivé tout près de 1,400 fr. Le Crédit mobilier a varié de 685 à 692 50 à terme. Au comptant, cette valeur a monté de 12 50 et est restée à 692 50. L'Orléans ferme à 1,397 50; le Lyon, à 900; le Nord, à 965; l'Est, à 635; l'Ouest, à 582 50; l'Autrichien, à 476 25, et le Lombard, à 478 75. Parmi les valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 635; les Omnibus de Paris, à 900; les Omnibus de Londres à 40; les Rivoli, à 125; les Caisse Mirès, à 290; les Gaz de Paris, à 930; les Ports de Marseille, à 425; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 50.

Mardi. — La hausse a continué sur toutes les valeurs. La rente a débuté dans les cours de fermeture de la veille à 68 50, et a coté bientôt 68 70. Ce cours a amené un certain nombre de réalisations qui ont fait rétrograder le 3 0/0 à 68 55. On a repris ensuite à 68 60 et 62 c. 1/2; mais les cours ont été entraînés une seconde fois vers 68 50, où l'on est resté jusqu'à la clôture. Dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 68 85 à 68 90. Fin prochain, elles ont fait de 68 85 à 68 90, dont 1 fr., et de 69 25 à 69, dont 50 c. Les actions de la Banque de France ont baissé de 5 fr. à 2,815. Le Crédit mobilier a varié de 690 à 692 50 à terme. Au comptant, cette valeur a baissé de 2 50, et est restée à 690. Le marché des chemins était très-animé. Les demandes étaient très actives sur l'Orléans et sur le Lyon, qui vont prochainement détacher un coupon d'intérêt. L'Orléans a fermé à 1,397 50; le Lyon, à 902 50; le Nord, à 963 75; l'Est, à 633 75; l'Ouest, à 585; l'Autrichien, à 481 25, et le Lombard, à 478 75. Sur le marché des valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 635; les Omnibus de Paris, à 900; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 123 75; les Caisse Mirès à 291 25; les Gaz de Paris, à 925; les Ports de Marseille, à 430; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 51 25.

Mercredi. — Le marché était plus calme que dans les Bourses précédentes. Les rangs des spéculateurs étaient assez clairsemés, par suite des cérémonies israélites du Grand Pardon. La rente s'est peu éloignée des cours de clôture d'hier ; elle s'est tenue entre 68 50 et 68 [illegible]. A la clôture il y a eu un mouvement subit de reprise sur la rente qui a fermé à 68 65. Les actions de la Banque de France ont baissé de 10 fr. à 2,805. Le Crédit mobilier a varié de 690 à 693 75, à terme ; au comptant, cette valeur a monté de 5 fr., et est restée à 695. Le marché des chemins a suivi celui de la rente. L'Orléans ferme à 1,397 50 ; le Lyon, à 901 25; le Nord, à 965 ; l'Est, à 632 50; l'Ouest, à 582 50; l'Autrichien, à 480, et le Lombard, à 481 25. On a négocié les Messageries à 640 ; les Omnibus de Paris, à 900 ; les Omnibus de Londres, à 40 ; les Rivoli, à 125 ; les Caisse Mirès, à 291 25 ; les Gaz de Paris, à 912 50 ; les Ports de Marseille, à 430 ; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 50.

Jeudi. — Pendant la plus grande partie de la Bourse les affaires sont restées calmes. La rente se négociait avec un peu de baisse sur les cours de clôture d'hier. Après avoir ouvert à 68 57 1/2, elle est demeurée stationnaire dans les cours de 68 60 et 62 c. 1/2. Elle a coté 68 65 pour la réponse des primes, mais elle est revenue ensuite pour la clôture à 68 6[illegible]. On sent que la liquidation approche et qu'il y a résistance sérieuse de la part des vendeurs, mais le comptant est là avec l'argent, et les cours restent presque invariables. Les chemins et les valeurs étaient fermes. Le Crédit mobilier a coté 695. La plupart des chemins se négociaient en hausse sur les cours de la Bourse d'hier. Les primes fin courant ont fait 68 6[illegible], dont 50 c.; dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 68 60 à 68 85 ; fin prochain, elles ont fait de 69 20 à 69 10, dont 50 c. Les actions de la Banque de France ont baissé de 2 50 à 2,802 50. Le Crédit mobilier a varié de 691 25 à 695, à terme ; au comptant, il est resté à 695. L'Orléans ferme à 1,400; le Lyon, à 907 50 ; le Nord, à 966 ; l'Est, à 633 75; l'Ouest, à 585, avec coupon au 1er octobre; l'Autrichien, à 480, et le Lombard, à [illegible]. On a négocié les Messageries à 645 ; les Omnibus de Paris, à 900 ; les Omnibus de Londres, à 40 ; les Rivoli, à 125 ; les Caisse Mirès, à 291; les Gaz de Paris, à 896 25 ; les Ports de Marseille, à 430 ; les Voitures, à 71 25 ; le Comptoir Bonnard, à 50, et le Sous-Comptoir, à 112 50.

Vendredi. — La Bourse était moins animée que les jours précédents; on se préparait à la liquidation. D'un côté et de l'autre on apportait le plus de résistance possible à la hausse qui compromet bien des positions. Le marché s'est ouvert sur les cours d'hier. Le 3 0/0 a été coté 68 60, mais il a fléchi par 5 c. jusqu'à 68 55, cours auquel il reste au comptant et à terme. Les primes étaient recherchées pour fin prochain. Toutes les valeurs ont gardé leurs cours de la veille : le Lyon était demandé au-dessus de 905, sous l'influence d'une augmentation de recettes de 250,000 fr. pour la semaine. Les autres chemins étaient fermes. Les Autrichiens et les Lombards variaient entre 476 25 et 477 50. Les chemins espagnols étaient bien tenus. Les valeurs industrielles étaient délaissées.

F. GAUBAN.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	203 75	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	745 »	6.000	500	»	....	62 80
Civ.	Omnium lyonnais	407 25	7.500	1/7000	»	janvier juillet	30 »
C	Comptoir F.-C. Bonnard et Cᵉ	51 25	300.000	100	»	février	néant
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	111 25	7.500	100	»	mai novembre	7 »
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	500	5.000	4/5	....	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	4250	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	4/5	février	néant.
A	Océan	»	[illegible]	5.000	[illegible]	....	224 05
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	4/5	février	»
A	Mélusine	18 0/0 b.	[illegible]	5.000	4/5	mars	»
A	Vigie	31 0/0 b.	200	5.000	[illegible]	....	40 »
A	Sauvegarde	»	200	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Centrale	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Réunion	»	1.200	5.000	[illegible]	février	61 »
A	Comptoir	pair.	400	5.000	[illegible]	....	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	3000 »
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	[illegible]
A	Nationale	180 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	mars	[illegible]
A	Union	75 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	[illegible]
A	Soleil	»	1.000	5.000	4/5	avril	[illegible]
A	France	60 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	[illegible]
A	Urbaine	10 0/0 b.	1.000	5.000	4/5	avril	[illegible]
A	Providence	75 0/0 b.	2.000	2.500	[illegible]	avril	[illegible]
A	Aigle	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	50 »
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	60 0/0 b.	3.000	5.000	4/5	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	2.000	5.000	4/5	tous les 2 ans	[illegible]
A	Phénix	3 0/0 p.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les ans	30 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4000	avril	néant
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	900 »	34.000	500	»	janvier juillet	41 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	3.[illegible]	1/34000	»	juin	30 »
C	Omnibus de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10	....	néant
»	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	néant.
C	Cᵉ Imp. des Voitures de Paris	73 75	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »	40.170	1.250	»	avril octobre.	50 »
A	— actions de jouissance	91 25	[illegible]	1/[illegible]	»	juin	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	27.[illegible]	1/27[illegible]	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	4.[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.[illegible]	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.[illegible]	»	février août.	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.5[illegible]	1.000	»	....	50 »
C	Seine inférieure	[illegible]	2.[illegible]	1.000	»	....	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.[illegible]	1.000	»	....	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	65.[illegible]	533 33	»	....	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	423 75	30.000	1/30000	»	avril octobre.	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	450 »	7.0[illegible]	1.000	»	....	15 »
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	44 »
C	Ponts réunis	[illegible]	3.[illegible]	1.000	»	....	5 1/2 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	250 »	4.000	1.000	»	....	5 1/4 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	300 »	10.000	500	»	janvier juillet	5 1/2 0/0
C	[illegible] Fraissinet et Cᵉ	400 »	»	»	»	....	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	647 50	18.000	500	»	janvier juillet	00 »
A	— (actions nouvelles)	565 »	32.[illegible]	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	375 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie génér. de navigation	100 »	12.[illegible]	1/12[illegible]	»	....	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	375 »	2[illegible]	1/2[illegible]	»	....	»
C	Armements Barbey et Cᵉ	[illegible]	30.[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre.	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	315 »	3.500	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-du-Loup-Sud	307 »	2.000	1.000	»	avril	»
Civ.	Monceaux-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	500	»	....	40 »
C	Blanzy	[illegible]	91.000	500	»	février août	32 »
A	Azincourt	1200 »	1.500	1/1500	»	....	néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»	....	25 »
A	Loyna-et-Loire	400 »	1.450	1/1450	»	....	»
A	Épinac	1500 »	2.400	1/2400	»	décembre	125 »
A	Loire	148 75	80.000	1/80000	»	....	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	120 25	80.000	1/80000	»	....	2 »
A	Saint-Étienne	106 50	80.000	1/80000	»	....	10 50
A	Rive-de-Gier	210 75	80.000	1/80000	»	....	10 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»	....	»
A	Grand-Combe	750 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
»	Ligny et Fenain	43 »	»	500	»	....	»
A	Commentry	65 »	116.000	500	»	mai novembre	4 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	427 50	»	500	»	....	21 »
A	Houillères réun. à Quaregnon	113 »	6.720	250	»	....	néant.
A	Charbonnages belges	300 »	30.000	500	»	....	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	....	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»	....	17 50
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	6 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul	400 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Sainsanlier	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	315 »	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	800 »	3.030	1/[illegible]	»	....	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.000	[illegible]	»	octobre	15 »
A	— non privil.	40 »	40.000	[illegible]	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	435 »	3.500	1/[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc..... non privil.	160 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	500 »	30.000	1/30000	»	....	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	612 50	18.000	[illegible]	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.[illegible]	»	....	»
C	Basse-Indre	700 »	5.500	[illegible]	»	avril octobre	30 »
C	Châtillon et Commentry	[illegible] 50	50.000	[illegible]	»	mars septemb.	néant.
C	Herserange	455 »	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	450 »	6.000	1/[illegible]	»	....	30 »
C	Fourchambault	230 »	50.000	1/[illegible]	»	....	12 »
C	Marine et chemins de fer	106 25	54.000	1/54000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	125 »	40.000	[illegible]	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	735 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	900 »	»	[illegible]	»	....	17 50
C	Pont-Évêque (Vienne)	185 »	»	500	»	....	»
A	Marcinelle-s.-Sambre (Belgique)	595 50	18.000	500	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	1210 »	5.[illegible]	1/[illegible]	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	670 »	11.000	500	»	septemb. mars	57 50
C	Charmeroy et Cᵉ	[illegible]	4.[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
C	Gandillot et Cᵉ	[illegible]	2.[illegible]	250	»	....	»
C	Christofle et Cᵉ	700 »	4.000	500	»	....	75 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	360 »	21.500	1/21500	»	....	18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	123 75	[illegible]	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	200 25	200.000	250	125	....	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	867 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	38 75	[illegible]	[illegible]	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	160 »	48.[illegible]	1/48[illegible]	»	avril octobre	8 85
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.[illegible]	500	»	mars septemb.	35 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	630 »	[illegible]	1/[illegible]	»	1ᵉʳ juin	60 »
C	Calais	360 »	1.[illegible]	1/[illegible]	»	....	25 »
C	Chartres	600 »	[illegible]	[illegible]	»	....	45 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	1.[illegible]	1/[illegible]	»	....	100 »
A	Lyon	2480 »	7.[illegible]	1/7[illegible]	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1325 »	2.[illegible]	1/2[illegible]	»	....	77 50
A	Metz	1350 »	1.000	1/1000	»	....	100 »
C	Rennes	620 »	»	»	»	....	»
C	Venise	1450 »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 38
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	537 50	8.500	500	»	août	22 »
C	Lodève	400 »	18.000	500	»	janvier juillet	37 »
C	Société Lainière	[illegible]	1.600	500	»	....	»
A	Pont-Rémy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 56
	JOURNAUX						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	....	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.100 »	3.000	1/3000	»	....	720 »
C	Montluçon	100 »	21.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique)	467 50	24.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ. Vidanges	250 »	24.400	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	30.[illegible]	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Cᵉ	[illegible]	10.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	220 »	80.000	250	»	....	[illegible]
C	Cirques (E. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	6.7500	200	6	5 févr. juillet	10 0/0

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre.	Taux de remboursement.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	500	11	avril octobre.	25 00
80	Cᵉ Imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	50	....	6 [illegible]
500	Ports de Marseille	420 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 00
500	Messageries imp. (serv. marit.)	535 »	12.000	500	1870	avril octobre.	30 00
»	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.250	»	....	50 00
»	— nouvelles	1001 25	18.000	1.250	75	février août	50 00
»	Grand'Combe. — anciennes	1068 »	8.000	1.250	92	1ᵉʳ avril oct.	50 00
»	— nouvelles	1031 »	10.000	1.250	50	1ᵉʳ avril oct.	50 00
250	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	99	janvier juillet	15 00
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	13.300	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	445 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 00
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	600	55	janvier juillet	30 00
250	Compagnie générale des Eaux	222 50	20.000	500	99	avril octobre.	15 00
250	Châtillon et Commentry	272 50	20.000	300	25	mai novembre	15 00
477	Hocke, anciennes	447 50	2.400	312 50	30	30 juin déc.	25 00
265	— nouvelles	275 00	7.000	300	50	31 mars sept.	15 00
400	J.-F. Cail et Cᵉ	400 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 00
»	Rue Impériale de Lyon	540 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 00
410	Gaz de Paris	470 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 00
220	Union des gaz	[illegible]	22.727	250	25	janvier juillet	15 00
»	Gaz de Lyon	313 »	3.083	300	41	15 mai nov.	18 00

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 22 AU 28 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale.	Durée des concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance.	Noms des lignes.	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme.	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme.	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme.	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme.	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme.	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme.
1675	3120	99	600.000	500	»	80 fr. pour 1859.	avril 1860..	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1402 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
919	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	juillet 1860..	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	963 75	[illegible]	[illegible]	967 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	83 337	400	200	4 0/0	juillet 1860..	Nord nouveau	870 25	870 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	41 667	»	»			Nord sortis au 1er tirage	[illegible]	..	513 50	..	517 50	..	[illegible]	..	..	..	517 50	[illegible]
1018	1030	99	500.000	500	»	39 70 pour 1859.	mai 1860..	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	633 75	632 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1363	[illegible]	»	[illegible]	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1860..	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
780	[illegible]	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	juillet 1860..	Midi	487 50	500 ..	490 ..	500 ..	492 50	501 25	500 50	501 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1198	2304	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	avril 1860.	Ouest	541 25	541 25	543 75	545 ..	545 ..	[illegible]	543 50	545 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
229	234	99	40.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	[illegible]	330 ..	..	..	[illegible]	[illegible]	357 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
53	52	99	35.000	500	»		octobre 1857	Graissessac à Béziers	85 ..	..	90 ..	90 ..	90 ..	90 ..	86 25	90 ..	91 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
434	156	99	35.000	500	»	4 0/0	juillet 1860..	Dauphiné	..	..	..	..	..	..	572 50	577 50	..	[illegible]	[illegible]	..
134	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860..	Ardennes ancien	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	»	»	84.000	500	250		juillet 1860..	Ardennes nouveau	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859.	juillet 1860..	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	476 25	476 25	481 25	475 ..	480 ..	475 ..	[illegible]	477 50	[illegible]	[illegible]
116	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860..	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	386 25	..	385 ..	382 50	385 ..	380 ..	[illegible]	380 ..	[illegible]	[illegible]
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	[illegible]	Russes (150 fr. payés)	[illegible]	..	..	..	470 ..	470 ..	..	..	..	..	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»			Id. (tout payé)	[illegible]	..	..	..	[illegible]	..	445 ..	..	[illegible]	..	..	..
50	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860.	Ouest suisse	232 50	»	[illegible]	..	[illegible]	..	231 25	»	233 75	»	[illegible]	»
200	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse	..	..	..	»	..	»	..	»	..	»	..	..
..	182	99	85.300	500	»	4 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	..	..	472 50	..	475 ..	..	472 50	..	471 25	..	475 ..	..
452	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	[illegible]	[illegible]	540 ..	541 25	542 50	545 ..	565 25	545 ..	[illegible]	550 ..	[illegible]	[illegible]
164	204	99	40.000	320	..	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	447 ..	447 50	447 50	..	447 50	[illegible]	[illegible]	453 50	455 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	619	99	170.000	400	..	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	..	..	347 50	..	[illegible]	..	310 ..	..	350 ..	..	[illegible]	..
1306	2133	99	750.500	500	300		mai 1860	Lombard-Vénit. Fr.-Jos.	470 ..	471 75	[illegible]	471 25	472 75	470 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	477 50	475 ..	[illegible]
»	»	»	26 60	500	..	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	..	..	..	..	490 ..	430 ..	..	..	410 ..	..	[illegible]	..
»	132	99	67.500	500	..	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	492 50	..	495 ..	..	499 75	..	540 ..	540 ..	[illegible]	517 50	513 75	[illegible]
»	725	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	[illegible]	..	458 25	455 ..	[illegible]	457 50	457 50	..	..	..	..	[illegible]
»	»	99	5.000	500	250	5 0/0	juillet 1860.	Guill.-Luxembourg	..	..	..	..	..	..	..	..	228 75	..	..	[illegible]

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations.	Dernière année du remboursem'	Prix d'émissions.	Reste à verser.	Prix de rembourse-ment.	Époques des tirages.	Intérêts par an.	Époques des paiements.	Noms des compagnies.	22	24	25	26	27	28
1848	5.000	1930	750	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
1843	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	..	..
1842	8.[illegible]	1904	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	1027 50	..
1848	13.333	1930	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	..	..	..	..	1025 ..	[illegible]
1843	6.400	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
»	[illegible]	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.336	1903	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	1010 ..	..	..
1845-1847	15.000	[illegible]	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1852	60.000	1935	1000	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1035 ..	1035 ..	..	..	..	..
1847-1854	30.750	[illegible]	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0. gar.	..	..	..	..	..	..
1851	24.000	1915	500	»	625	mai.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	505 ..	277 75	[illegible]	..
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	..	..	..	..	..	..
1852	[illegible]	1954	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	520 ..	..	520 ..	515 ..	..	[illegible]
1852	385.[illegible]	1952	divers	»	[illegible]	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	493 75	493 75	493 25	491 50	493 75	[illegible]
»	5.[illegible]	1915	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	[illegible]	400	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	..	..	..	..	..
1845	6.000	1915	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0.	..	..	..	..	..	..
1856	253.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	270 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	63.642	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	..	..	..	..	..	..
1855	201.700	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	303 ..	303 ..	[illegible]	303 ..	302 ..	[illegible]
1852-1860	1400.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	[illegible] 75	303 75	297 50	298 75	300 ..	[illegible]
1854-1860	750.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	[illegible]	[illegible]	303 ..	303 ..	300 ..	[illegible]
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	..	..	298 ..	295 ..	[illegible]	[illegible]
1857-1860	171.[illegible]	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	..	293 ..	293 75	..	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	1955	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0.	305 25	306 25	300 75	300 ..	300 ..	[illegible]
»	1.370.000	195[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ..... gar.	295 ..	295 ..	295 ..	295 ..	296 ..	[illegible]
»	211.900	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	296 75	297 50	296 75	295 75	297 75	[illegible]
»	601.700	[illegible]	divers.	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi .... gar.	296 ..	296 ..	296 ..	293 ..	298 75	[illegible]
»	22.610	1956	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	..	290 ..	..	..	..	..
1857	650.000	1949	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	297 50	298 75	295 75	[illegible]	[illegible]
»	150.000	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	295 ..	293 ..	[illegible] 75	295 ..	296 ..	[illegible]
»	180.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné .... gar.	290 75	291 ..	293 ..	297 50	294 ..	[illegible]
1858	1.700.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	[illegible] 75	295 75	297 50	296 25	297 ..	[illegible]
»	616.375	1916	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	251 25	250 ..	250 ..	250 ..	251 ..	[illegible]
1857	470.655	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens .... gar.	250 ..	250 ..	248 75	250 ..	250 ..	[illegible]
1858	»	1951	260	»	300	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	230 25	230 ..	240 ..	230 25	236 ..	[illegible]
1859	»	1963	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	235 ..	235 ..	230 ..	232 75	231 ..	[illegible]
1859	100.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	240 ..	239 75	239 75	238 75	238 ..	[illegible]
1859	24.576	1957	260	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	231 50	234 50	232 50	227 25	234 ..	[illegible]
1860	»	1960	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	235 75	235 25	240 75	240 75	231 ..	[illegible]
»	301.000	[illegible]	divers.	»	[illegible]	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	225 ..	225 ..	100 ..	225 ..	230 ..	[illegible]
»	100.500	1957	140	»	[illegible]	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	95 ..	95 ..	93 ..	98 25	98 ..	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	245 ..	245 ..	245 ..	215 ..	215 ..	[illegible]
1860	67.500	1917	240	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	233 75	211 25	..	233 75	232 ..	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination.	Samedi 22 Comptant.	Samedi 22 Terme.	Lundi 24 Comptant.	Lundi 24 Terme.	Mardi 25 Comptant.	Mardi 25 Terme.	Mercredi 26 Comptant.	Mercredi 26 Terme.	Jeudi 27 Comptant.	Jeudi 27 Terme.	Vendredi 28 Comptant.	Vendredi 28 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 20	68 30	68 45	68 50	68 50	68 30	68 70	68 65	68 60	68 60	68 45	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	95 50	..	..	..	95 55	..	95 50	..	95 60	95 50	..	..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2875 ..	»	2820 ..	»	2815 ..	»	2805 ..	»	2802 50	»	2820 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	640 ..	..	640 ..	..	640 ..	..	641 25	..	641 25	..	640 ..	..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	865 ..	865 ..	860 ..	866 75	865 ..	..	867 50	..	860 ..	..	860 ..	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	465 ..	..	462 50	..	465 ..	»	465 ..	»	465 ..	»	460 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	465 ..	..	463 25	..	465 ..	»	465 ..	»	462 50	»	462 50	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	99 75	»	98 75	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	95 ..	»	..	»	95 ..	»	95 ..	»	95 ..	»	95 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	..	»	..	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1010 ..	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	575 ..	..	570 ..	..	575 ..	..	572 50	..	572 50	..	..	..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	650 ..	665 ..	652 50	663 50	650 ..	663 50	665 ..	663 75	665 ..	661 50	660 25	661 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1120 ..	»	1115 ..	»	..	»	1115 ..	»	1120 ..	»	1122 50	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	450 ..	»	451 25	»	451 25	»	451 25	»	[illegible]	»	450 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	225 75	»	225 ..	»	225 ..	»	225 ..	..	225 ..	»	225 ..	»
Ville de Marseille, Obligations 1860 tout payé, jouiss. juillet 1860	..	»	..	»	..	»	»	»	..	»	..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 1/8	»	93 1/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 [illegible]	»	93 2 8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	.. 1/2	»	..	»	..	»	99 1/2	»	99 1/2	»	..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	78 25	..	78 40	..	78 25	..	78 [illegible]	..	78 15	78 40	77 75	[illegible]
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	..	»	..	»	..	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	76 ..	»	75 3/4	»	..	»	75 3/4	»	75 3/4	»	..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	77 1/4	»	77 1/4	»	76 5/8	»	76 1/2	»	76 [illegible]	»	[illegible]	»
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance juillet 1860	460 ..	461 25	462 50	..	462 50	462 50	465 ..	..	462 50	465 ..	462 50	..
Espagne, différ. (nouvel.), jouissance juillet 1860	..	..	39 ..	..	39 ..	..	40 1/4	..	39 1/4	..	[illegible]	..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	..	»	..	»	..	»	..	»	..	..	..	..
D° D° 1852, jouissance juillet 1860	47 1/2	..	47 5/8	..	47 ..	..	47 3/4	..	48 ..	..	47 5/8	..
D° intérieur, jouissance juillet 1860	46 1/2	..	..	46 3/4	..	..	47 ..	46 7/8	47 ..	47 ..	[illegible]	..
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	..	»	..	»	..	..	..	..	..	..	..	..

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1048 19e ANNÉE — N° 40 SAMEDI 6 OCTOBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................. 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger............. 48 —

PRIX DES INSERTIONS

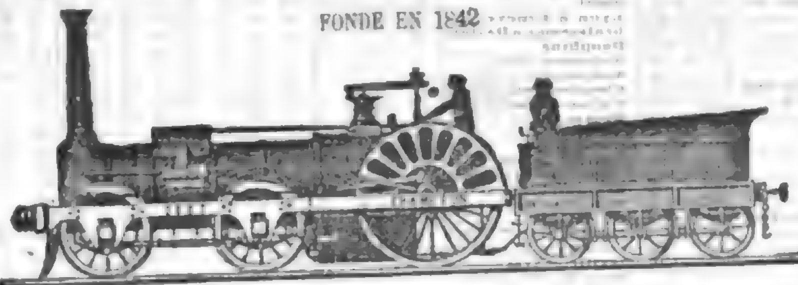
Corps du Journal (la ligne).... 3 fr.
Aux Annonces — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Paiement du coupon n° 7.

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon n° 7 des actions de la Société, échu le 1er octobre courant, est payé à raison de 12 fr. 50 c. :

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux;

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des Chemins de fer;

A Marseille, id. rue Grignan, 49.

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse } A la Caisse syndicale des agents de change.

Paris, le 21 septembre 1860.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus que, par suite de l'annexion de cette ligne au réseau des chemins de fer Romains, il leur est attribué (12,000) douze mille actions, libérées à 400 fr., de la Société générale des chemins de fer Romains, à répartir entre les 32,000 actions libérées à 250 fr., constituant le capital social de la ligne de Rome à Frascati.

La répartition de ces actions aura lieu lorsque la ligne entière de Rome à la frontière napolitaine aura été livrée à l'exploitation.

Jusqu'à cette époque, et pour tenir lieu des intérêts annuels afférents auxdites 12,000 actions, il sera réparti, au marc le franc, entre les 32,000 actions libérées de Frascati, une somme de 300,000 fr., avec jouissance du 1er octobre 1859.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions de Rome à Frascati ont à toucher par action libérée de 250 fr., depuis le 1er octobre courant, une somme de 9 fr. 37 c., représentant le montant de la répartition de la susdite somme de 300,000 francs.

Le paiement de cette somme a lieu à la Caisse générale des Chemins de fer, rue de Richelieu, n° 99.

Les titres doivent être déposés dix jours à l'avance, afin que l'identité en puisse être constatée.

Les versements en retard doivent être effectués avant tout paiement.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

PAIEMENT DES COUPONS ARRIÉRÉS.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus que depuis le 1er octobre courant il leur est payé en acquit et décharge des coupons arriérés de leur titres :

1° Pour les actions libérées de 250 fr. 13 12
2° Pour les actions libérées de 187 fr. 50. .... 9 84
3° Pour les actions libérées de 125 fr. 6 56

Le paiement de ces sommes se fait à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Pour les actions non libérées, le paiement n'aura lieu qu'après encaissement des versements en retard.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le semestre d'intérêt échu le 1er octobre 1860 est payé, à dater dudit jour, à raison de 7 fr. 50 par obligation :

A Paris, chez MM. J. Mirès et C, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan ;

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse } au syndicat des agents de change.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel échu le 1er octobre courant leur est payé à raison de 10 fr. par action, sous déduction de 35 centimes par coupon, montant de l'impôt mobilier.

Ce paiement a lieu :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu ;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Grignan, 49 A.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale convoquée pour le 20 octobre courant délibèrera sur le paiement qu'il peut y avoir lieu de faire d'un coupon d'intérêt ou de dividende semestriel, comme à-compte sur l'exercice courant. Le jour de ce paiement, s'il est autorisé, sera indiqué par la délibération de l'assemblée.

L'époque de la réunion de cette assemblée générale n'a pu être fixée avant le 20 octobre, à cause du travail à faire préalablement pour la confection de l'inventaire général qui doit y être produit en vertu des statuts de la Société anonyme.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de ladite Société sont convoqués en assemblée générale pour le samedi 20 octobre courant, à huit heures du soir, au siége social, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Cette assemblée est convoquée pour remplir les prescriptions des nouveaux statuts, touchant la constitution de la Société anonyme, spécialement :

Pour la production de l'inventaire des objets mobiliers et immobiliers apportés dans la Société anonyme, conformément aux art. 5 et 8 des statuts;

Pour la nomination des membres du Conseil d'administration, conformément à l'art. 22 ;

Pour la fixation de la somme à employer annuellement à l'amortissement des actions, comme aussi du chiffre de l'amortissement pour chaque action, conformément aux art. 43 et 45.

En outre l'assemblée délibérera sur les propositions qui pourront lui être soumises relativement à l'à-compte d'intérêt ou dividende à payer en octobre sur les résultats de l'exercice courant.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins dix titres anciens et de les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant la réunion. Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les dépôts des titres donnant droit d'assister à l'assemblée sont reçus à Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99, les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'amélioration qui s'était manifestée la semaine dernière sur les cours de presque toutes les valeurs s'est continuée cette semaine, et tous les symptômes que présente le marché financier sont des plus favorables à une reprise des affaires. Il dépend de l'administration que cette reprise soit sérieuse et durable ; les lettres publiées par le *Constitutionnel* et adressées à M. le préfet de la Seine sur le droit d'entrée et sur les conditions actuelles du marché des fonds publics, ont jeté un jour tout nouveau sur la situation financière et ont provoqué un assentiment unanime ; ajoutons qu'elles ont fait concevoir des espérances qui n'ont pas été étrangères au mouvement de hausse qui a entraîné les cours malgré les efforts désespérés des vendeurs. Nous avons la conviction profonde que ces espérances ne seront pas déçues et que l'intérêt général, qui domine de si haut la question, amènera enfin la réforme dont la nécessité est établie par des considérations pratiques de l'ordre le plus élevé.

Le moment est d'ailleurs plus opportun que jamais pour entrer dans cette voie. La question d'Italie se trouve aujourd'hui localisée, pour ainsi dire, et le *Moniteur* en a récemment encore singulièrement réduit l'importance, en laissant entendre qu'un congrès aurait à se prononcer sur les difficultés de détail, lorsque la période pacifique aurait succédé à l'agitation armée qui se produit encore en ce moment, mais qui perd chaque jour de son intensité. L'ouverture du parlement à Turin et les intentions exprimées par M. de Cavour ne peuvent laisser de

doute sur une solution pacifique prochaine, puisque ce sera le suffrage universel, c'est-à-dire la volonté librement exprimée des populations, qui aura à se prononcer sur l'avenir de l'Italie. Il résulte, en outre, du discours de M. de Cavour que toute pensée d'attaque contre la Vénétie est abandonnée quant à présent, et que la reconnaissance du Piémont aussi bien que l'occupation des troupes françaises rendent Rome inviolable et la mettent à l'abri de toute tentative audacieuse. Ainsi se trouvent écartées les deux éventualités les plus redoutables de la situation. D'un autre côté, l'ardeur et l'audace que Garibaldi et ses volontaires avaient montrées au commencement d'une marche en avant accomplie presque sans obstacles dans l'Italie méridionale, semblent s'être singulièrement refroidies ; et c'est évidemment le Piémont, c'est-à-dire un gouvernement régulier, qui va être appelé, par la force même des choses, à remplacer provisoirement au moins la dictature impuissante de Garibaldi.

Nous ne nous dissimulons pas qu'il reste encore de grosses difficultés à résoudre en dehors de celles que nous considérons comme aplanies ; mais, nous le répétons, lorsque le moment viendra de traiter ces questions, notamment en ce qui concerne Rome et la puissance temporelle du pape, la France sera là, prête à donner au Saint Père l'appui de son influence et de son dévouement, comme elle lui donne aujourd'hui l'appui de ses armes et la protection de son drapeau.

Il ne faut donc pas s'étonner si, en présence d'une situation relativement beaucoup plus favorable, la Bourse a manifesté des dispositions excellentes. La liquidation s'est accomplie dans de très-bonnes conditions ; les vendeurs à découvert se sont trouvés en présence de levées de titres, et il leur a fallu se résigner à racheter à des cours relativement élevés.

Cependant, la résistance venue de ce côté a paralysé momentanément le mouvement de hausse, et ce n'est qu'après la liquidation terminée que le mouvement a pris son essor d'une manière plus marquée. Il est vrai que presque aussitôt des réalisations assez nombreuses ont pesé de nouveau sur les cours ; mais le comptant, c'est-à-dire la confiance, a eu facilement raison de ces réalisations de la première heure. D'ailleurs, la situation des acheteurs présente cet avantage marqué sur celle des vendeurs, qu'ils n'ont pas à payer de report, et peuvent, par conséquent, défalquer dès aujourd'hui à leur profit du cours actuel de la rente le coupon qui se détache en décembre ; or, il y a quatre mois le coupon a été détaché sur le cours de 70 fr. 30; ce qui laisse une marge assez belle aux espérances des acheteurs. D'ailleurs les réalisations elles mêmes seraient peu à redouter, si la présence du public à la Bourse, multipliant les opérations des acheteurs, offrait aux vendeurs une contre-partie sérieuse.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 65, ferme à 69 20.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 75, ferme à 95 95.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Guadalajara) ..	30.88 0/0
Midi........................	18.80 0/0
Autrichiens..................	18.01 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^{e} (Paris-Marseille)	14.62 0/0
Lyon-Genève..................	11.01 0/0
Cordoue à Séville.............	10.»» 0/0
Bessèges à Alais..............	1.78 0/0
Orléans......................	5.65 0/0
Central Suisse................	2.40 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante).....	2.27 0/0
Ardennes.....................	».88 0/0
Nord.........................	».80 0/0
Victor-Emmanuel...............	».71 0/0
Dauphiné.....................	».55 0/0
Est..........................	».28 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest........................	1.55 0/0
Ouest suisse..................	2.41 0/0
Union Suisse..................	3.05 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche......	17.20 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	28 septembre.	5 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	68 45	69 20	» 75	» »»
Rente 4 1/2 0/0.	95 75	95 95	» 20	» »»
Banque de France	2820 »»	2835 »	15 »»	» »»
Consolidés	93 2/8	93 3/8	» 1/8	» »»
Crédit foncier...	900 »»	902 50	2 50	» »»
Crédit ind. et com.	572 50	575 »»	2 50	» »»
Crédit mobilier..	691 25	725 »»	33 75	» »»
Comptoir d'Esc^{te}	600 »»	601 25	1 25	» »»
Orléans.........	1398 75	1377 50	8 75 ex	» »»
Nord	963 75	981 25	17 50	» »»
Nord nouveau...	880 »»	887 50	7 50	» »»
Est.............	635 »»	640 »»	5 »»	» »»
Paris-Méditerran^{e}	903 75	922 75	19 »»	» »»
Midi	503 75	507 50	3 75	» »»
Ouest..........	560 »»	567 50	5 »»	» »»
Genève.........	357 50	360 »»	2 50	» »»
Dauphiné.......	590 »»	592 50	2 50	» »»
Graissessac-Béziers	90 »»	85 »»	» »»	5 »»
Ardennes ancien.	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	455 »»	450 »»	» »»	5 »»
Ch. Autrichiens..	475 »»	495 »»	20 »»	»» »»
Victor-Emmanuel	380 »»	395 »»	15 »»	» »»
Russes..........	465 »»	473 75	8 75	» »»
Romains.........	353 75	342 50	1125 ex	» »»
S.-Autr.-Lombard	476 25	495 »»	18 75	» »»
Sarag. Pampelune	475 »»	475 »»	» »»	» »»
Saragos.-Alicante	536 25	553 75	7 50	» »»
Sarag.-Barcelone.	460 »»	475 »»	15 »»	» »»
Nord-Espagne ...	457 50	477 50	20 »»	» »»
Guill.-Luxembour	358 75	350 »»	»» »»	8 75

Le *Constitutionnel* a publié les deux lettres suivantes, qui font suite à celle que nous avons reproduite dans notre dernier numéro :

Deuxième lettre à M. le sénateur préfet de la Seine.

Monsieur le préfet,

Je cherche avec la plus entière franchise une raison plausible pour justifier le droit d'entrée à la Bourse ; mais je n'en puis trouver aucune, sous quelque point de vue que je l'envisage, excepté cependant l'encombrement passé de la Bourse et les abus qui s'étaient produits à propos de quelques sociétés en commandite par action. Mais, que j'examine la question au point de vue de la légalité, de la moralité ou de l'équité, je ne vois pas, je le répète, une seule raison en sa faveur, et j'en trouve, au contraire, de nombreuses pour le condamner.

Au point de vue de la légalité, on ne sait comment le concilier avec l'ensemble de nos lois financières qui ont voulu que les transactions sur les fonds publics se fassent publiquement, et surtout avec l'arrêté des consuls du 27 prairial an X, qui, dans son article 1er, dispose que les bourses de commerce seront ouvertes à tous les citoyens et même aux étrangers, et, dans son article 24, que les agents de change donneront le cours des négociations à un crieur « qui l'annoncera sur-le-champ au public. » Le but de cette disposition n'est pas équivoque ; l'intérêt de l'État veut que les transactions sur rentes n'aient rien d'occulte et que le cours en soit proclamé publiquement, afin que le rentier puisse surveiller lui-même l'opération qu'il a confiée à un agent de change. Or, si le rentier est obligé de payer pour exercer cette surveillance, le droit d'entrée devient à son égard un véritable impôt, c'est-à-dire une violation du contrat par lequel l'État emprunteur a déclaré la rente exempte de toute charge directe ou indirecte ; en même temps, la disposition qui veut que le crieur annonce le cours « au public » se trouve faussée dans son essence, car un lieu où l'on paie pour entrer cesse d'être un lieu public dans le sens de la loi.

Je ne m'étendrai pas davantage sur la question de légalité, car elle est jugée, non-seulement par le court exposé que je viens de faire, mais encore par la flagrante contradiction qui existe aujourd'hui entre les conditions d'existence de toutes les Bourses de France et celles de la Bourse de Paris.

On ne paie dans aucune ville de France pour entrer à la Bourse ; celle de Paris est seule frappée de ce droit. Comment concilier cet état de choses avec le principe fondamental de l'égalité devant l'impôt ? Je sais, monsieur le préfet, qu'il ne manque pas de gens pour faire bon

marché de la légalité du droit d'entrée ; sur ce terrain-là, on bat vite en retraite, et l'on se retranche derrière des considérations de moralité et d'équité; mais j'espère vous prouver que le droit d'entrée n'est pas soutenable, même sous ces deux rapports.

Précisons l'accusation principale dirigée contre la Bourse. C'est un lieu où l'on joue sur les fonds publics en spéculant sur la hausse ou la baisse ; voilà bien, n'est-ce pas, tout le crime de la Bourse? J'accepte la question ainsi posée, et je réponds que l'essence même du crédit et du commerce est la spéculation, et qu'en définitive la Bourse n'a pas été instituée pour autre chose. Si la spéculation, si les jeux de Bourse sont reconnus contraires à la morale publique et nuisibles à la société, alors il faut leur appliquer la loi du 21 mai 1836 et fermer la Bourse purement et simplement, comme on a fermé la loterie et les maisons de jeu du Palais-Royal. On ne transige pas avec la morale publique, et nous ne voyons pas ce qu'elle peut gagner à ce que telle action, considérée comme illicite en soi, puisse se commettre publiquement moyennant un droit de vingt sous. D'ailleurs, de deux choses l'une ; ou l'on croit que les transactions sur les fonds publics et les valeurs industrielles peuvent se traiter directement entre agents de change sans intervention du public, et alors la Bourse est inutile, car ces officiers ministériels s'acquitteraient aussi bien d'une pareille mission sans quitter leur cabinet particulier ; ou l'on reconnaît que ces transactions ont besoin du concours actif de l'offre et de la demande, comme les autres affaires, c'est-à-dire d'un achalandage public, en un mot d'un marché, et alors comment leur disputer les conditions essentielles d'un marché, à savoir la publicité et la liberté ?

Avant de blâmer les opérations de Bourse, il faudrait d'abord poser en principe si elles sont utiles ou nuisibles aux intérêts généraux du pays, et ne pas rabaisser cette question à la discussion de récriminations puériles, suscitées par les impressions passagères d'une certaine portion de l'opinion publique.

Or, qui donc osera soutenir qu'à une époque où les richesses des nations sont représentées par le travail enfanté par le capital ou les richesses mobilières, un grand marché n'est pas nécessaire pour faciliter la circulation, la réalisation, autrement dit, l'achat et la vente de ces valeurs? Nul, monsieur le préfet, n'osera soutenir une telle énormité. Par conséquent si la conservation du marché des capitaux est indispensable, et que cependant l'opinion publique trompée lui soit hostile, est-ce que le gouvernement ou l'administration supérieure doivent lui obéir et subir de pures impressions? Les gouvernements ne puisent-ils pas, dans un sentiment plus réfléchi, leur règle de conduite? C'est avec la raison qu'ils discutent ; c'est en prenant pour règle les intérêts généraux qu'ils agissent, et le premier de leurs devoirs est d'éviter les résolutions précipitées.

Quand les gouvernements, au contraire, vont trop vite; lorsqu'ils obéissent trop facilement à un courant d'opinion, ils s'exposent, comme dans le cas qui nous occupe, en croyant combattre un abus, à détruire un puissant instrument de travail et de grandeur pour le pays. De ce genre d'erreurs, plus fréquentes qu'on ne croit, je conviens que la plus excusable dans ces derniers temps est celle que je discute en ce moment. En effet, il y a quatre ans, la Bourse était signalée de toutes parts comme un lieu de perversion : aussi, avons-nous vu, à la même époque, et toujours sous la pression de l'opinion publique, voter la loi sur les sociétés en commandite par actions, qui a détruit la seule forme sous laquelle l'association pût se produire et le capital s'agglomérer.

C'est encore sous la même influence et pour ainsi dire par l'initiative des propriétaires fonciers qui composent la majeure partie du Corps législatif, que fut présentée la loi qui frappe le capital d'un impôt uniquement parce qu'il est associé. Dans cette croisade de tous contre la Bourse et contre les richesses mobilières nouvellement écloses, il faut cependant reconnaître que, si de toutes ces lois ou mesures, la plus funeste pour le crédit a été le droit d'entrée à la Bourse, c'est heureusement la plus facile à réparer, car elle n'a pas fait entrer dans nos codes une loi rétrograde de plus; ce n'est qu'une mesure administrative qui peut disparaître avec autant de facilité qu'elle a été appliquée.

Quoi qu'il en soit, et puisqu'il paraît que c'est au nom de la morale que le droit d'entrée à la Bourse a été établi, il faut examiner en quoi la morale est affectée par les opérations qui se font à la Bourse.

J'ai déjà dit que, dans tous les centres commerciaux il se traite sur les marchandises des opérations analogues à celles dont les fonds publics sont l'objet à la Bourse : affaires à terme, affaires à prime, affaires sérieuses, affaires purement de spéculation ou de jeu; il n'y a sous aucun rapport la moindre différence.

Je me trompe : il y en a au point de vue moral, et elles sont toutes à l'avantage du marché des fonds publics.

Un court aperçu de la manière dont se font les opérations à terme en fonds publics et en marchandises, vous fera reconnaître, monsieur le préfet, que, sur le marché des fonds publics, les affaires se traitent dans des conditions plus équitables que sur les places de commerce, et en outre que le capital y est beaucoup moins favorisé.

En effet, si un spéculateur qui a acheté des rentes à terme ne peut pas prendre livraison à l'échéance, il demande que son opération soit continuée ou, en terme de Bourse, *reportée*; et il paie un intérêt pour cette remise ou report. Les fonds publics donnent pour la fixation de cet intérêt une base facilement appréciable : c'est l'intérêt même que le titre rapporte, et qui est de 25 c. par mois, ou 3 fr. par an sur le 3 0/0 : si l'intérêt ou report qu'on fait payer au spéculateur dépasse l'intérêt du titre, c'est-à-dire 25 centimes, la cote officielle le signale; et comme l'élévation du report affecte le crédit général, il est probable que les caisses publiques, la Banque de France, par exemple, multiplieront autant que possible leurs avances sur rentes pour faciliter les reports; en même temps, la perspective d'un gros intérêt attirera vers le marché les capitaux flottants qui cherchent un emploi à courte échéance. Il en résultera une concurrence qui tendra constamment à abaisser le prix du report ou à le contenir dans de justes limites; ainsi, grâce à la publicité de la cote officielle, tel ou tel capitaliste ne peut pas abuser de son influence, puisque la situation du marché est chaque jour signalée de manière à attirer, dès qu'il y a abus, la concurrence de tous les capitaux disponibles.

La spéculation à la hausse rencontre donc dans la constitution du marché des fonds publics un appui permanent, et se trouve protégée contre la prépondérance absolue du capital.

Il n'en est pas de même pour la spéculation sur les marchandises. Si le spéculateur qui a acheté à terme des grains ou des 3/6 ne peut pas prendre livraison à l'échéance, il est absolument à la disposition du vendeur, qui, par une simple menace de livraison, peut mettre la place en désarroi et forcer les acheteurs, s'ils sont nombreux, à revendre subitement une grande quantité de marchandises. C'est ce qui arrive très-souvent. Ces ventes précipitées amènent nécessairement une forte baisse, et le vendeur rachète alors à vil prix.

Si de semblables pratiques avaient lieu à la Bourse, quels cris ne soulèveraient-elles pas? Dans le commerce, elles passent inaperçues, parce que, pour le marché des marchandises, il n'y a pas de publicité, parce que les capitaux disponibles entre les mains du public ordinaire ne viennent pas se hasarder dans des spéculations où ils n'auraient pas de guide; parce qu'on ne rencontre pas

là le contrôle et la vigilance du trésor public, surveillant assidu de tout ce qui intéresse le crédit de l'État. Sur le marché de la marchandise, le spéculateur sans argent est livré pieds et poings liés au riche spéculateur. Mais, se demandera-t-on, comment les spéculateurs qui n'ont pas les ressources suffisantes se hasardent-ils à des opérations si dangereuses? C'est que les opérations sur marchandises se font à plusieurs mois de distance; que, dans l'intervalle, le temps beau ou mauvais peut faire prévoir une bonne ou mauvaise récolte, amener ainsi une très-forte baisse ou hausse et permettre de réaliser de grands bénéfices. Voilà ce qui les séduit. Enfin, il y a des spéculateurs en marchandises inexpérimentés, comme il y a des imprudents à la Bourse.

Cette simple comparaison entre les affaires de fonds publics et les marchandises suffit pour démontrer que, sur le marché des fonds publics, les affaires sont faites dans des conditions plus équitables que sur le marché des marchandises.

Ceci bien établi, peut-être répondra-t-on qu'il ne s'agit pas, au fond, de la moralité des affaires de Bourse en elles-mêmes; que, d'ailleurs, on les reconnaît indispensables; mais que le droit d'entrée à la Bourse a eu principalement pour but d'épurer le personnel qui la fréquente.

A ce point de vue, je suis très-frappé, monsieur le préfet, de l'effet absolument inverse qu'a produit l'établissement du droit d'entrée. Anciennement, il y avait à la Bourse une foule nombreuse, composée d'éléments très-divers, rentiers, propriétaires, commerçants. Les gens qui la fréquentaient ne faisaient pas tous les jours des affaires; beaucoup d'habitués de la Bourse n'y venaient que pour se tenir au courant des nouvelles et des bruits du jour, sans aucun parti pris de vendre ou d'acheter. Il existait en même temps un marché de petites valeurs sans consistance, alimenté par quelques douzaines de pauvres diables, achetant des actions dont le prix variait de 5 à 25 fr.

Si le droit d'entrée n'a eu pour but que de moraliser le marché en expulsant cette dernière catégorie de spéculateurs, il a terriblement dépassé le but, car il a amené la retraite de toute la clientèle riche; et maintenant, outre les agents de change, leurs commis et assesseurs, le marché n'est plus fréquenté que par d'anciens coulissiers, un petit nombre de banquiers cosmopolites et quelques individus désœuvrés qui constituent pour les agents de change une clientèle plus dangereuse que productive.

En somme, on peut affirmer sans crainte d'être démenti, que l'ancien personnel de la Bourse était beaucoup plus distingué que le personnel d'aujourd'hui. Par conséquent, ce n'est pas non plus sous ce rapport que le droit d'entrée a pu moraliser la Bourse.

Ainsi, qu'on s'attache au caractère des affaires qui se traitent à la Bourse ou au personnel qui la fréquente, on reconnaît que le droit d'entrée, s'il avait un but moral, l'a complétement manqué.

Cependant, pour ne négliger aucun côté de cette question, je crois devoir dire, en passant, un mot sur une nature d'affaires et de spéculateurs qui a soulevé de vives accusations et très-probablement déterminé en partie les mesures qui ont affaibli la puissance du marché des fonds publics; je veux parler de la spéculation à la baisse.

A la Bourse, comme partout ailleurs, il y a des gens qui voient tout en noir; ce sont, en général, des spéculateurs sans argent et sans titres, ceux que l'on appelle les baissiers; ceux qui rêvent chaque jour une catastrophe, voient dans le moindre événement matière à révolution, et espèrent tous les matins que quelque calamité publique viendra faciliter leurs opérations. Cette classe de misanthropes a, en général, survécu au droit d'entrée; elle fréquente encore la Bourse, qu'elle remplit de sinistres pronostics; mais, en revanche, la classe riche, qui lui faisait contre-poids, a complétement disparu. On ne sait pas assez à quel point la masse entière du public est instinctivement portée vers la confiance, et par conséquent vers la hausse. Aussi, plus la Bourse est fréquentée, plus les chances de hausse sont nombreuses, car tout le monde comprend les opérations de hausse, tandis que nul, en dehors des habitués qui font métier de la Bourse, ne sait ni n'ose opérer à la baisse, c'est-à-dire vendre à découvert, vendre ce qu'il n'a pas. Chacun sait au besoin acheter même ce qu'il ne peut pas payer; mais dans le public étranger à la Bourse, personne n'imagine de vendre ce qu'il ne possède pas.

Ainsi, de quelque côté que l'on se tourne, quel que soit l'aspect sous lequel on envisage l'effet du droit d'entrée, il demeure acquis qu'il n'a ni moralisé les affaires, ni épuré le marché, ni consolidé le crédit. Il a plutôt produit l'effet contraire, puisqu'il a éloigné la classe riche, et qu'il n'a laissé en possession du marché que la classe qu'il voulait certainement le moins favoriser : celle des baissiers.

Toutefois, en signalant comme je le fais le caractère général des spéculateurs à la baisse, je crois devoir faire remarquer l'injustice des colères soulevées par leurs opérations habituelles. On maudit les baissiers; on les regarde comme des gens dangereux; et cependant comment se feraient les hausses, s'il n'y avait pas de spéculateurs à la baisse? Organisez un marché où tout le monde achète et où personne ne vende, tel est cependant le problème naïf que posent, sans s'en apercevoir, les moralistes qui considèrent la spéculation à la baisse comme une espèce d'attentat. Il est certain cependant que, dans beaucoup de cas, les baissiers sont, à leur corps défendant, il est vrai, les agents les plus énergiques de la hausse, parce qu'ils facilitent les gros achats, et que leurs ventes, en comprimant le marché, lui donnent ensuite une plus grande expansion, lorsque, débordés par le mouvement ascensionnel, ils sont forcés de racheter.

En définitive, nous nous demandons si la moralité publique a quelque chose à voir dans ces opérations de hausse ou de baisse, qui se reproduisent sous toutes les formes dans toutes les branches de l'activité humaine, et qui sont la nécessité et l'essence même des affaires. Car il ne faut pas l'oublier: un grand marché de capitaux est une nécessité pour la société tout entière dans des États dont la richesse se compose en grande partie de valeurs mobilières; or, si le marché français n'a plus le monopole résultant du courant et de la concentration des capitaux, ce courant se portera vers un autre marché, favorisera d'autres nations, et la France se trouvera privée d'une force immense, dont l'expérience de 1852 à 1856 lui a indiqué toute l'étendue.

Cependant si la moralité publique était réellement offensée par le spectacle de la Bourse, je comprendrais peut-être qu'on sacrifiât la prospérité à la morale; mais je cherche l'immoralité à la Bourse, et lorsque je compare ce marché avec celui des marchandises, lorsque je lis les déclarations de faillites chaque jour constatées par le tribunal du commerce, lorsque je considère enfin tous les éléments dont se compose le marché des fonds publics, je cherche l'immoralité réelle comme l'immoralité relative, et je ne trouve rien qui justifie sérieusement l'anathème général d'où le droit d'entrée à la Bourse est sorti.

Il y a eu, dit-on, des pertes nombreuses faites à la Bourse par des gens inexpérimentés. Mais a-t-on jamais songé à détruire le commerce, parce qu'il y a des marchands qui font faillite par impuissance ou par bêtise?

Malheureusement, dans cette croisade contre la Bourse et les affaires, on n'a vu qu'un côté de la question; si l'on avait prévu que ce droit d'entrée, qui paraissait si peu de chose, aurait pour conséquence la destruction radicale du marché, on ne l'aurait pas établi; mais l'erreur sur la portée de ce droit fut si grande, qu'elle était même

partagée par les individualités financières les plus considérables.

Au mois de mai 1858, le président d'une compagnie de chemin de fer, connu non seulement par sa participation aux plus grandes affaires industrielles du temps, mais aussi par des écrits d'économie politique et de finance, ayant eu l'occasion d'exprimer son opinion dans une circonstance très-décisive, déclarait sans hésiter qu'il considérait l'établissement du droit d'entrée à la Bourse comme un acte de haute moralité accompli par le gouvernement de l'Empereur. Une pareille déclaration, dans les circonstances où elle était faite, ne contribua pas peu, nous le savons, au maintien du droit d'entrée, un instant mis en question.

Si l'on demandait aujourd'hui le sentiment de ce financier, je suis convaincu qu'il s'écrierait : « Le droit d'entrée est une calamité qui menace sérieusement la fortune publique, en anéantissant, peut-être pour toujours, le marché des capitaux, et en arrêtant ainsi toute prospérité commerciale et industrielle. »

Mais vous penserez peut-être, monsieur le préfet, que je me suis trop étendu sur ce point, puisqu'en principe le droit d'entrée est condamné, et que son maintien tient uniquement à des considérations tirées de l'intérêt des finances municipales et appuyées, au nom de l'équité, sur une assimilation très-singulière entre la Bourse et les halles et marchés.

Je réserve l'examen de cette question dans une troisième lettre, et je compléterai mes observations en signalant l'influence qu'a eue la Bourse sur la prospérité de la France, et le danger qu'il y aurait à persister dans la voie restrictive que l'on poursuit depuis si longtemps.

J. Mirès.

Troisième lettre à M. le sénateur préfet de la Seine.

Monsieur le préfet,

Par une assimilation, qui ne paraît ni exacte dans la forme, ni juste dans le fond, entre la Bourse, où se vendent et s'achètent les fonds publics, et les halles où se vendent et s'achètent les denrées de consommation, on a essayé de justifier, au nom de l'équité, soit le maintien du droit d'entrée, soit sa transformation en une charge annuelle pour les agents de change, ou en une participation dans les bénéfices de ces officiers ministériels.

Il est de règle, dit-on, que les places occupées par les marchands dans les halles et marchés, qui sont des établissements municipaux, produisent un droit de location à la Ville ; le marché des fonds publics se tenant dans le palais de la Bourse qui est aussi un édifice public, pourquoi les agents de change ne paieraient-ils pas leur place à la Bourse, comme les marchands paient la leur à la halle ?

Tel est le raisonnement que l'on vous attribue, monsieur le préfet ; je l'expose exactement et simplement. Je ne sais si je me trompe ; mais il me semble qu'il se réfute de lui-même. A la halle, c'est le marchand qui paie la place où il exerce son commerce en devenant l'intermédiaire entre le producteur et le consommateur ; rien de plus juste ; le marchand ne vend que dans son propre intérêt ; qu'il fasse des affaires dans une boutique ou sur le carreau de la halle, il paie ou aux particuliers ou à la Ville, un loyer proportionné à l'espace qu'il occupe. Mais les acheteurs ne paient rien, soit qu'ils viennent faire leur provision personnelle, soit qu'ils emportent sous leurs bras ou dans leur voiture des marchandises qu'ils se réservent de vendre dans un autre lieu. A la Bourse, au contraire, c'est le public qui paie. Donc, sous ce premier rapport, l'analogie est fausse.

Je remarque, en passant, que si les lois d'une saine économie politique permettaient jamais de gêner la liberté du commerce et la circulation des objets commerçables par l'établissement d'un droit d'entrée au marché, quel qu'il soit, les conséquences de ce droit, au point de vue de l'activité des transactions, seraient moins sensibles sur le marché des denrées que sur celui des fonds publics. D'abord, les intérêts de l'Etat n'ont rien à voir sur le premier de ces marchés ; car, d'une part, la marchandise qui s'y vend n'est pas celle de l'Etat, et, de l'autre, les besoins journaliers de la consommation suffiront à y conduire les vendeurs et les acheteurs, sans qu'il soit besoin de faire aucun effort pour les attirer.

En effet, les halles renferment les provisions indispensables à l'existence journalière de la population : quel que soit le droit qu'on impose pour y pénétrer, il y aura toujours un public qui s'y rendra forcément, soit comme consommateur, soit comme intermédiaire ; il n'en résultera qu'une charge plus grande qui augmentera le prix des denrées dans une certaine proportion ; le petit consommateur désertera peut-être le marché ; mais les transactions ne s'arrêteront pas, parce que les intermédiaires qui font des approvisionnements en masse, pourront les revendre librement au détail.

A la Bourse, c'est tout différent ; aucune nécessité impérieuse n'oblige le public de s'y rendre ; et les intermédiaires ou, comme on dit sur l'autre marché, les revendeurs ne sont pas tolérés, puisqu'aucune transaction sur les fonds publics et les valeurs industrielles ne peut avoir lieu publiquement en dehors de l'enceinte privilégiée. Aussi, le droit d'entrée à la Bourse a-t-il presque entièrement arrêté les transactions, dès qu'il a eu éloigné la classe riche qui formait la principale clientèle des fonds publics.

La Bourse est, à cet égard, dans la situation de tous les magasins ; le marchand qui aurait l'imprudence d'exiger du public un droit d'entrée dans sa boutique la verrait bientôt déserte, malgré le bas prix, la bonne qualité et l'utilité de sa marchandise. Les marchands comprennent si bien cette vérité que la plupart mettent au-dessus de leur devanture un écriteau où on lit en grosses lettres : *Entrée libre.*

Vous m'objecterez peut-être, monsieur le préfet, que le droit d'entrée n'a pas aussi complétement que je le prétends chassé le public de la Bourse, puisque les tourniquets réalisent encore des recettes importantes.

Je ne puis connaître le chiffre exact de ces recettes, puisqu'elles sont confondues dans le budget municipal avec d'autres articles, de sorte qu'on n'en peut pas constater les fluctuations ; mais je ne crois pas me tromper en affirmant que, de 1857 à ce jour, elles ont subi une diminution chaque jour plus sensible. J'ajoute que les recettes des premières années se ressentaient nécessairement du grand mouvement de prospérité qui, de 1852 à 1856, avait fait de la Bourse de Paris le premier marché qui ait jamais existé ; car, dans la plus grande splendeur de la Hollande et de l'Angleterre, ces anciens centres du commerce du monde, leurs marchés de capitaux n'avaient jamais atteint le degré de puissance que la Bourse de Paris avait acquis sous l'action bienfaisante des mesures financières prises depuis le 2 décembre 1851 jusqu'en 1856. Les effets d'une si grande prospérité ne pouvaient s'arrêter du jour au lendemain ; mais ils se sont graduellement affaiblis, et l'on peut prévoir le jour prochain où la Bourse ne sera plus fréquentée que par les agents de change, leurs assesseurs et leurs remisiers.

Ainsi, pendant que le droit d'entrée à la Bourse empêche le public d'y entrer, parce qu'aucune nécessité impérieuse ne l'oblige à encourir cette espèce d'amende, à la halle, au contraire, la nécessité de s'approvisionner y conduirait forcément, sinon les consommateurs, du moins les intermédiaires, quelle que fût la quotité de la redevance à payer.

Vous voyez, monsieur le préfet, qu'on peut soutenir sans paradoxe que, si un droit d'entrée au marché pouvait être raisonnablement établi, il serait relativement moins nuisible dans les halles qu'à la Bourse.

Mais si la différence est grande entre les halles et la Bourse, elle est bien plus sensible encore entre les marchands et les agents de change.

En principe, les agents de change, quoique soumis à la patente comme les commerçants, ne sont pas eux-mêmes des commerçants : ce sont des officiers ministériels chargés comme intermédiaires de la négociation des fonds publics, et ils sont si peu commerçants, qu'il leur est formellement interdit de faire des affaires pour leur compte. On ne peut donc pas les assimiler aux marchands des halles, puisque ces derniers achètent et vendent pour leur compte, à leurs risques et périls, sans être assujettis à aucune discipline particulière, sans relever d'aucune autorité.

Les agents de change, au contraire, relèvent directement du gouvernement qui peut les casser, les destituer sans jugement, par une simple mesure administrative, s'ils s'écartent des prescriptions insérées dans les lois et règlements de leur institution.

Enfin, les marchands peuvent s'établir partout où bon leur semble; au contraire l'agent de change ne peut exercer son ministère qu'à la Bourse même.

Ainsi, monsieur le préfet, le principe de justice distributive en vertu duquel vous voudriez faire payer aux agents de change leur place à la Bourse, comme les marchands paient leur place à la halle, manque absolument de base ; et il y a peut-être moins de raisons pour faire payer aux agents de change leur entrée à la Bourse, qu'il n'y en aurait à faire payer aux avoués leur entrée au Palais de justice.

D'ailleurs, l'assimilation entre les agents de change et les marchands de la halle, fût-elle aussi exacte qu'elle est fausse, il serait encore très fâcheux, au point de vue de l'intérêt public, que les agents de change payassent une redevance quelconque.

Veuillez donc remarquer, monsieur le préfet, que la gratuité de la Bourse n'avait pas été établie au profit personnel des agents de change, mais uniquement en vue de faciliter la constitution et le développement du crédit de l'Etat. Or, que le marché des fonds publics soit frappé par un droit d'entrée qui en exclut le public, ou qu'il soit la propriété d'une corporation privilégiée qui, naturellement, le dirigera plutôt dans un sens favorable à ses intérêts qu'au profit de l'intérêt général, qu'arrivera-t-il? c'est que le marché pourra être compromis par des intérêts privés, comme il l'a été par le droit d'entrée.

Je suis bien convaincu, monsieur le préfet, que si vous attribuiez au marché des capitaux l'immense influence politique que je lui suppose, vous seriez, comme moi, frappé du grave inconvénient qu'il y aurait à livrer ce marché à une corporation.

Vous reconnaissez déjà le préjudice fait aux affaires par le droit d'entrée, puisque vous avez engagé des négociations pour régler les conditions de sa suppression avec le syndicat des agents de change. Mais, gardien peut-être trop scrupuleux en ce cas des finances de la Ville, vous ne vous êtes cru autorisé à consentir à la suppression du droit d'entrée qu'à la condition de rétablir à la caisse municipale une recette équivalente au montant de ce droit, et vous avez, dit-on, demandé aux agents de change une annuité de 600,000 fr. représentant à peu près le produit des tourniquets. Pour couvrir les agents de change de cette charge nouvelle, il fallait, à leur tour, leur accorder une compensation ; on s'arrêta à l'idée d'une augmentation de 5 0/0 sur le courtage; mais, ce point admis provisoirement, vous eûtes la pensée d'exiger que le montant brut de ces 5 0/0 fût attribué à la Caisse municipale. Vainement les agents de change objectaient-ils que l'intérêt du capital engagé dans leurs charges ne devait pas, ne pouvait pas être atteint ; que les frais d'exploitation, devenus de plus en plus lourds, que les pertes si fréquentes qu'ils éprouvaient, réduisaient considérablement leurs bénéfices effectifs.

Toutes ces considérations ont été écartées, et vous avez persisté à exiger la remise entière des 5 0/0 à prélever sur le produit brut des charges. Cette persistance a entraîné la rupture des négociations, et l'annihilation de plus en plus complète du marché des fonds publics a été la conséquence de cette querelle de sous. Ce n'est pas sans raison que je la qualifie ainsi, car, en réalité, que représente ce droit d'entrée dans les recettes municipales? J'affirme que, pour l'année 1860, il n'atteindra pas 500,000 fr. nets; et si l'on compense ce chiffre avec la perte que le Trésor éprouve par suite de la diminution des droits de timbre prélevés sur les bordereaux et dont le produit baisse chaque jour en raison même de la stagnation des affaires, on reconnaîtra qu'en définitive le résultat net atteint à peine 200,000 fr. par an. Ainsi, voilà à quoi tient la grandeur ou la décadence du marché des fonds publics, et par conséquent la prospérité financière et industrielle du pays!

Ce n'est cependant pas là le côté le plus curieux de cette affaire. Il y a quelque chose qui me paraît plus singulier encore, c'est que les véritables notions du crédit soient obscurcies ou inconnues à ce point qu'un administrateur dont la renommée est européenne, qu'un membre du plus grand corps politique de l'Etat, qu'un homme consommé dans le maniement des plus grandes affaires, qu'en un mot le préfet de la Seine ait pu caresser et soutenir l'idée de faire de la ville de Paris l'associée des agents de change de Paris. Tel est l'entraînement rapide d'une erreur en pareille matière que vous ne paraissez pas, monsieur le préfet, avoir entrevu l'éclipse considérable que subiraient les principes de morale puritaine si hautement professés dans ces derniers temps, le jour où il y aurait confusion d'intérêts entre les finances municipales et les opérations de Bourse.

Y pensait-on bien, d'ailleurs? Quoi ! la Ville serait intéressée dans les charges d'agent de change, et par conséquent elle aurait le droit d'envoyer son inspecteur des finances vérifier et compulser les livres, afin de prévenir et de constater les fausses déclarations qui pourraient la priver d'une part quelconque de ses bénéfices!

Je sais, monsieur le préfet, que vous avez repoussé vivement la pensée d'user de ce droit de contrôle et que vous avez offert de vous en rapporter aux déclarations de la chambre syndicale. Cette réserve même, qui fait l'éloge de vos intentions et de votre caractère, prouve cependant que vous aviez compris vous-même toute la gravité de la situation nouvelle que vous alliez créer à la Ville, aux agents de change et au public qui compose leur clientèle. Mais il ne s'agit pas ici de vos dispositions personnelles, qui sont comme toujours pleines de droiture et de dévouement au bien public; il s'agit d'un principe que vous voulez appliquer, principe dangereux, qui établirait une collision fâcheuse entre les intérêts administratifs et les intérêts particuliers, et qui, s'il se fût produit à d'autres époques, en 1848, par exemple, eût été repoussé par les hommes d'ordre et par vous-même tout le premier, comme entaché de socialisme.

Telle est cependant la portée réelle d'une mesure à laquelle vous n'avez très-certainement attaché d'autre caractère et d'autre importance que ceux d'une ressource financière. Il y a même, j'en suis sûr, des gens qui trouvent cela tout simple ; votre conseil municipal, lui-même, composé d'hommes distingués par leur situation et leurs lumières, vous approuve sans restriction.

Et pourtant, lorsqu'on y réfléchit un instant, on recule devant les conséquences d'une semblable proposition. Comment ! les agents de change, ces confidents de toutes les transactions financières, pourraient être soumis à une investigation administrative ! La disposition fondamentale des lois et décrets concernant la profession d'agent de change, celle qui prescrit, d'une manière absolue, le secret des opérations, serait ainsi

violée dans son principe par un simple règlement d'administration !

Non, cela ne se peut pas ; et bien que cette combinaison soit, pour le moment, écartée, elle est remplie de trop de périls pour que je ne m'efforce pas, en les signalant, d'empêcher qu'elle ne soit reproduite. Au point de vue politique, non-seulement à l'intérieur, mais à l'étranger, elle aurait les plus fâcheuses conséquences ; le gouvernement de l'Empereur se montre justement blessé lorsque des feuilles étrangères, inspirées par la haine et l'envie, calomnient nos institutions et représentent la France comme un pays privé de toute liberté politique, et gêné même dans l'exercice de ses libertés civiles. Comment donc le gouvernement de l'Empereur souffrirait-il qu'on appliquât une mesure qui ferait intervenir le système administratif dans toutes les opérations financières, et donnerait au préfet de la Seine le droit de connaître et de surveiller légalement toutes les transactions confiées par les citoyens à l'habileté et à la discrétion d'agents déjà investis d'un monopole et nommés par le chef de l'État ? Déjà le registre d'abonnement, tenu à l'entrée de la Bourse, fait connaître à l'autorité le nom des personnes qui fréquentent le marché des fonds publics ; la mesure proposée compléterait cet état de choses, en faisant connaître la nature des opérations auxquelles elles se livrent.

La sécurité et la liberté des transactions seraient alors anéanties ; et certes, qui donc serait assez ennemi de l'Empire et de l'Empereur pour oser soutenir que ce qui diminue la sécurité et la liberté des citoyens peut profiter au gouvernement noble et sage de Napoléon III ? Au dehors, nos relations financières se trouveraient tout d'un coup rompues ; la France serait isolée de toutes les grandes opérations internationales qu'engendrent aujourd'hui le développement des richesses mobilières et les facilités de communication entre les peuples ; et l'espèce de muraille chinoise qui défend aujourd'hui les approches du palais de la Bourse, se trouverait reportée aux frontières.

Je soupçonne que les causes qui ont dû le plus contribuer à diminuer, aux yeux du premier magistrat du département de la Seine, l'importance véritable du marché des fonds publics, c'est sans aucun doute le degré de prospérité auquel les finances de la ville sont parvenues sans le secours de la Bourse ; c'est aussi le mouvement prononcé qui a donné une si forte plus-value aux terrains de Paris dans certains quartiers ; c'est enfin le développement de l'industrie des bâtiments, chaque jour plus active. Vous avez sans doute pu conclure, de tous ces faits, que la Bourse n'est pas absolument indispensable pour le crédit et les affaires.

Mais, monsieur le préfet, ces faits ont-ils bien la signification que vous avez été naturellement porté à leur attribuer ? Je crois facile, au contraire, d'établir que, sans la prospérité passée de la Bourse, la ville n'aurait trouvé ni facilité pour ses emprunts, ni plus-value pour ses terrains, ni développement dans l'industrie des bâtiments, puisque ces facilités correspondent précisément à la puissance du capital, qui n'existait pas avant les années de prospérité qui ont suivi l'établissement de l'Empire. Quelle peut donc être la cause de l'accroissement rapide du capital en France depuis le 2 décembre 1851 jusqu'à l'année 1856 ? Par quel miracle la France fut-elle tout à coup en possession de ressources si considérables, qu'on trouvait facilement à la Bourse de Paris des centaines de millions pour des entreprises de toute nature et pour tous les pays ?

Est-ce que la culture avait été améliorée au point de produire plusieurs récoltes par an ? Est-ce que le commerce français avait découvert quelques colonies lointaines qui aient versé à la métropole des centaines de millions sans compensation ?

Si l'on ne peut attribuer l'origine de notre richesse récente à l'augmentation des produits de la terre ou à des mines d'or subitement découvertes et appartenant à la France, il faudra bien reconnaître que le travail, enfanté par la prospérité de la Bourse, a seul produit l'abondance des capitaux dont nous avons été témoins. Il est en effet de la dernière évidence que le développement du crédit, en élevant le niveau de la richesse publique, augmente le bien-être et donne, par suite, à chacun plus de facilité pour satisfaire ses besoins ; de là une consommation plus grande et, par suite, une plus forte production.

La création d'entreprises nouvelles, en mettant en valeur des richesses enfouies dans le sol, telles que minerai, houille, pierres, etc., etc., accroît encore la richesse circulante, en transformant ces matières inertes en instruments de travail.

Et, voyez, monsieur le préfet, la puissance du crédit ! Lorsque toutes ces matières enfouies dans les entrailles de la terre en sont extraites, et que, éparses ou réunies, elles produisent un revenu de 5 0/0 par an, soit 40 c. par mois, ce n'est qu'un accroissement de produit peu considérable ; mais lorsque, par la puissance du marché des capitaux et de l'association, ce revenu de 5 fr. est capitalisé et transformé en valeur circulante, il représente sur-le-champ un capital de 100 fr., c'est-à-dire un capital vingt fois plus fort. Or, de 1852 à 1856, le travail sur toutes les parties du territoire français fut tellement actif et développé, grâce à la protection accordée aux affaires, aux facilités résultant de l'ouverture des chemins de fer qui amena, de toutes parts, l'économie des transports ; grâce enfin au concours donné par la Banque de France aux valeurs mobilières, que cet ensemble de circonstances étendit ensuite ses effets à toute l'Europe et produisit de grands et nouveaux revenus qui se capitalisèrent sur-le-champ. Telle fut la véritable origine de ces immenses richesses qui se sont révélées de 1852 à 1856, et qui, en étonnant le monde, ont si fortement contribué à la consolidation de l'Empire, puisque c'était à l'Empereur et à la sagesse de ses mesures financières que l'Europe était redevable de l'immense bien-être qu'elle éprouvait.

Mais si l'activité imprimée aux travaux de la paix en France se répercuta dans toute l'Europe, n'était-ce pas par le concours du marché français, et la Bourse de Paris n'était-elle pas le foyer de ce beau mouvement qui faisait de l'Europe une même famille ? Si au lieu de détruire ce marché il avait été maintenu, il eût produit l'union des peuples par les liens de l'intérêt, et fixé à jamais les sympathies de l'Europe pour la France et l'Empereur.

Malheureusement, ce mouvement s'est arrêté parce que le marché de Paris qui lui donnait la vie a été comprimé le jour où le droit d'entrée a été inauguré, et lorsque la liberté de circulation a été retirée en France aux valeurs mobilières.

Mais les résultats obtenus par cinq années de prospérité ne pouvaient pas être complétement détruits ; le capital créé subsistait ; et s'il ne se trouvait plus d'emploi à la Bourse et dans les entreprises nouvelles, il était évident qu'il chercherait une autre destination. Les grands travaux de Paris étaient une occasion favorable ; aussi l'activité qui régnait naguère à la Bourse a-t-elle passé dans les opérations de terrains ; seulement il y a cette différence dans les deux situations, que la Bourse commanditait le travail et créait par suite des richesses nouvelles, tandis que les opérations sur les terrains à Paris n'ont d'autre effet que d'amener une plus-value qu'il ne faut pas confondre avec l'accroissement de richesses produit par le travail ; ensuite la conséquence de cette plus-value se traduit naturellement par un renchérissement des loyers ; enfin, la spéculation, transportée uniquement sur les terrains à bâtir dans certaines parties de la capitale, amène un si grand développement de l'industrie des bâtiments, et par suite l'élévation du prix des matériaux servant à la construction, qu'il en

résulte une seconde et irrésistible cause de l'augmentation des loyers de Paris.

Me permettrez-vous de vous faire remarquer, monsieur le préfet, que les charges nouvelles qui atteignent les habitants de Paris, et qui résultent de cette prospérité des terrains et des bâtiments, sont des charges sans compensations pour l'intérêt public, puisqu'on a supprimé l'instrument qui multipliait le capital par le travail, et qui mettait en valeur sur tous les points du territoire les matières inertes que le capital associé et le marché des fonds publics peuvent seuls vivifier ?

Si je ne me suis pas trompé sur les causes qui ont pu contribuer à vous dissimuler le véritable rôle du marché des fonds publics dans notre organisation sociale, j'ose croire que les considérations que j'ai l'honneur de vous soumettre modifieront votre opinion et vous amèneront à reconnaître que la prospérité passée a seule favorisé l'ensemble des opérations et des travaux dont votre administration a eu l'heureuse initiative.

Quoi qu'il en soit, et dans mon ardent désir de vous faire partager ma conviction sur la nécessité de ne porter aucune entrave au marché des capitaux, et sur les conséquences malheureusement trop peu étudiées que la marche des affaires financières a exercées et exerce encore sur la politique générale, je suis forcé de remettre à une quatrième et dernière lettre le complément de ma pensée.

J. Mirès.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du Comptoir d'escompte de Paris a eu lieu le 2 octobre courant, dans la salle des séances du Grand-Orient de France.

Cette assemblée avait pour but de demander aux actionnaires l'autorisation d'user de la faculté réservée par l'article 2 des statuts d'élever le capital du Comptoir de 20 à 40 millions de francs.

Après la lecture du rapport du Conseil d'administration que nous publions ci-après *in extenso*, l'assemblée a approuvé les résolutions suivantes :

1° Le taux d'émission des 40,000 actions formant le complément du fonds social du Comptoir est fixé à 580 fr., dont 500 fr. applicables au capital et 80 fr. à la réserve. Le prix de chaque action nouvelle sera payable, savoir : 180 fr. en souscrivant, et les 400 fr. de surplus par fraction de 100 fr., du 10 au 20 novembre, du 10 au 20 décembre 1860, du 10 au 20 janvier et du 10 au 20 février 1861 ;

2° Tout versement non effectué aux époques ci-dessus sera passible d'un intérêt de retard, à raison de 5 0/0 par an. Un intérêt égal au taux de l'escompte de la Banque de France sera bonifié aux souscripteurs qui devanceront ces termes ;

3° Les actions nouvelles entreront en partage des bénéfices à partir du 1er janvier 1861, et jouiront en conséquence, comme les actions anciennes, du dividende payable le 1er août suivant ;

4° Les actionnaires du Comptoir seront seuls admis à prendre part à la souscription. Ils auront droit à une action nouvelle pour une action ancienne. Ils pourront en outre souscrire éventuellement et par préférence un même nombre d'actions dans les titres restés disponibles. Cette seconde souscription sera réductible suivant l'importance des demandes de même nature, et les versements ne seront réclamés qu'après la répartition faite entre les souscripteurs dans les dix jours qui suivront la clôture de la souscription, et en raison du nombre d'actions qui leur aura été attribué.

La souscription sera ouverte du 10 au 20 octobre dans les bureaux du Comptoir d'escompte.

F. Grimaud.

COMPAGNIE ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Assemblée générale du 25 septembre 1860.

Le 25 septembre dernier a eu lieu, à Genève, la réunion générale annuelle des actionnaires de cette Compagnie.

M. le comte Adrien de Lavalette, vice-président du Conseil d'administration a ouvert la séance, et après avoir régulièrement constitué le bureau, il a cédé le fauteuil de la présidence à M. William Austin, membre du Conseil d'administration. M. de Lavalette a ensuite donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration. Ce document, d'une grande étendue et d'une importance toute particulière pour les actionnaires de la Compagnie, en raison surtout de la situation nouvelle qui lui est faite par suite de l'annexion à la France de la province du Chablais, ne nous a pas encore été communiqué ; mais nous pouvons annoncer à nos lecteurs qu'il sera publié en entier dans notre prochain numéro. Nous nous bornons aujourd'hui à donner le texte des propositions qui forment la conclusion du rapport et qui ont reçu la sanction de l'assemblée.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Première résolution. — L'Assemblée générale approuve le rapport de la commission des comptes nommée dans l'Assemblée générale du 4 août 1859.

Deuxième résolution. — Les rapports et les comptes présentés au nom du Conseil d'administration sont approuvés.

Troisième résolution. — L'Assemblée approuve le projet du prolongement de la ligne d'Italie jusqu'à celle de Lyon à Genève sur le territoire français, pour être exécuté au moyen d'une subvention de l'État, d'une garantie d'intérêt ou du bénéfice de la loi de 1852 ; elle donne à son Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus pour contracter avec le gouvernement français toutes conventions au sujet de ce chemin de fer.

Quatrième résolution. — Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour améliorer le service du Simplon, pour faire, avec tous les gouvernements intéressés, toutes conventions relatives à la traversée de la montagne.

Cinquième résolution. — L'Assemblée donne au Conseil d'administration de nouveaux pouvoirs pour traiter avec le gouvernement de Genève des modifications que la prolongation votée nécessiterait dans la concession de Genève.

Sixième résolution. — L'Assemblée donne tous pouvoirs au Conseil d'administration pour traiter avec le gouvernement sarde de la section d'Arona à Sesto-Calende et de la jonction avec les chemins lombards.

Septième résolution. — L'Assemblée générale, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés comme Assemblée générale extraordinaire par les art. 36, 44 et les paragraphes 15 et 16 de l'art. 20, et notamment en ce qui concerne l'accroissement de son réseau, décide qu'en prévision de nouvelles concessions à demander aux gouvernements français et sarde, le capital social sera modifié et augmenté.

Elle décide aussi qu'en modifiant le fonds social, la conversion des actions en retard sur les versements, sera opérée, autant que possible, d'après les principes des conversions déjà opérées dans d'autres compagnies.

Huitième résolution. — L'Assemblée donne au Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus pour s'entendre et conclure avec les gouvernements intéressés, afin de déterminer les changements à opérer dans le chiffre du capital, dans la nature des titres et dans la fixation de leur nombre respectif, par suite notamment de la conversion des actions non libérées.

Neuvième résolution. — L'assemblée décide en outre qu'une commission de cinq membres ayant voix consultative sera chargée d'étudier et de présenter au Conseil d'administration le mode de transformation du capital social dans un délai de deux mois.

L'assemblée décide que cette commission sera composée de MM. Dubousset, Devaux, comte de la Pierre, de Testa, Letulle, Blondeau, Mercier et Ecupé.

Dixième résolution. — L'assemblée vote des remerciments et des félicitations à la majorité du Conseil d'administration :

1° Pour le choix qu'elle a fait des quatre nouveaux administrateurs;

2° Pour l'énergie qu'elle a montrée contre les obstacles de tous genres qui ont entravé sa marche jusqu'à ce jour.

Elle émet le vœu que le nouveau Conseil se complète dans le même sens le plus tôt possible.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a voulu profiter, comme l'année dernière, de la réunion générale des actionnaires pour inaugurer avec un certain éclat la seconde section de son

réseau, comprise entre Martigny et Sion. Cette inauguration a eu lieu le 27 septembre en présence du président du conseil d'État du Valais entouré des principales autorités du canton. Plusieurs membres du conseil d'État de Genève avaient répondu à l'invitation du Conseil d'administration. L'espace compris entre Martigny et Sion a été franchi en une heure.

Un incident regrettable, que tous les journaux politiques ont raconté, a troublé un instant une cérémonie qui devrait au contraire rapprocher les esprits comme elle rapproche les intérêts. Nous voulons d'autant moins nous y arrêter qu'il ne nous est pas démontré que les cris et les insultes de quelques furieux puissent être considérés comme l'expression des véritables sentiments de la Suisse envers la France.

Ce qui s'est passé dans le reste de la journée a été, d'ailleurs, de nature à effacer toute impression fâcheuse.

Au banquet qui a réuni les autorités et les personnes invitées, on a remarqué parmi les nombreux toasts échangés entre les représentants du gouvernement suisse et ceux de la Compagnie, celui de M. de La Valette, porté à la Confédération suisse, à la France et à l'Empereur, et qui a été accueilli par les cris unanimes de: *Vive l'Empereur! Vive la France! Vive la Confédération!*

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 29 SEPTEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 29 septembre
Paris-Méditerranée	51.116 32	908 75
Nord	45.756 34	965 »
Orléans	32.555 29	1305 »
Ouest	31.725 91	551 25
Est	28.012 67	633 50
Bességes	25.969 06	440 »
Genève	20.083 31	353 »
Midi	20.032 08	503 75
Ardennes	15.062 57	440 »
Dauphiné	15.098 52	590 »
Autrichiens	10.420 63	477 50
Madrid à Alicante	Au 22 septembre 25.068 60	533 75
Lombardo-Vénitiens-Sud	23.840 18	471 25
Victor-Emmanuel	16.067 41	380 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Le 5 septembre dernier, les actionnaires de la Compagnie royale des chemins de fer portugais se sont réunis en assemblée générale à Lisbonne, conformément à la convocation faite par le Conseil d'administration, et aux annonces publiées dans le journal officiel de Lisbonne et dans les journaux de Paris et de Londres, selon les prescriptions de l'art. 48 des statuts.

L'assemblée générale a été présidée par le conseiller d'État, pair du royaume, directeur général du commerce et de l'industrie, M. Joaquim Larcher.

Après avoir constaté que les actionnaires présents et représentés étaient au nombre de 43, qu'ils réunissaient 43,446 actions et 572 voix, c'est-à-dire plus de la dixième partie du capital social, conformément à l'art. 37 des statuts, le président lit le décret en date du 4 septembre 1860, qui le désigne pour présider l'assemblée générale, ainsi que les art. 31 à 45 des statuts relatifs à la convocation, constitution et au mode de délibération des assemblées générales. Puis, il procède à la formation du bureau, selon le paragraphe 2 de l'art. 39 des statuts.

Le président ayant déclaré l'assemblée générale régulièrement constituée, donne la parole à M. Mesquita, désigné pour remplir les fonctions de secrétaire, qui lit le rapport présenté aux actionnaires.

Ce rapport constate qu'après la clôture de la souscription publique, qui a été totalement remplie, les personnes désignées par M. de Salamanca pour faire partie du Conseil d'administration, art. 20 des statuts, ayant désiré que leur mandat fût soumis à l'approbation des actionnaires français qui avaient pris une si large part à la formation du capital social, le gouvernement portugais a bien voulu, par une ordonnance royale en date du 26 avril 1860, autoriser exceptionnellement la réunion d'une assemblée générale à Paris, en abrégeant les délais de convocation, art. 36. Cette assemblée générale a eu lieu le 11 mai dernier, et a ratifié par une résolution unanime la nomination des dix-sept administrateurs dont les noms suivent :

MM. maréchal duc de Saldanha, vicomte de Paiva, Fortunato Chamiço, Roldan, José de Salamanca, A. Llorente, J. de Zaragoza, de la Gandara, J. de la Fuente, E. Blount, Lichtlin, J. de la Bouillerie, Chatelus, vicomte P. Daru, G. Delahante, Dalloz, Retortillo.

Une ordonnance royale du 20 juin est venue confirmer, en lui donnant une approbation officielle, cette composition du Conseil, et a déclaré, en outre, que la Compagnie, ayant justifié de la réalisation de son capital social, était définitivement constituée.

Le Conseil d'administration a pensé cependant qu'il devait se conformer strictement aux prescriptions des statuts, art. 35 : l'assemblée générale doit avoir lieu à Lisbonne, siége officiel de la Société.

Le rapport détaille les questions sur lesquelles on est appelé à délibérer. Il fait connaître la situation de l'entreprise et les conditions de la concession.

Il annonce que le recouvrement du deuxième versement de 100 fr. sur les actions s'est opéré intégralement, et qu'il a été réalisé 14 millions, soit 40 0/0 sur le montant du capital social.

Le Conseil d'administration se félicite du choix de Sa Majesté, qui a daigné lui adjoindre M. Mello Archer, comme commissaire royal.

Le rapporteur donne les renseignements suivants sur l'état des travaux et la marche qu'ils ont suivie depuis le 30 mai dernier.

ÉTAT DES TRAVAUX.

Ligne de Lisbonne à Badajoz. Étendue, 269 kilomètres. Les travaux de cette ligne ont reçu, depuis le mois de mai jusqu'au 1er septembre, un développement considérable.

Cette ligne est divisée en cinq sections. La première s'étend de Lisbonne à Santarem et comprend 75 kilomètres. 68 kilomètres de cette section sont exploités et elle sera terminée au mois de décembre 1860. 1,200 hommes sont employés pour les travaux.

La deuxième section va de Ribeira de Santarem à Constancia. Son étendue est de 45,950 mètres. Tous les terrassements et les travaux d'art sont concédés à des entrepreneurs et les travaux commencés emploient 800 hommes.

La troisième section va de Constancia à Pont de Sor. Son étendue est de 48,320 mètres. 1,500 hommes y travaillent.

La quatrième section va de Pont de Sor à Assumar et contient 54,200 mètres. 1,000 ouvriers sont occupés sur cette ligne.

La cinquième section va d'Assumar à la frontière d'Espagne. Son étendue est de 44 kilomètres. Le gouvernement n'ayant pas encore approuvé les projets, les travaux ne sont pas commencés.

Toutes les expropriations sont faites et payées pour les quatre premières sections, auxquelles on travaille en ce moment.

En résumé, la ligne de Lisbonne à Badajoz comprend une étendue de 269 kilomètres. On travaille avec activité sur une étendue de 225 kilomètres; 4,500 ouvriers sont employés sur cette ligne.

Ligne de Lisbonne à Porto. — Cette ligne a une étendue de 217 kilomètres. Elle se divise en cinq sections. Son embranchement sur la ligne de Badajoz se fait dans le voisinage de Ponte da Pedra.

Sur les quatre premières sections les études ne sont pas complétement terminées; mais elles le seront incessamment, et les travaux pourront bientôt commencer.

La cinquième section qui va des environs d'Angeja à Porto a 40 kilomètres en construction; plus de 1,000 ouvriers y sont employés.

On voit que pour un espace de temps aussi court les travaux ont reçu une très-vive impulsion.

Quant à la question des produits probables, le rapport indique qu'avec les tarifs actuels les recettes des chemins de fer exploités ne pourraient donner qu'une idée très-fausse du mouvement des affaires dans l'avenir. Il suffit de dire que le mouvement proportionnel des voyageurs sur la section de Santarem, qui n'aboutit encore qu'à une rivière peu navigable, dépasse déjà celui de la meilleure des lignes espagnoles.

Le Conseil d'administration demande à l'assemblée générale une nouvelle confirmation de son mandat.

Il propose la nomination d'un nouvel administrateur désigné par M. de Salamanca et la rémunération due pour les jetons de présence.

Enfin il demande les plus amples pouvoirs pour modifier les statuts, en tout ou en partie.

en se mettant d'accord avec le gouvernement portugais.

Toutes les propositions du Conseil d'administration sont adoptées à l'unanimité.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée après un vote de remerciments au président.

Le procès-verbal est signé par le président, les scrutateurs et le secrétaire.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

20 octobre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 99, à Paris (Voir pour les détails l'avis placé en tête du journal.)

22 octobre. — **Compagnie du chemin de fer de Séville à Xérès et de Puerto-Réal à Cadix.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Madrid, au siége social, calle del Turco, 6. Dépôt de 30 actions quinze jours avant la réunion à Madrid, au siége social, et à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, rue de Provence, 50.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

30 septembre. — **Société J.-F. Cail et Cᵉ.** Paiement de 25 fr. par action, à titre d'intérêt pour le premier semestre de l'exercice 1859-1860, au siége social, quai de Billy, 48.

1ᵉʳ octobre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement du coupon semestriel, soit 12 fr. 50 c. par action. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1ᵉʳ octobre. — **Société générale des chemins de fer romains** (ligne de Rome à Frascati). — Paiement des coupons arriérés sur les titres de l'ancienne Compagnie de Rome à Frascati. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal et celui qui le précède relatif à la répartition des actions.)

1ᵉʳ octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement du coupon semestriel, soit 10 fr. par action. (Voir l'avis publié en tête du journal du 29 septembre.)

1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre d'intérêt et de 1ᵉʳ dividende. (Voir aux annonces du 15 septembre).

1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 50 à titre d'intérêt sur l'exercice 1860. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les actions du premier emprunt, soit 7 fr. 39 c. par action, impôt déduit, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les actions, soit 13 fr. par action, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1ᵉʳ novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement de 14 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr. à titre d'intérêts pour le premier semestre de 1860; cette somme viendra en déduction de l'appel de 50 fr. par action, qui aura lieu à cette époque. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

5 octobre. — **Pont de Beaucaire.** — Paiement de 23 fr. 30 c. par action à titre de dividende, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

15 octobre. — **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderies de Fourchambault, Montluçon et Imphy.** — Paiement de 6 fr. par action pour solde du dividende de 1858-1859, place Vendôme, 16.

16 octobre. — **Société des mines de la Loire.** — Paiement de 5 fr. par action, montant de l'à-compte sur le dividende de l'exercice 1860. (Voir aux annonces.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement de 9 fr. par action montant des bénéfices du premier semestre de l'exercice 1860. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Saint-Étienne.** — Paiement de 5 fr. par action montant des bénéfices du premier semestre de 1860. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement de 3 fr. 50 c. par action. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

1ᵉʳ novembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. par action, sous déduction de l'impôt.

1ᵉʳ novembre. — **Chemins de fer de l'Est.** Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. pour les actions nominatives, et 19 fr. 56 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

Service des Obligations.

1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié en tête du journal du 29 septembre.)

1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 17 c. par obligation au porteur et 12 fr. 50 c. par obligation nominative; à Paris, Lyon, Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1ᵉʳ octobre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon. (Voir aux annonces du 15 septembre.)

1ᵉʳ octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1ᵉʳ octobre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Intérêts sur les obligations, à Paris et à Marseille, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Cᵉ, rue Impériale, 13.

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 20 octobre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Dernier délai pour la libération des actions sous peine de déchéance. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

1ᵉʳ novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

Chemin de fer I. R. P. impératrice Elisabeth. — Liste des actions tombées en déchéance par suite de versements non effectués. (Voir l'avis officiel communiqué par la Compagnie et publié à nos annonces de ce jour.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

1ᵉʳ octobre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 20 septembre, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces du 29 septembre.

27 octobre. — **Société J.-F. Cail et Cᵉ.** — Remboursement à 550 fr. des obligations sorties au tirage du 27 septembre dernier. La liste officielle de ces obligations est publiée à notre numéro de ce jour, page 820.

1ᵉʳ novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0, sorties au tirage semestriel du 22 septembre, et dont on trouve le résultat officiel dans le tableau publié dans notre numéro du 29 septembre, page 790.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

15 octobre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Tirage au sort de 32 obligations de l'emprunt de 1858, au siége de la succursale, boulevard de Strasbourg, 65, à 2 heures de relevée.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

10 au 20 octobre. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Émission de 40,000 obligations nouvelles. (Voir l'avis, page 826.)

6 octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Émission de 55,000 actions nouvelles. (Voir notre numéro du 22 septembre, page 781.)

F. G.

TABLEAU DU REVENU QUINQUENNAL DES PRINCIPALES VALEURS A REVENU VARIABLE NÉGOCIÉES EN EUROPE OCCIDENTALE ET CONTINENTALE.

A Monsieur le Directeur du Journal des chemins de fer.

Monsieur le directeur,

Un économiste allemand (M. le comte Auguste Cieszkowski) a ainsi défini le crédit: *Le crédit est la métamorphose des capitaux stables et engagés en capitaux circulants ou dégagés* (1). Cette définition, la plus juste que nous ayons vue de ce levier si insaisissable dans sa nature, semble surtout appropriée à la Bourse et aux développements qu'ont pris depuis quelques années les sociétés par actions.

Pour mieux faire saisir ma pensée, prenons un exemple: une société par action s'est, je suppose, formée pour l'exploitation d'immenses immeubles appartenant antérieurement à un seul particulier. Il semble au premier abord qu'il n'y a de changé que la forme; que l'état social ne gagnera rien à cette transformation. Cependant la différence, nulle en apparence, est énorme en réalité. D'abord la propriété pouvant se transmettre de la main à la main, sans frais, sans acte notarié, cette propriété va droit à celui qui a le plus d'intérêt à la posséder, c'est-à-dire à celui qui a le plus besoin d'un semblable mode de placement. Ensuite, ce propriétaire, le plus intéressé à cette propriété, est en même temps et par cela même le plus capable de lui donner tout le développement désirable et de la faire valoir le plus possible. Enfin, l'association remédie en ce cas au morcellement qu'amènent nécessairement les lois actuelles de succession, et le propriétaire (si la Société se proroge) ne meurt jamais, ce qui n'amène pas non plus le partage de la propriété.

(1) *Du Crédit et de la Circulation.* 2ᵉ édition. Paris, 1847, p. 4. — Inutile de rappeler qu'en économie politique les capitaux sont l'ensemble des instruments de production autres que les agents naturels et non uniquement les valeurs métalliques ou de papier.

Le bénéfice que fait l'état social à cette transformation est analogue (mais sur une échelle bien autrement considérable) à celui que fit la France lorsqu'en 1789 on abolit les biens de main-morte. On sait quelle plus value ont acquis les mêmes biens depuis cette heureuse réforme. La forme de société par actions amène avec elle les mêmes bienfaits, sauf que comme elle peut s'appliquer aux biens meubles ou immeubles, aux capitaux matériels ou aux capitaux immatériels, elle a, dans les avantages qu'elle procure à la nation qui l'adopte, une bien plus grande puissance, une portée plus étendue.

Elle a encore la faculté précieuse de développer à un haut point l'esprit d'entreprise; elle réalise, mais dans un sens plus positif, le mot du philosophe, *omnia mecum porto.* En effet on regarde moins à s'engager quand on a la possibilité de se dégager facilement, et on peut, grâce au crédit, utiliser la plus minime partie de capital improductif jusqu'alors, indirectement si ce n'est directement.

Le développement des institutions si heureusement appelées de crédit mobilier est une facilité immense pour populariser la forme par actions. Anciennement ces institutions existaient bien, mais elles faisaient en même temps des opérations (escompte, émission de billets au porteur et à vue, etc.) qui nuisaient essentiellement à leurs affaires de banques commanditaires de l'industrie comme on disait alors); aujourd'hui, par un progrès conforme aux données de la science, qui veut la *division du travail*, ces deux objets sont séparés; une banque d'émission ne s'occupera pas de la mobilisation directe de la propriété, et réciproquement.

Mais de tous les instruments propres à répandre cette forme si utile, si féconde, le plus direct est sans contredit la Bourse, ce vaste marché aux capitaux (économiquement bien entendu) qui rapproche les instruments de production en mettant en face le travail et le capital, les emplois de fonds et les fonds eux-mêmes. Pour cela des intermédiaires sont indispensables, et ces intermédiaires, pour ne pas amortir le génie de leur intervention, ont besoin de respirer un air de liberté qu'on leur mesure d'une manière bien parcimonieuse depuis quelque temps. Je n'entrerai pas dans le détail des mesures malencontreuses, à mon avis, par lesquelles, après avoir favorisé le développement de la Bourse, on a voulu restreindre son action; vos lecteurs, Monsieur le directeur, par des excellents articles où vous leur avez si souvent fait toucher du doigt le côté sensible, vos lecteurs en savent à cet égard au moins autant que moi. Mais ce qu'ils ignorent, au moins dans toute leur étendue, c'est le côté sérieux qu'a pris la commandite (je prends ce mot dans son acception la plus générale) par actions depuis l'élan extraordinaire, presque enthousiaste, de 1852, non-seulement en France mais dans toute l'Europe occidentale; c'est à l'effet de jeter sur ce côté une lumière utile et instructive que j'ai composé le tableau suivant qui, malgré l'aridité naturelle des chiffres, ne peut qu'intéresser les esprits sérieux qui cherchent dans vos colonnes si bien remplies des exemples et des conseils.

Agréez, Monsieur le directeur, etc.

A. Courtois fils,
de la Société d'économie politique.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 Recettes brutes	1860 Recettes par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 Recettes brutes	1859 Recettes par kil.	Différence par kilomètre sur 1859 en plus	Différence par kilomètre sur 1859 en moins
EST (1)	Du 23 au 29 septembre...	1683	1,320,388 61	784 60	1651	1,291,811 75	784 44	» 16	[illegible]
ORLÉANS (1)	23 — 29 — ...	1475	1,405,294 71	952 74	1476	1,325,984 80	898 97	5.62	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	23 — 29 — ...	1406	2,390.172 87	1,699 98	1406	2 065,206 08	1,483 07	16.62	»
OUEST (1)	23 — 29 — ...	1213	1,150,866 70	948 76	1188	1,145.104 22	963 90	»	1.5
NORD (1)	23 — 29 — ...	965	1,289,696 84	1.338 23	964	1,289,285 02	1,337 43	» 80	»
MIDI (1)	23 — 29 — ...	793	564 791 47	674 40	793	497,912 42	567 82	13.60	»
LYON A GENÈVE (1)	23 — 29 — ...	231	163,160 70	706 30	231	143 147 03	609 55	15.01	»
ARDENNES (1)	23 — 29 — ...	164	80,169 67	488 96	164	79,488 90	481 68	» 88	»
DAUPHINÉ	23 — 29 — ...	134	63,077 38	470 72	134	62,729 40	468 13	» 55	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	23 — 29 — ...	33	23,938 40	719 34	33	23,328 70	706 75	10.78	»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard)	16 — 22 — ...	1326	948,160 70	715 06	1326	1,145,139 05	863 60	»	17.2
AUTRICHIENS	23 — 29 — ...	1323	fl. 486,526 »»	367 74	1323	fl. 410,186 »»	310 01	18.61	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	16 — 22 — ...	482	303,801 61	630 31	482	297.847 15	617 95	2 37	»
Madrid à Guadalajara	16 — 22 — ...	57	29,562 28	518 65	57	21,190 95	371 77	39.88	»
Alcazar à Manzanares	16 — 22 — ...	50	10.305 41	206 10	»	»	»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	23 — 29 — ...	275	75,603 90	274 92	275	77,986 03	283 58	»	3.0
CENTRAL SUISSE	23 — 29 — ...	237	140,450 78	605 06	236	139,450 68	590 80	2.40	»
VICTOR-EMMANUEL	16 — 22 — ...	214	137,861 35	644 21	214	134,887 09	630 66	» 71	»
BARCELONE A SARAGOSSE	»» — »» — ...	»»»	»»,»»» »»	»»» »»	»»	»»,»»» »»	»»» »»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	9 — 15 — ...	131	41,795 70	319 05	131	37,989 30	290 »»	10.»»	»
NORD DE L'ESPAGNE	19 — 25 — ...	128	90,012 93	703 22	»	»	»	»	»
OUEST SUISSE	21 — 27 — ...	97	47,580 36	490 50	80	40,312 87	592 60	»	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	16 — 22 — ...	52	10,084 92	193 94	»	»	»	»	»

F. Grimaud.

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Tableau du revenu quinquennal des principales valeurs à revenu variable négociées en Europe occidentale et continentale

PAIR.	RESTE À VERSER	DÉNOMINATION	EXERCICES 1855	1856	1857	1858	1859	MOYENNE POUR LES CINQ ANNÉES
		BANQUES ET CAISSES.						
1000 fr.	»	Banque de France	20.00 0/0	27.20 0/0	16.66 0/0	11.60 0/0	11.50 0/0	17.31 0/0
500 »	»	— de la Martinique	6.05 0/0	7.45 0/0	6.93 0/0	10.33 0/0	7.95 0/0	7.72 0/0
500 »	»	— de la Guadeloupe	6.50 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	8.50 0/0	8.50 0/0	7.50 0/0
500 »	»	— de l'île de la Réunion	8.50 0/0	10.91 0/0	8.87 0/0	9.42 0/0	9.76 0/0	9.50 0/0
500 »	»	— de la Guyane française	»	9.10 0/0	11.25 0/0	8.13 0/0	10.11 0/0	9.64 0/0
500 »	»	— du Sénégal	»	5.00 0/0	6.33 0/0	5.08 0/0	6.71 0/0	6.00 0/0
500 »	»	— de l'Algérie	7.30 0/0	7.40 0/0	7.06 0/0	7.20 0/0	8.56 0/0	7.50 0/0
1000 »	»	— de Savoie	6.45 0/0	8.29 0/0	8.79 0/0	6.53 0/0	6.61 0/0	7.29 0/0
500 »	»	Comptoir d'escompte de Paris	9.40 0/0	8.60 0/0	8.40 0/0	6.60 0/0	7.20 0/0	8.05 0/0
100 »	»	Sous-Comptoir des métaux	8.25 0/0	8.00 0/0	néant	néant	néant	3.45 0/0
100 »	»	— des chemins de fer	6.55 0/0	6.75 0/0	5.00 0/0	4.00 0/0	3.00 0/0	4.91 0/0
divers	»	Comptoir d'escompte d'Angoulême	0.00 0/0	0.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	10.00 0/0	6.80 0/0
100 »	»	— de Caen	inconnu	inconnu	8.00 0/0	5.00 0/0	8.00 0/0	7.66 0/0
500 »	»	— de Colmar	6.00 0/0	6.00 0/0	15.50 0/0	10.00 0/0	8.80 0/0	9.25 0/0
100 »	»	— de Dôle	6.00 0/0	5.32 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.26 0/0
500 »	»	— de Mulhouse	5.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	5.50 0/0	5.00 0/0	6.50 0/0
200 »	»	— de Saint-Jean-d'Angély	10.00 0/0	15.00 0/0	20.00 0/0	10.00 0/0	13.00 0/0	13.60 0/0
500 »	»	— de Ste-Marie-aux-Mines	5.00 0/0	6.00 0/0	6.50 0/0	6.50 0/0	6.50 0/0	6.10 0/0
500 »	50 0/0	Crédit foncier	7.00 0/0	7.00 0/0	8.00 0/0	9.00 0/0	10.00 0/0	8.20 0/0
500 »	»	— mobilier	40.75 0/0	23.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	7.50 0/0	16.25 0/0
500 »	75 0/0	— industriel et commercial				»	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	»	Caisse Béchet, Dethomas et Ce	7.08 0/0	7.43 0/0	4.50 0/0	4.85 0/0	5.61 0/0	5.99 0/0
1000 »	»	— Lehideux et Ce	4.22 0/0	8.81 0/0	9.15 0/0	7.98 0/0	7.63 0/0	8.52 0/0
100 »	»	— V.-C. Bonnard et Ce	22.88 0/0	26.01 0/0	8.38 0/0	néant	néant	11.45 0/0
500 »	»	— J. Mirès et Ce	15.90 0/0	14.28 0/0	7.20 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	9.48 0/0
400 »	»	— Vergniolle et Ce	22.00 0/0	23.00 0/0	9.00 0/0	5.00 0/0	néant	11.80 0/0
500 »	»	— Jules Pic et Ce	»	»	»	10.00 0/0	10.00 0/0	10.00 0/0
1000 »	»	Société des nu-propriétaires	»	»	»	6.50 0/0	6.25 0/0	6.37 0/0
1/7800e	»	Omnium lyonnais	53 fr.	42 fr. 50	25 fr.	31 fr.	30 fr.	36 fr. 30
100 l. st.	»	Banque d'Angleterre	8.00 0/0	9.50 0/0	10.00 0/0	10.00 0/0	8.50 0/0	9.50 0/0
1000 fl.	»	Société générale (Belgique)	15.45 0/0	15.86 0/0	15.35 0/0	13.50 0/0	15.45 0/0	15.56 0/0
1000 fr.	»	Banque liégeoise	7.00 0/0	6.30 0/0	6.00 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	6.63 0/0
1000 »	»	Banque de Belgique, 1835	6.00 0/0	7.00 0/0	7.20 0/0	6.70 0/0	6.00 0/0	6.58 0/0
1000 »	»	— 1841	7.00 0/0	8.00 0/0	8.20 0/0	7.70 0/0	7.00 0/0	7.58 0/0
1000 »	»	Caisse hypothécaire	inconnu	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	6.00 0/0	5.62 0/0
500 »	»	Caisse des propriétaires	6.50 0/0	6.50 0/0	6.50 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	6.70 0/0
1000 »	»	Actions réunies	4.00 0/0	5.30 0/0	4.80 0/0	4.60 0/0	4.00 0/0	4.55 0/0
500 »	»	Mutualité industrielle	7.90 0/0	9.60 0/0	11.75 0/0	9.60 0/0	10.28 0/0	9.81 0/0
500 »	»	Banque de Flandres	5.00 0/0	6.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.20 0/0
1000 »	»	— nationale	13.17 0/0	12.67 0/0	12.66 0/0	10.10 0/0	9.93 0/0	11.71 0/0
1000 »	»	— de Seraing	»	»	»	5.65 0/0	9.50 0/0	7.57 0/0
1000 fl.	»	— de Hollande	8.60 0/0	9.80 0/0	13.60 0/0	8.50 0/0	8.50 0/0	9.20 0/0
1000 »	»	— d'Autriche	7.30 0/0	6.00 0/0	6.50 0/0	6.25 0/0	5.70 0/0	6.35 0/0
100 th.	»	— de la noblesse en Poméranie	7.00 0/0	10.20 0/0	6.00 0/0	4.20 0/0	4.00 0/0	6.28 0/0
500 fl.	»	— hypothécaire et d'escompte de Bavière	6.80 0/0	7.20 0/0	7.20 0/0	7.40 0/0	7.00 0/0	7.12 0/0
250 th.	»	— de Leipzig	12.60 0/0	8.20 0/0	10.00 0/0	6.60 0/0	6.20 0/0	8.72 0/0
1000 »	»	— de Prusse	6.50 0/0	8.50 0/0	8.50 0/0	7.50 0/0	6.75 0/0	7.55 0/0
100 »	»	— de Dessau	8.33 0/0	10.00 0/0	6.00 0/0	4.50 0/0	3.00 0/0	6.36 0/0
200 »	»	— de A. Schaafausen (Cologne)	9.00 0/0	9.00 0/0	9.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	7.80 0/0
200 »	»	— de Rostock	7.14 0/0	7.75 0/0	8.00 0/0	5.25 0/0	6.50 0/0	6.93 0/0
1000 »	»	Union des Caisses (Berlin)	6.00 0/0	7.25 0/0	8.00 0/0	6.83 0/0	5.90 0/0	6.80 0/0
250 fl.	»	Banque du commerce et de l'indust. à Darmstadt	10.60 0/0	15.00 0/0	5.00 0/0	6.00 0/0	4.00 0/0	8.13 0/0
100 th.	»	— de Brunswick	7.00 0/0	8.00 0/0	6.10 0/0	6.33 0/0	4.00 0/0	6.30 0/0
500 fl.	»	Société d'escompte de la Basse-Autriche, Vienne	7.00 0/0	8.00 0/0	8.50 0/0	7.60 0/0	8.00 0/0	7.82 0/0
100 th.	»	Banque de Weimar	6.25 0/0	7.50 0/0	5.20 0/0	5.00 0/0	3.50 0/0	4.50 0/0
500 fl.	»	— de Francfort-sur-le-Mein	3.00 0/0	3.25 0/0	5.20 0/0	5.00 0/0	3.60 0/0	4.05 0/0
200 th.	»	— de Géra	inconnu	5.50 0/0	5.00 0/0	5.25 0/0	3.50 0/0	4.81 0/0
200 fl.	»	Crédit industriel et commercial autrichien	»	7.93 0/0	5.00 0/0	2.00 0/0	6.00 0/0	6.54 0/0
250 »	»	Banque de l'Allemagne méridionale (Darmstadt)	»	2.44 0/0	3.55 0/0	4.10 0/0	4.00 0/0	3.52 0/0
500 th.	»	— de Cologne	»	5.25 0/0	5.35 0/0	4.50 0/0	6.25 0/0	5.81 0/0
200 »	»	Société d'escompte de Berlin	»	9.33 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	4.00 0/0	5.83 0/0
200 »	»	Banque de Thuringe, à Sondershausen	»	»	6.75 0/0	4.00 0/0	néant	3.58 0/0
200 »	»	Banque de l'industrie et du commerce, à Dessau	»	17.12 0/0	néant	néant	2.00 0/0	6.20 0/0
100 »	10 0/0	Société génér. de crédit d'Allemagne, à Leipzig	»	5.00 0/0	7.00 0/0	6.00 0/0	6.20 0/0	6.20 0/0
100 »	»	Banque de crédit de l'Allemag. centr., à Meiningen	»	7.00 0/0	4.40 0/0	6.00 0/0	4.00 0/0	5.77 0/0
100 »	»	Société de crédit de Cobourg-Gotha	»	6.00 0/0	4.00 0/0	3.00 0/0	2.00 0/0	3.75 0/0
100 »	»	Union de banque de Silésie (Breslau)	»	7.15 0/0	6.10 0/0	5.50 0/0	5.00 0/0	5.91 0/0
200 »	»	Société de commerce de Berlin	»	inconnu	5.17 0/0	5.50 0/0	5.00 0/0	5.22 0/0
250 fr.	»	Banque internationale du Luxembourg	»	»	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
250 th.	»	— de Brême	»	»	7.20 0/0	4.93 0/0	5.00 0/0	5.92 0/0
250 fl.	30 0/0	— de Hanovre	»	»	5.00 0/0	5.90 0/0	5.71 0/0	5.53 0/0
200 m. b.	80 0/0	— de l'Union (Hambourg)	»	»	5.00 0/0	5.25 0/0	4.21 0/0	4.82 0/0
200 th.	»	— privée de Gotha	»	4.00 0/0	4.00 0/0	4.66 0/0	4.00 0/0	4.16 0/0
500 m. b.	»	— du Nord de l'Allemagne (Hambourg)	»	»	3.00 0/0	6.00 0/0	4.37 0/0	4.66 0/0
500 th.	»	— privée de Magdebourg	»	4.00 0/0	3.60 0/0	4.00 0/0	3.25 0/0	3.56 0/0

Tableau du revenu quinquennal des principales valeurs à revenu variable négociées en Europe occidentale et continentale (suite).

PAIR.	RESTE À VERSER	DÉNOMINATION		EXERCICES 1855	1856	1857	1858	1859	MOYENNE POUR LES CINQ ANNÉES
100 th.	»	Banque de Copenhague		7.75 0/0	8.50 0/0	9.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	7.05 0/0
500 fl.	»	— de Saint-Gall (Suisse)		inconnu	inconnu	7.00 0/0	6.00 0/0	5.00 0/0	6.00 0/0
1000 fr.	»	— de Zurich		6.70 0/0	5.50 0/0	6.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.64 0/0
5000 »	50 0/0	— de Bâle		6.53 0.0	7.30 0/0	6.65 0/0	4.55 0/0	4.99 0/0	5.96 0/0
1000 »	»	— du commerce (Genève)		8.40 0/0	7.15 0/0	6.90 0/0	5.60 0/0	5.05 0/0	6.63 0/0
580 »	»	— cantonale vaudoise		5.50 0/0	6.25 0/0	8.00 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	6.15 0/0
1000 »	»	— de Genève		5.70 0/0	6.00 0/0	7.00 0/0	6.00 0/0	4.85 0/0	5.91 0/0
1000 »	»	Omnium génevois		14.50 0/0	14.00 0/0	6.50 0/0	5.50 0/0	4.00 0/0	9.00 0/0
500 »	»	Banque cantonale fribourgeoise		5.80 0/0	6.50 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	6.78 0/0
500 »	»	— hypothécaire de Thurgovie		5.40 0/0	5.40 0/0	5.66 0/0	5.90 0/0	inconnu	5.59 0/0
500 »	»	— de Glaris		6.00 0/0	6.50 0/0	8.00 0/0	inconnu	inconnu	6.83 0/0
500 »	»	— générale suisse (Genève)		»	»	7.20 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.80 0/0
500 »	»	— cantonale neuchâteloise		inconnu	4.80 0/0	6.00 0/0	4.80 0/0	inconnu	5.40 0/0
1000 »	»	Comptoir d'escompte de Genève		inconnu	9.00 0/0	9.00 0/0	9.00 0/0	7.00 0/0	8.50 0/0
500 »	»	Banque de crédit suisse-allemande de Saint-Gall		»	»	4.00 0/0	2.00 0/0	2.00 0/0	2.66 0/0
2000 »	50 0/0	Banque de Lucerne		»	»	5.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	5.66 0/0
500 »	»	Société de crédit suisse à Zurich		»	»	5.85 0/0	4.40 0/0	6.00 0/0	5.41 0/0
1000 »	»	Banque de Soleure		»	»	»	4.48 0/0	inconnu	4.48 0/0
500 »	»	Omnium vaudois		»	»	inconnu	7.80 0/0	7.00 0/0	7.50 0/0
250 »	»	Banque cantonale du Valais		»	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0
500 »	»	Compagnie neuchâteloise d'exportation		»	»	»	7 20 0/0	inconnu	7.20 0/0
200 »	»	Union horlogère		»	»	»	néant	5.35 0/0	2.67 0/0
200 »	»	Banque d'Argovie		inconnu	inconnu	6.00 0/0	5.25 0/0	6.25 0/0	5.83 0/0
2000 »	»	Comptoir d'escompte de Bâle		inconnu	inconnu	7.50 0/0	8.00 0/0	10.00 0/0	8.50 0/0
1000 »	»	Banque nationale (sarde)		7.47 0/0	8.80 0/0	10.80 0/0	9.20 0/0	6.97 0/0	8.65 0/0
250 »	25 0/0	Caisse du commerce et de l'ind. (Crédit mobil.)		»	1.68 0/0	5.00 0/0	néant	1.60 0/0	3.82 0/0
250 »	»	— d'escompte (Turin)		inconnu	14.32 0/0	8.12 0/0	6.02 0/0	8.10 0/0	9.14 0/0
250 »	»	— générale (Gênes)		inconnu	4.60 0/0	5.80 0/0	4.00 0/0	3.00 0/0	4.35 0/0
250 »	»	— d'escompte (Gênes)		inconnu	inconnu	inconnu	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0
2000 r.v.	»	Banque de Saragosse		»	»	11.10 0/0	9.50 0/0	11.25 0/0	10.62 0/0
2000 »	»	— de Barcelone		17.69 0/0	18.00 0/0	10.20 0/0	10.20 0/0	11.00 0/0	13.42 0/0
2000 »	»	— de Cadix		10.60 0/0	7.00 0/0	8.50 0/0	6.77 0/0	9.17 0/0	8.41 0/0
2000 »	»	— de Valladolid		»	»	5.05 0/0	8.00 0/0	7.40 0/0	6.81 0/0
2000 »	»	— de Santander		»	»	6.00 0/0	8.30 0/0	9.00 0/8	7.76 0/0
2000 »	»	— de Séville		»	»	5.50 0/0	13.50 0/0	27.25 0/0	15.41 0/0
1000 »	55 0/0	Crédit mobilier espagnol		»	14.41 0/0	6.00 0/0	22.00 0/0	10.00 0/0	13.36 0/0
1000 »	»	Compagnie générale de Crédit en Espagne		»	52.34 0/0	8.75 0/0	6.00 0/0	néant	11.00 0/0
1000 »	25 0/0	Société espagnole mercantile et industrielle		»	5.00 0/0	8.65 0/0	9.95 0/0	9.16 0/0	7.56 0/0
2000 »	»	Société de crédit et de progrès de Valence		10.00 0/0	10.00 0/0	10.00 0/0	11.50 0/0	13.45 0/0	10.90 0/0
2000 »	60 0/0	Société générale catalane de crédit		»	15.28 0/0	11.00 0/0	10.00 0/0	néant	8.08 0/0
4000 »	80 0/0	Caisse catalane industrielle et mercantile		»	»	9.37 0/0	10.87 0/0	11.87 0/0	10.70 0/0
		ASSURANCES.							
12500 fr.	60 0/0	Générale	maritimes.	38.00 0/0	20.20 0/0	53.00 0/0	4.00 0/0	néant	24.84 0/0
5000 »	85 0/0	Union des ports	—	35.00 0/0	29.40 0/0	58.38 0/0	21.93 0/0	7.00 0/0	30.35 0/0
5000 »	dépôt.	Lloyd français	—	200 fr.	400 fr.	425 fr.	220 fr.	néant	267 fr. 90
5000 »	80 0/0	Océan	—	20.50 0/0	36.40 0/0	29.00 0/0	18.80 0/0	22.50 0/0	25.42 0/0
5000 »	80 0/0	Vigie	—	91.50 0/0	62.40 0/0	73.40 0/0	45.00 0/0	8.00 0/0	27.09 0/0
5000 »	80 0/0	Sauvegarde	—	40.50 0/0	25.00 0/0	37.50 0/0	12.50 0/0	5.00 0/0	24.10 0/0
5000 »	80 0/0	Pilote	—	37.40 0/0	52.50 0/0	125.00 0/0	73.50 0/0	37.50 0/0	65.18 0/0
5000 »	80 0/0	Comp. française de prêts à la grosse.	—	15 00 0/0	12 75 0/0	18.00 0/0	30.00 0/0	30.00 0/0	21.15 0/0
5000 »	80 0/0	Centrale	—	12.00 0/0	20.00 0/0	27.60 0/0	15.00 0/0	néant	14.80 0/0
5000 »	80 0/0	Réunion	—	6.90 0/0	19.00 0/0	32.50 0/0	5.00 0/0	8.40 0/0	14.56 0/0
5000 »	80 0/0	Seine	—	»	»	12.50 0/0	22.30 0/0	9.00 0/0	14.00 0/0
5000 »	80 0/0	Universelle	—	»	»	12.50 0/0	9.00 0/0	néant	7.16 0/0
5000 »	»	Générale	incendie.	55.50 0/0	63.00 0/0	43.50 0/0	34.80 0/0	61.20 0/0	51.60 0/0
1000 »	»	Phénix	—	21.50 0/0	26.00 0/0	24.00 0/0	17.00 0/0	19.00 0/0	21.41 0/0
5000 »	dépôt.	Nationale	—	675 fr.	825 fr.	650 fr.	600 fr.	650 fr.	640 fr.
5000 »	dépôt.	Union	—	325 fr.	400 fr.	300 fr.	170 fr.	240 fr.	287 fr.
6000 »	dépôt.	Soleil	—	300 fr.	600 fr.	800 fr.	800 fr.	800 fr.	650 fr.
5000 »	dépôt.	France	—	200 fr.	200 fr.	200 fr.	200 fr.	250 fr.	210 fr.
5000 »	dépôt.	Urbaine	—	300 fr.	400 fr.	325 fr.	225 fr.	225 fr.	295 fr.
2500 »	80 0/0	Providence	—	18.00 0/0	20.00 0/0	24.00 0/0	12.00 0/0	15.00 0/0	17.80 0/0
5000 »	80 0/0	Aigle	—	néant	10.00 0/0	20.00 0/0	30.00 0/0	30.00 0/0	18.00 0/0
5000 »	80 0/0	Confiance	—	néant	néant	néant	néant	5.00 0/0	1.00 0/0
1000 »	80 0/0	Nord	—	10.00 0/0	10.00 0/0	12.50 0/0	10.00 0/0	10.00 0/0	10 50 0/0
2500 »	»	Générale	vie.	11.00 0/0	11 00 0/0	11.00 0/0	5.00 0/0	4.00 0/0	8.20 0/0
5000 »	dépôt.	Nationale	—	100 fr.	100 fr.	100 fr.	100 fr.	100 fr.	100 fr.
5000 »	dépôt.	Union	—	60 fr.	60 fr.	75 fr.	75 fr.	indéterminé	67 fr. 50
5000 »	80 0/0	Phénix	—	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	3.00 0/0	4 60 0/0
5000 »	80 0/0	Générale	grêle.	5.00 0/0	5.00 0/0	néant	néant	néant	2 00 0/0
		CHEMINS DE FER.							
500 fr.	»	Paris-Orléans		16.00 0/0	16.80 0/0	18.00 0/0	17.40 0/0	19.40 0/0	17.52 0/0
400 »	»	Nord (actions anciennes)		12.20 0/0	11.20 0/0	12.00 0/0	12.20 0/0	13.10 0/0	12.14 0/0

Tableau du revenu quinquennal des principales valeurs à revenu variable négociées en Europe occidentale et continentale (suite)

PAIR.	RESTE À VERSER	DÉNOMINATION	EXERCICES 1855	1856	1857	1858	1859	MOYENNE POUR LES CINQ ANNÉES
575 »	52 0/0	Nord (actions nouvelles)	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0
500 fr.	»	Est-Paris-Strasbourg	15.70 0/0	14.50 0/0	8.13 0/0	8.00 0/0	7.74 0/0	10.89 0/0
500 »	»	Midi	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	5.40 0/0	4.28 0/0
500 »	»	Graissessac-Béziers	4.00 0/0	4.00 0/0	2.00 0/0	néant	néant	2.00 0/0
500 »	»	Lyon-Genève	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	»	Dauphiné	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	»	Ouest	10.00 0/0	8.00 0/0	7.50 0/0	6.00 0/0	7.50 0/0	7.92 0/0
500 »	»	Ardennes (actions anciennes)	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	50 0/0	— (actions nouvelles)	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	»	Bességes-Alais	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	»	Paris-Méditerranée	»	»	11.00 0/0	9.90 0/0	12.70 0/0	11.40 0/0
1000 »	»	Haut et Bas-Flenu	11.00 0/0	10.00 0/0	9.50 0/0	10.00 0/0	11.00 0/0	10.30 0/0
500 »	»	Anvers à Gand	6.00 0/0	6.40 0/0	6.00 0/0	7.20 0/0	7.20 0/0	6.68 0/0
500 »	»	Entre-Sambre-et-Meuse (actions primitives)	0.88 0/0	0.88 0/0	0.88 0/0	1.38 0/0	0.88 0/0	0.98 0/0
250 »	»	— (actions de priorité)	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0
220 »	»	Flandre occidentale (actions primitives)	2.85 0/0	2.85 0/0	3.98 0/0	3.98 0/0	4.38 0/0	3.60 0/0
250 »	»	— (actions de priorité)	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0
500 »	»	Tournay à Jurbise	4.16 0/0	4.62 0/0	5.00 0/0	4.57 0/0	5.49 0/0	4.77 0/0
500 »	»	Namur à Liége (actions primitives)	0.50 0/0	0.80 0/0	2.00 0/0	2.32 0/0	2.64 0/0	1.65 0/0
500 »	»	— (actions de priorité)	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	5.81 0/0	5.85 0/0	5.9[illegible] 0/0
500 »	»	Grande Compagnie du Luxembourg	3.00 0/0	néant	néant	0.26 0/0	0.63 0/0	0.78 0/0
125 »	»	Jonction de l'Est	néant	néant	néant	néant	néant	néant
500 »	»	Est-belge	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	5.00 0/0	4.60 0/0
500 »	»	Dendre-et-Waes	5.00 0/0	5.00 0/0	3.15 0/0	3.72 0/0	4.08 0/0	4.19 0/0
250 »	»	Anvers à Rotterdam	5.00 0/0	néant	2.80 0/0	2.60 0/0	2.80 0/0	2.64 0/0
250 »	»	Pepinster à Spa	néant	néant	2.00 0/0	2.00 0/0	2.50 0/0	1.30 0/0
500 »	»	Turnhout	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	»	Centre (Ecaussines à Erquelines)	néant	néant	néant	néant	néant	néant
500 »	»	Mons à Hautmont	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	8.00 0/0	5.75 0/0
500 »	»	Lichtervelde à Furnes	»	4.00 0/0	4.00 0/0	2.00 0/0	2.00 0/0	3.00 0/0
500 »	»	Chimay	»	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
500 »	»	Hainaut-et-Flandres	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0
200 th.	»	Aix-la-Chapelle-Maestricht	0.50 0/0	0.50 0/0	néant	néant	néant	0.20 0/0
500 fr.	40 0/0	Guillaume-Luxembourg	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0
1000 fl.	»	Amsterdam-Rotterdam	inconnu	3.25 0/0	4.00 0/0	5.00 0/0	4.00 0/0	4.31 0/0
200 th.	»	Aix-Dusseldorf	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0
150 »	»	Altona-Kiel	6.00 0/0	7.25 0/0	7.50 0/0	8.00 0/0	8.33 0/0	7.42 0/0
100 »	»	Berg-Marche	3.00 0/0	3.33 0/0	3.50 0/0	4.00 0/0	4.50 0/0	3.67 0/0
200 »	»	Berlin-Anhalt	9.50 0/0	9.00 0/0	13.00 0/0	8.50 0/0	7.75 0/0	9.55 0/0
200 »	»	Berlin-Hambourg	5.00 0/0	5.50 0/0	6.00 0/0	5.25 0/0	5.33 0/0	5.42 0/0
100 »	»	Berlin-Potsdam	5.50 0/0	7.00 0/0	9.00 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	7.10 0/0
100 »	»	Berlin-Stettin	9.50 0/0	9.48 0/0	9.56 0/0	6.00 0/0	5.60 0/0	8.03 0/0
100 »	»	Bonn-Cologne	6.33 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	5.00 0/0	inconnu	5.[illegible]8 0/0
200 »	»	Breslau-Schweidnitz	8.06 0/0	9.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	4.00 0/0	6.35 0/0
200 »	»	Cologne-Minden	8.20 0/0	8.60 0/0	7.00 0/0	7.25 0/0	7.87 0/0	7.90 0/0
100 »	»	Kosel-Oderberg	16.00 0/0	néant	néant	néant	néant	3.20 0/0
100 »	»	Leipzig-Dresde	13.00 0/0	19.00 0/0	21.00 0/0	18.00 0/0	16.00 0/0	17.40 0/0
100 »	»	Löbau-Zittau	néant	néant	néant	néant	néant	néant
100 »	»	Magdebourg-Halberstadt	11.75 0/0	12.50 0/0	13.00 0/0	13.00 0/0	13.00 0/0	12.65 0/0
100 »	»	Magdebourg-Leipzig	21.00 0/0	23.00 0/0	21.00 0/0	16.50 0/0	12.00 0/0	19.30 0/0
200 »	»	Magdebourg-Wittenberg	1.00 0/0	0.50 0/0	0.50 0/0	1.00 0/0	1.10 0/0	0.82 0/0
200 »	»	Mecklembourg	1.50 0/0	1.50 0/0	2.00 0/0	2.00 0/0	1.50 0/0	1.70 0/0
100 »	»	Nord-Frédéric-Guillaume	1.23 0/0	1.50 0/0	2.06 0/0	2.00 0/0	2.40 0/0	1.84 0/0
200 »	55 0/0	Oppeln-Tarnowitz	inconnu	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0
250 »	»	Rhénan (actions primitives)	6.25 0/0	6.25 0/0	6.25 0/0	6.25 0/0	4.00 0/0	5.75 0/0
250 »	»	— (actions de priorité)	6.25 0/0	6.25 0/0	6.25 0/0	6.25 0/0	5.00 0/0	6.00 0/0
100 »	»	Ruhrort-Krefeld-Gladbach	3.50 0/0	3.30 0/0	4.75 0/0	4.75 0/0	3.50 0/0	4.00 0/0
100 »	»	Silésie (basse)	inconnu	1.20 0/0	1.16 0/0	néant	0.20 0/0	0.79 0/0
100 »	»	— (haute)	11.16 0/0	11.16 0/0	11.16 0/0	8.65 0/0	6.08 0/0	9.64 0/0
100 »	»	Stargard-Posen	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0	3.50 0/0
100 »	»	Steele-Vohwinkel	1.00 0/0	1.50 0/0	1.33 0/0	2.00 0/0	1.00 0/0	1.37 0/0
100 »	»	Thuringe	6.00 0/0	6.75 0/0	7.00 0/0	5.33 0/0	5.16 0/0	6.05 0/0
500 fr.	40 0/0	Sud-Autrichien-Lombard-Italie centrale	»	»	»	»	13.00 0/0	13.00 0/0
500 »	»	État (vulgo autrichien)	21.27 0/0	13.26 0/0	9.44 0/0	6.05 0/0	7.00 0/0	11.54 0/0
200 fl.	»	Elizabeth (Linz)	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0
200 »	70 0/0	Est-Bavière	»	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.30 0/0	4.50 0/0
250 »	»	Francfort-Hanau	3.50 0/0	4.00 0/0	5.50 0/0	5.00 0/0	3.50 0/0	4.30 0/0
500 »	»	Ludwigshafen-Bexbach	9.00 0/0	9.00 0/0	10.00 0/0	11.00 0/0	9.00 0/0	9.72 0/0
250 »	»	Mayence-Ludwigshafen	4.50 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	4.50 0/0	inconnu	4.75 0/0
500 »	»	Neustadt-Wissembourg	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0
1000 »	»	Nord-Empereur-Ferdinand	16.00 0/0	15.00 0/0	12.00 0/0	11.00 0/0	15.00 0/0	13.80 0/0
200 »	»	Pardubitz-Reichenberg	inconnu	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0
200 »	»	Presbourg-Tyrnau, 1re série	inconnu	néant	néant	néant	néant	néant
250 »	»	— 2e série	inconnu	3.00 0/0	3.00 0/0	inconnu	inconnu	3.00 0/0
250 »	»	Taunus	6.80 0/0	7.00 0/0	10.00 0/0	10.00 0/0	8.00 0/0	8.00 0/0
200 »	30 0/0	Theiss	inconnu	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	4.90 0/0	5.00 0/0
500 fr.	70 0/0	Grande Compagnie des chemins russes	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0

Tableau du revenu quinquennal des principales valeurs à revenu variable négociées en Europe occidentale et continentale (suite)

Pair.	Reste à verser	Dénomination	1855	1856	1857	1858	1859	Moyenne pour les cinq années
500 fr.	»	Ouest-Suisse	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.50 0/0	[illegible]
500	»	Central-Suisse	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.28 0/0	4.50 0/0	[illegible]
500	»	Nord-Est-Suisse	4.00 0/0	4.00 0/0	4.50 0/0	[illegible]	5.00 0/0	[illegible]
500	»	Jura industriel	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	néant	3.20
500	»	Franco-Suisse	»	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00
500	»	Rhône-et-Simplon	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00
500	»	Union des chemins suisses (actions primitives)	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00
500	»	— (actions de priorité)	»	»	»	»	5.00 0/0	5.00
500	40 0/0	Lausanne-Fribourg (actions anciennes)	»	»	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.00
500	40 0/0	— (actions nouvelles)	»	»	»	»	4.00 0/0	4.00
500	»	Victor-Emmanuel	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50 0/0	4.50
250	»	Rome à Frascati	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	néant	néant	3.00
400	»	Chemins Romains	»	»	5.00 0/0	6.25 0/0	6.25 0/0	[illegible]
500	»	Madrid-Saragosse-Alicante	»	»	6.00 0/0	6.00 0/0	9.00 0/0	7.00
500	»	Nord de l'Espagne	»	»	»	»	6.00 0/0	6.00
500	»	Pampelune-Saragosse	»	»	»	»	6.00 0/0	6.00
525	»	Barcelone-Saragosse	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00
500	»	Montblanch-Reus	»	»	»	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00
500	»	Cordoue-Séville	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00
500	»	Séville-Xérès-Cadix	»	»	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00
		MESSAGERIES.						
1/34000	»	Omnibus de Paris	45 fr.	55 fr.	60 fr.	58 fr.	61 fr.	55 fr. [illegible]
1/400000	»	Voitures de Paris (Compagnie impériale)	3 fr. 65			néant	néant	[illegible]
[illegible]	»	Omnibus de Londres	»	12.00 0/0	8.00 0/0	3.00 0/0	néant	5.75
		CANAUX.						
5000	»	Aire à la Bassée	10.80 0/0	9.80 0/0	10.10 0/0	7.50 0/0	7.80 0/0	[illegible]
1000	»	Sambre à l'Oise	6.75 0/0	7.00 0/0	[illegible]	4.00 0/0	5.00 0/0	[illegible]
1/3350	»	Navigation de l'Oise (actions de jouissance)	209 fr. 45	166 fr. 80	215 fr. 25	216 fr. 40	149 fr. 05	[illegible]
1000 fr.	»	Sambre française canalisée	12.00 0/0	11.65 0/0	10.00 0/0	8.25 0/0	9.50 0/0	[illegible]
500	»	Touage Basse-Seine et Oise	»	»	néant	néant	néant	néant
500	»	Bossuyt à Courtray	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00
		PONTS ET PORTS.						
1000 fr.	»	Pont, port et gare de Grenelle	1.00 0/0	1.50 0/0	1.50 0/0	1.50 0/0	1.50 0/0	1.40
1/850	»	Pont d'Avignon	50 fr.	[illegible]	[illegible]	[illegible] fr.	52 fr. 50	[illegible]
1000 fr.	»	Pont de Rouen	4.20 0/0	4.40 0/0	3.00 0/0	3.40 0/0	4.40 0/0	[illegible]
1/30000	»	Ports de Marseille	»	15 fr.	20 fr.	néant	20 fr.	[illegible]
		NAVIGATION MARITIME OU FLUVIALE.						
500	»	Messageries imp., serv. maritimes (act. anc.)	25.00 0/0	10.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	12.00 0/0	[illegible]
500	»	— — (act. nouv.)	»	»	»	»	6.00 0/0	[illegible]
500	»	Bazin, Léon Gay et Cie	29.50 0/0	15.70 0/0	2.50 0/0	2.50 0/0	8.50 0/0	[illegible]
500	»	Cabotage à vapeur (Marseille)	9.00 0/0	8.50 0/0	2.50 0/0	2.50 0/0	6.00 0/0	[illegible]
500	»	Compagnie générale maritime	5.90 0/0	néant	néant	néant	néant	1.18
1/17500	»	Compagnie générale de navigation	néant	»	»	néant	néant	néant
		CHARBONNAGES.						
1/3748	»	Douchy	353 fr.	410 fr.	310 fr.	302 fr.	290 fr.	[illegible]
500 fr.	»	Haute-Loire	4.00 0/0	néant	néant	néant	néant	[illegible]
1000	»	Centre-du-Flénu	2.00 0/0	2.50 0/0	3.00 0/0	8.00 0/0	8.00 0/0	[illegible]
»	»	Roche-la-Molière et Firminy	inconnu	inconnu	22 fr.	20 fr.	20 fr.	[illegible]
500	[illegible]	Montieux-Saint-Etienne	15.00 0/0	10.00 0/0	8.00 0/0	8.00 0/0	8.00 0/0	[illegible]
1000	»	Ricamarie	7.50 0/0	7.50 0/0	néant	néant	néant	3.00
500	»	Blanzy	6.00 0/0	7.20 0/0	7.20 0/0	6.00 0/0	6.40 0/0	[illegible]
1/1200	»	Azincourt	150 fr.	150 fr.	60 fr.	60 fr.	néant	84 fr.
1/5000	»	Chazotte	52 fr.	65 fr.	21 fr. 50	23 fr. 25	26 fr.	35 fr. [illegible]
1/2400	»	Epinac	50 fr.	100 fr.	100 fr.	125 fr.	125 fr.	100 fr.
300 fr.	»	Courrières	néant	néant	50.00 0/0	50.00 0/0	50.00 0/0	30.00
1/5372	»	Saint-Chamond	néant	néant	néant	néant	néant	néant
1/80000	»	Loire	10 fr.	12 fr.	11 fr.	8 fr.	12 fr.	10 fr. 60

Tableau du revenu quinquennal des principales valeurs à revenu variable négociées en Europe occidentale et continentale (suite)

PAIR.	RESTE À VERSER	DÉNOMINATION	EXERCICES 1855	1856	1857	1858	1859	MOYENNE POUR LES CINQ ANNÉES
1/80000	»	Mont-Rambert et la Béraudière	8 fr.	10 fr.	11 fr.	9 fr.	9 fr.	10 fr.
1/80000	»	Saint-Étienne	14 fr.	8 fr. 50	9 fr.	8 fr.	10 fr. 50	10 fr.
1/80000	»	Rive-de-Gier	27 fr.	27 fr. 50	25 fr.	17 fr.	19 fr.	23 fr. 10
1/24000	»	Grand'Combe	60 fr.	70 fr.	70 fr.	55 fr.	60 fr.	63 fr.
1/23200	»	Carmaux	»	25 fr.	25 fr. 75	néant	20 fr.	19 fr. 70
1000 fr.	»	Sars-Longchamps et Bouvy	15.00 0/0	20.00 0/0	15.00 0/0	15.00 0/0	13.50 0/0	15.70 0/0
1000	»	Produits-au-Flénu	21.00 0/0	25.00 0/0	23.00 0/0	20.00 0/0	25.00 0/0	25.00 0/0
1000	»	Levant-du-Flénu	29.00 0/0	29.00 0/0	29.00 0/0	29.00 0/0	25.00 0/0	28.20 0/0
1000	»	Hornu-et-Wasmes	12.50 0/0	15.00 0/0	13.50 0/0	13.00 0/0	11.00 0/0	13.00 0/0
1000	»	Levant d'Élouges	17.50 0/0	19.00 0/0	15.00 0/0	11.50 0/0	9.00 0/0	14.20 0/0
500	»	Courcelles-Nord	néant	10.00 0/0	15.00 0/0	15.50 0/0	15.00 0/0	13.13 0/0
250	»	Houillères réunies	néant	néant	néant	néant	néant	néant
1000	»	Sacré-Madame	15.00 0/0	20.00 0/0	15.00 0/0	13.50 0/0	10.00 0/0	14.50 0/0
250	»	Haut-Flénu	12.00 0/0	11.50 0/0	8.00 0/0	10.00 0/0	6.50 0/0	9.60 0/0
1000	»	Boussu-Sainte-Croix-Sainte-Claire	8.10 0/0	10.00 0/0	6.80 0/0	6.20 0/0	6.35 0/0	7.05 0/0
500	»	Charbonnages belges	5.00 0/0	6.00 0/0	7.00 0/0	5.00 0/0	3.00 0/0	5.20 0/0
500	»	Charbonnages réunis à Charleroi	5.00 0/0	2.50 0/0	2.50 0/0	2.50 0/0	5.00 0/0	3.50 0/0
1000	»	Monceau-Fontaine et Martinet	11.00 0/0	13.00 0/0	8.10 0/0	8.20 0/0	5.00 0/0	9.06 0/0
500	»	Couchant du Flénu	12.00 0/0	9.00 0/0	10.00 0/0	9.00 0/0	8.50 0/0	9.70 0/0
1/12000	»	Val-Benoît	»	»	néant	27 fr.	29 fr.	18 fr. 60
500 fr.	»	Crachet et Picquery	»	»	»	5.00 0/0	10.00 0/0	7.50 0/0
1/4000	»	Bois	»	»	»	50 fr.	45 fr.	47 fr. 50
500 fr.	»	Asphalte E. Chabrier et Cie	»	5.00 0/0	néant	néant	néant	1.25 0/0
100	»	Seyssel-Anglais	16.25 0/0	15.00 0/0	17.50 0/0	17.50 0/0	17.50 0/0	16.75 0/0
		MINES MÉTALLIFÈRES.						
100 fr.	»	Mouzaïa	1.50 0/0	néant	néant	néant	néant	0.30 0/0
1/10000	»	Pontgibaud	néant	néant	néant	néant	néant	néant
500 fr.	»	Santander	»	5.30 0/0	11.10 0/0	11.17 0/0	inconnu	9.31 0/0
80	»	Vieille-Montagne	25.00 0/0	31.25 0/0	31.25 0/0	25.00 0/0	25.00 0/0	27.50 0/0
1000	»	Nouvelle-Montagne	9.00 0/0	10.00 0/0	7.50 0/0	7.50 0/0	7.50 0/0	8.30 0/0
1000	»	Corphalie	7.00 0/0	7.00 0/0	4.00 0/0	néant	néant	3.60 0/0
1/10000	»	Compagnie asturienne	néant	néant	25 fr.	32 fr.	20 fr.	15 fr. 40
500 fr.	»	Bleyberg-ès-Montzen	néant	néant	5.00 0/0	7.00 0/0	10.00 0/0	4.40 0/0
1/4000	»	Vedrin	»	»	»	néant	néant	néant
375 fr.	»	Stolberg-et-Westphalie (actions primitives)	néant	néant	0.33 0/0	néant	néant	0.07 0/0
375	»	— (actions de priorité)	»	5.00 0/0	5.33 0/0	1.33 0/0	4 0/0	3.91 0/0
375	»	Eschweiler (actions primitives)	néant	néant	2.00 0/0	néant	néant	0.40 0/0
375	»	— (actions de priorité)	»	néant	5.00 0/0	néant	néant	1.25 0/0
375	»	Silésie (actions primitives)	2.25 0/0	2.50 0/0	5.00 0/0	4.50 0/0	3.50 0/0	3.55 0/0
375	»	— (actions de priorité)	»			»	4.50 0/0	4.50 0/0
		HAUTS-FOURNEAUX ET FORGES.						
1/30000	»	Terre-Noire, la Voulte et Bessèges	100 fr.	90 fr.	55 fr.	45 fr.	40 fr.	66 fr.
5000 fr.	»	Decazeville (Aveyron)	11.66 0/0	8.66 0/0	néant	néant	néant	4.06 0/0
1/18000	»	Alais	inconnu	néant	33 fr.	25 fr.	15 fr.	18 fr. [illegible]
500 fr.	»	Creusot	20.00 0/0	10.00 0/0	16.00 0/0	14.00 0/0	12.00 0/0	15.00 0/0
1/6000	»	Montataire	inconnu	inconnu	100 fr.	60 fr.	néant	53 fr. [illegible]
500 fr.	»	Châtillon et Commentry	10.00 0/0	8.00 0/0	néant	néant	néant	3.60 0/0
500	»	Basse-Indre	16.00 0/0	16.50 0/0	16.00 0/0	8.00 0/0	6.00 0/0	12.50 0/0
1/10000	»	Horme	60 fr.	50 fr.	55 fr.	65 fr.	inconnu	52 fr. [illegible]
1/6000	»	Maubeuge (Nord)	néant	néant	25 fr.	35 fr.	30 fr.	18 fr.
1/5000	»	Fourchambault	50 fr.	35 fr.	20 fr.	10 fr.	12 fr.	25 fr. [illegible]
500 fr.	»	Franche-Comté	12.00 0/0	5.00 0/0	3.00 0/0	inconnu	inconnu	6.65 0/0
1/55000	»	Marine et chemins de fer	70 fr.	60 fr.	56 fr.	46 fr.	35 fr.	52 fr. [illegible]
500 fr.	»	Côte-d'Or	30 fr.	70 fr.	16 fr. 20	néant	néant	23 fr. [illegible]
1/16000	»	Méditerranée	50 fr.	80 fr.	60 fr.	60 fr.	60 fr.	62 fr.
1/12000	»	Ougrée	60 fr.	60 fr.	55 fr.	45 fr.	55 fr.	51 fr.
500 fr.	»	Marcinelle et Couillet	2.00 0/0	5.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	5.00 0/0
400	»	Châtelineau	néant	néant	néant	6.50 0/0	6.50 0/0	2.60 0/0
1000	»	Espérance	7.50 0/0	10.00 0/0	6.00 0/0	8.00 0/0	5.00 0/0	7.30 0/0
500	»	Monceau	12.50 0/0	13.00 0/0	13.00 0/0	11.00 0/0	9.00 0/0	11.70 0/0
1000	»	Providence	15.00 0/0	15.00 0/0	12.00 0/0	9.00 0/0	9.00 0/0	12.00 0/0
325	»	Sclessin	10.76 0/0	10.78 0/0	9.57 0/0	5.92 0/0	8.69 0/0	9.05 0/0
1000	»	John Cockerill	8.00 0/0	9.00 0/0	9.00 0/0	9.00 0/0	9.00 0/0	8.80 0/0
500	»	Montigny-sur-Sambre	8.00 0/0	9.00 0/0	8.00 0/0	5.00 0/0	indéterminé	7.50 0/0
500	»	Sambre	néant	2.80 0/0	néant	néant	néant	0.56 0/0
375	»	Phénix (Prusse rhénane)	5.00 0/0	8.00 0/0	4.00 0/0	néant	néant	3.40 0/0
		USINES MÉTALLURGIQUES.						
500 fr.	»	Chameroy et Cie	11.00 0/0	14.00 0/0	15.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	10.00 0/0
500	»	Christofle et Cie	22.00 0/0	15.00 0/0	20.10 0/0	16.20 0/0	17.00 0/0	18.06 0/0

Tableau du revenu quinquennal des principales valeurs à revenu variable négociées en Europe occidentale et continentale (fin)

PAIR.	RESTE À VERSER	DÉNOMINATION	EXERCICES 1855	1856	1857	1858	1859	MOYENNE POUR LES CINQ ANNÉES
500 fr.	»	J.-F. Cail et Cᵉ	9.46 0/0	15.00 0/0	19.00 0/0	11.20 0/0	10.00 0/0	12.9? 0/0
1000 »	»	Saint-Léonard (Belgique)	10.00 0/0	10.00 0/0	7.50 0/0	5.00 0/0	néant	6.50 0/0
1000 »	»	Ougrée	néant	néant	néant	néant	néant	néant
500 »	30 0/0	Matériel des chemins de fer (Comp. générale)	»	7.00 0/0	7.70 0/0	7.85 0/0	8.60 0/0	7.94 0/0
500 »	30 0/0	— — (Comp. centrale)	»	»	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0
		SOCIÉTÉS IMMOBILIÈRES.						
1/21500	»	Rue impériale de Lyon	25 fr.	25 fr.	25 fr.	25 fr.	18 fr. 50	23 fr. [illegible]
100 fr.	»	Rivoli	5.00 0/0	5.90 0/0	6.50 0/0	5.00 0/0	7.00 0/0	5.88 0/0
500 »	»	Docks et Entrepôts de Marseille	»	»	»	»	5.00 0/0	5.00 0/0
500 »	»	Société immobilière genevoise	4.30 0/0	6.02 0/0	7.15 0/0	7.20 0/0	6.35 0/0	6.20 0/0
		GAZ.						
1/7000	»	Lyon	120 fr.	130 fr.	135 fr.	125 fr.	130 fr.	128 fr.
500 fr.	»	Versailles	7.00 0/0	6.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.60 0/0
500	»	Boulogne, Sèvres et Saint-Cloud	6.00 0/0	6.00 0/0	0.00 0/0	10.00 0/0	12.00 0/0	8.40 0/0
1000 »	»	Calais	néant	1.50 0/0	2.00 0/0	2.00 0/0	2.50 0/0	1.60 0/0
500	»	Batignolles (Nord)	8.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	8.00 0/0	6.20 0/0
1/1000	»	Saint-Étienne	85 fr.	90 fr.	120 fr.	105 fr.	100 fr.	100 fr.
1/1000	»	Montpellier	inconnu	53 fr.	63 fr.	50 fr.	47 fr. 50	53 fr. 37
1/1000	»	Metz	inconnu	95 fr.	100 fr.	100 fr.	100 fr.	98 fr. [illegible]
1/2400	»	La Guillotière, Vaise et Lyon	inconnu	inconnu	60 fr.	62 fr. 50	77 fr. 50	66 fr. [illegible]
610 fr.	»	Wazemmes	1.80 0/0	1.30 0/0	3.80 0/0	inconnu	inconnu	2.30 0/0
500 »	»	Centrale (Lebon et Cᵉ)	6.37 0/0	8.00 0/0	6.00 0/0	6.64 0/0	6.68 0/0	6.27 0/0
500 »	»	Amiens	6.00 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	7.00 0/0	7.50 0/0	6.90 0/0
1/700	»	Montélimart	8 fr.	7 fr.	10 fr.	11 fr.	inconnu	9 fr.
1/840	»	Arras	»	6 fr.	15 fr. 50	10 fr.	15 fr.	11 fr. 62
1/110000	»	Paris	»	40 fr.	55 fr.	50 fr.	60 fr.	68 fr. [illegible]
1/55000	»	Marseille	»	6 fr.	12 fr.	6 fr.	8 fr. 85	8 fr. [illegible]
		FILATURES.						
500 fr.	»	Maberly (Amiens)	9.40 0/0	10.60 0/0	9.00 0/0	8.50 0/0	6.50 0/0	8.76 0/0
500 »	»	Compagnie continentale. — Huret et Cᵉ	4.00 0/0	4.00 0/0	2.92 0/0	4.50 0/0	3.40 0/0	3.75 0/0
500 »	»	Cohin et Cᵉ	9.82 0/0	8.05 0/0	5.45 0/0	8.00 0/0	7.40 0/0	7.74 0/0
1/5000	»	Pont-Remy	20 fr.	31 fr.	38 fr.	20 fr.	6 fr. 56	23 fr. 11
1000 fr.	»	Société malinoise (Belgique)	néant	néant	néant	6.00 0/0	inconnu	1.50 0/0
1000 »	»	Saint-Léonard	néant	néant	néant	néant	néant	néant
1000 »	»	Société gantoise	néant	5.00 0/0	10.00 0/0	10.00 0/0	7.50 0/0	6.50 0/0
1000 »	»	Société de la Lys	5.00 0/0	11.00 0/0	12.00 0/0	15.00 0/0	10.70 0/0	10.52 0/0
1000 »	»	Laines peignées	6.00 0/0	8.00 0/0	5.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	5.50 0/0
1000 »	»	Linière de Bruxelles (actions anciennes)	»	»	0.10 0/0	6.00 0/0	6.00 0/0	15.00 0/0
500 »	»	— — (actions nouvelles)	»	»	20.00 0/0	10.00 0/0	inconnu	6.00 0/0
		JOURNAUX.						
1/3000	»	Siècle	100 fr.	120 fr.	130 fr.	125 fr.	125 fr.	120 fr.
2500 fr.	»	Droit	22.00 0/0	25.00 0/0	25.00 0/0	inconnu	inconnu	24.66 0/0
500 »	»	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays)	15.00 0/0	12.00 0/0	9.00 0/0	8.00 0/0	9.00 0/0	10.60 0/0
500 »	»	Union des papeteries (Belgique)	»	»	»	8.00 0/0	7.00 0/0	7.50 0/0
		SOCIÉTÉS DIVERSES.						
500 fr.	»	Télégraphe-Manche	6.50 0/0	7.00 0/0	7.50 0/0	7.50 0/0	8.00 0/0	6.00 0/0
1/2400	»	Usines de la Guadeloupe	néant	néant	15 fr.	35 fr.	40 fr.	18 fr.
250 fr.	»	Eaux (Compagnie générale)	4.00 0/0	4.00 0/0	5.50 0/0	5.50 0/0	6.50 0/0	5.00 0/0
1/3000	»	Eaux du Havre	»	26 fr.	29 fr.	30 fr.	31 fr.	29 fr.
470 fr.	»	Glaces de Montluçon	5.00 0/0	néant	néant	néant	néant	1.00 0/0
1/17000	»	— de Loire-et-Rhône	néant	néant	10 fr.	néant	25 fr.	7 fr.
1/3600	»	— de Saint-Gobain	»	»	»	850 fr.	750 fr.	700 fr.
500 fr.	»	— d'Oignies	7.20 0/0	7.32 0/0	6.02 0/0	5.70 0/0	8.20 0/0	6.89 0/0
500 »	»	— de Florette	4.87 0/0	7.15 0/0	6.32 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	5.27 0/0
375 »	»	— d'Aix-la-Chapelle	néant	néant	néant	néant	néant	néant
500 »	»	Colonies de Sétif (actions de capital)	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	néant	4.00 0/0
1/15000	»	— (actions de jouissance)	8 fr. 70	10 fr.	10 fr. 30	néant	néant	5 fr. 80
500 fr.	»	Richer et Cᵉ	5.00 0/0	5.00 0/0	5.00 0/0	4.00 0/0	4.00 0/0	4.20 0/0
100 »	»	Caoutchouc souple	15.00 0/0	10.00 0/0	12.00 0/0	15.00 0/0	20.00 0/0	15.00 0/0
100 »	»	Chollet et Cᵉ	néant	néant	néant	néant	néant	néant
100 »	»	Stéarinerie de la Villette	»	néant	néant	2.00 0/0	néant	0.50 0/0
500 »	»	Salins du Midi	»	6.00 0/0	6.00 0/0	néant	néant	3.00 0/0

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

RAPPORT

A l'assemblée générale extraordinaire du 2 octobre 1860.

Messieurs,

Le 21 février 1856 nous vous avions réunis en assemblée générale extraordinaire pour vous faire part de notre intention d'user de la faculté, qui nous a été réservée par l'article 2 de nos statuts, d'élever le capital du Comptoir de 20 à 40 millions de francs.

Dans cette séance, après vous avoir rappelé sommairement les diverses opérations auxquelles le Comptoir s'était consacré jusque-là, le rapporteur de votre Conseil d'administration, passant aux motifs de la proposition qui vous était soumise, ajoutait :

« Votre Conseil d'administration sent bien que réduire le Comptoir aux simples négociations de l'escompte, ce serait stériliser sous ses pas une partie du champ ouvert à son activité. Il sait avec quelle impatience nos négociants, tributaires des places étrangères pour leurs opérations transatlantiques, attendent qu'une main puissante porte le crédit français jusque sur les lieux de production, et combien le développement de nos entrepôts languit encore faute de ces grandes entreprises qui ont élevé si haut la prospérité de l'Angleterre et de la Hollande. Ces espérances légitimes engendrent pour vous d'impérieux devoirs implicitement inscrits dans vos statuts, et dont l'accomplissement intéresse au plus haut point votre importance future comme institution de crédit.

» Mais, pour dispenser ce crédit sans entraver la marche de ses opérations journalières, il faut que le Comptoir se constitue sur une base plus large, et qu'un capital plus en rapport avec les exigences de sa position lui permette de réaliser les progrès dont lui font une loi son origine, la confiance publique et les succès de son passé. »

A notre grand regret, Messieurs, la réalisation de ce programme fut ajournée ; mais il avait reçu votre approbation, et depuis lors il n'a pas cessé un instant d'être pour nous l'objet d'études nouvelles et d'efforts constants.

Le traité de commerce conclu cette année avec l'Angleterre en a fait ressortir toute l'actualité. En effet, ce traité a rendu plus indispensable encore et plus urgente l'organisation du crédit français dans les pays de production, auxquels notre industrie devra désormais s'adresser directement pour soutenir à armes égales la concurrence étrangère.

C'est en vue de seconder le commerce français dans cette tâche, que nous avons sollicité de l'administration supérieure les extensions statutaires que vous avez ratifiées dans votre assemblée générale du 31 juillet dernier.

Depuis cette époque, Messieurs, deux mois se sont à peine écoulés, et déjà nous sommes en pleine marche vers le but que nous nous proposons d'atteindre.

Sur notre demande, M. le ministre des finances avait bien voulu prendre, dès le 31 mai, un arrêté spécial qui autorisait le Comptoir à créer des agences à Shang-Haï, à Calcutta, Madras, Bombay et Pondichéry. Ces agences, dont la création était subordonnée par M. le ministre des finances à votre approbation des changements apportés à nos statuts, sont en partie déjà fondées ou sur le point de l'être. L'agence de Shang-Haï s'est embarquée pour la Chine il y a cinq semaines, et celle de Calcutta est prête à partir pour les Indes.

En outre, le Comptoir a passé avec les Banques de la Guadeloupe et de la Martinique des traités qui, en procurant à ces Banques de nouveaux moyens de crédit et en rapprochant d'elles les ressources de la métropole, leur permettront d'aider nos colonies à sortir de la situation critique où elles sont retenues par des crises financières incessantes. Nous attendons la ratification d'un traité semblable conclu avec la Banque de la Réunion. Pour assurer l'exécution des engagements pris à cet égard par le Comptoir, M. le ministre des finances nous a autorisés à établir aussi des agences dans ces trois colonies. Celles des deux Antilles partiront le mois prochain, et celle destinée à l'île de la Réunion les suivra de près.

L'œuvre que le Comptoir d'escompte avait projeté d'entreprendre, il y a cinq ans, est donc en voie de se réaliser ; et nous pouvons espérer de fonder enfin le crédit français en Chine et dans les Indes, où jusqu'ici notre commerce a dû subir la loi des banques anglaises. Mais ces opérations lointaines exigent que notre résolution et notre confiance soient soutenues par de grands capitaux. Le gouvernement l'a compris. Témoin de nos efforts, il les approuve, et il a voulu les encourager en autorisant le doublement de notre capital, qu'il n'avait pas cru devoir nous accorder en 1856. C'est le 24 août dernier que le Comptoir a renouvelé sa demande, et c'est le 30 du même mois que M. le ministre des finances nous a répondu en ces termes :

« Paris, le 30 août 1860.

» Monsieur le directeur du Comptoir d'escompte,

» Vous m'avez adressé, le 24 août courant, une demande tendant à obtenir l'autorisation d'appeler immédiatement les vingt millions formant le complément du capital social du Comptoir d'escompte de Paris.

» Cette demande est fondée sur la nécessité de procurer au Comptoir les ressources qui lui sont nécessaires pour satisfaire à la fois aux besoins des agences qu'il est appelé à créer dans l'Indo-Chine, et à l'appui qu'il s'est engagé à prêter aux Banques de nos colonies dans l'intérêt de leur crédit.

» D'après ces considérations, je consens à donner au Comptoir d'escompte de Paris l'autorisation qu'il sollicite d'élever, conformément à l'article 2 de ses statuts, l'importance de son fonds social à 40 millions, et de faire, à cet effet, une émission nouvelle de 40,000 actions, à la condition, toutefois, que le taux et les conditions de cette émission seront soumis à mon appréciation avant d'être définitivement arrêtés par le Conseil d'administration.

» Recevez, Monsieur, l'assurance de ma parfaite considération.

» *Le ministre des finances,*
» MAGNE. »

Il nous reste donc aujourd'hui, Messieurs, à déterminer, conformément à l'article 3 des statuts, le taux et les conditions de la nouvelle émission.

C'est ce que vous aviez déjà fait dans une première délibération, que le temps a naturellement annulée, et qui ne pouvait tenir lieu de celle réclamée par M. le ministre des finances.

Dans cette délibération de votre assemblée générale de 1856 vous aviez arrêté :

1° Que les actions nouvelles seraient émises à 550 fr., dont 500 fr. pour le capital social et 50 fr. pour la réserve ;

2° Que la totalité de ces actions serait attribuée aux porteurs des quarante mille actions anciennes du Comptoir.

Après un nouvel examen des considérations qui nous ont dirigés à cette époque, nous ne voyons à faire aujourd'hui, à ces deux résolutions principales, qu'un changement relatif au taux d'émission.

En 1856 notre réserve sociale était de 2,953,371 fr. 81 c., qui, répartis entre nos quarante mille actions, représentaient, pour chacune d'elles, une plus-value de 73 fr. 83 c. En ne soumettant les souscripteurs de la seconde émission qu'à un versement de 50 fr. au-dessus du pair de nos titres, d'une part, nous assurions à l'action nouvelle une bonification de 23 fr. 83 c., par rapport à l'action ancienne, et, d'autre part, nous privions notre réserve d'un million de francs. A la vérité, on peut dire que les actionnaires du Comptoir étant seuls admis à participer à cette souscription, l'inconvénient se trouvait très-amoindri. Toutefois, c'était un inconvénient, et votre Conseil est d'avis qu'il ne doit pas être rendu plus sensible.

Or notre réserve s'élève aujourd'hui à 4,158,332 fr. 35 c., et chacune de nos quarante mille actions actuelles y a droit à une part de 103 fr. 95 c. C'est une augmentation de valeur dont il est juste que l'action nouvelle tienne compte à l'action ancienne. Aussi pensons-nous que, pour rester dans les termes de votre première délibération, il y a lieu d'ajouter au taux de 550 fr., que vous aviez fixé en 1856, la somme pour laquelle chaque action ancienne a contribué dans la formation de la réserve depuis quatre ans. Cette somme, qui est de 30 fr. 12 c., porte tout naturellement le prix de l'action nouvelle à 580 fr.

Ce chiffre, qui conserve mathématiquement aux actions de la seconde émission le même avantage que vous leur aviez accordé en 1856, et qui n'impose à notre réserve que le même sacrifice, nous paraît concilier dans une mesure équitable les intérêts de la Société et ceux des actionnaires.

Quant aux autres conditions à régler, elles sont pour ainsi dire de détail et de forme. Toutefois, nous signalons à votre attention les dates auxquelles votre Conseil a cru devoir fixer les versements à faire et l'époque à laquelle les actions nouvelles seront admises à jouir de leur droit aux dividendes du Comptoir.

En résumé, Messieurs, nous soumettons à votre approbation les résolutions suivantes.

1° Le taux d'émission des quarante mille actions formant le complément du fonds social du Comptoir est fixé à 580 francs, dont 500 francs applicables au capital et 80 francs à la réserve (1).

Le prix de chaque action nouvelle sera payable, savoir :

180 francs en souscrivant ;
100 francs du 10 au 20 novembre prochain ;
100 francs du 10 au 20 décembre ;
100 francs du 10 au 20 janvier 1861 ;
Et 100 francs du 10 au 20 février suivant.

2° Tout versement qui ne sera pas effectué aux époques ci-dessus fixées sera passible d'un intérêt de retard, à raison de 5 0/0 par an.

Un intérêt égal au taux d'escompte de la Banque de France sera bonifié aux souscripteurs qui devanceront ces termes.

3° Les actions nouvelles entreront en partage dans les bénéfices à partir du 1er janvier 1861, et jouiront en conséquence, comme les actions anciennes, du dividende payable le 1er août suivant.

4° Les actionnaires du Comptoir seront seuls admis à prendre part à la souscription. Ils auront droit à une action nouvelle pour une action ancienne.

Ils pourront, en outre, souscrire, éventuellement et par préférence, un même nombre d'actions dans les titres restés disponibles.

Cette seconde souscription sera réductible suivant l'importance des demandes de même nature. Les versements y afférents ne seront réclamés qu'après la répartition faite entre les souscripteurs dans les dix jours qui suivront la clôture de la souscription, et en raison du nombre d'actions qui leur aura été attribué.

Telles sont, Messieurs, les résolutions arrêtées par votre Conseil d'administration. M. le ministre des finances, à qui elles ont été déjà communiquées, conformément à la demande contenue dans sa lettre du 30 août, leur a donné son assentiment par une seconde lettre en date du 7 septembre. Lorsqu'elles auront reçu votre approbation, des avis insérés dans les journaux de Paris annonceront l'émission au moins cinq jours à l'avance, et pendant dix autres jours la souscription restera ouverte au siége de la Société.

Messieurs,

Il y a près de cinq ans, en prévision des faits qui s'accomplissent aujourd'hui, vous aviez jugé utile d'augmenter le capital du Comptoir. Cette augmentation est devenue indispensable. Sans les vingt millions destinés à doubler nos forces, il nous serait impossible de faire usage des facultés nouvelles qui nous ont été accordées.

Avons-nous besoin d'ajouter que l'emploi de ces vingt millions consacrés principalement à des opérations dont les Banques anglaises ont eu jusqu'ici le monopole, dans des pays où l'argent a plus de valeur qu'en Europe, ne peut avoir qu'une influence favorable sur nos futurs dividendes.

---

(1) Notre réserve se trouvera ainsi portée à 7,358,332 fr. 35 c., non compris la part qui doit lui être attribuée dans les bénéfices du semestre courant. Lorsqu'elle aura atteint le chiffre de 10 millions, elle sera complète.

SOCIÉTÉ J.-F. CAIL ET Cᵉ

CONSTRUCTEURS DE MACHINES, QUAI DE BILLY, N° 48.

Assemblée annuelle des actionnaires.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette Société, fixée par les statuts au quatrième jeudi du mois de septembre, a eu lieu, comme d'habitude, le jeudi 27 dudit mois, sous la présidence de M. [illegible] Thibaut, assisté de MM. Dabrin et De Franqueville, en qualité de scrutateurs, choisis à l'unanimité parmi les plus forts actionnaires, pour former le bureau de l'assemblée.

Après la lecture du procès-verbal de la dernière assemblée, qui a été approuvé, M. le président invite MM. les gérants à donner connaissance de leur rapport sur les opérations et les résultats de l'exercice 1859-1860, clos au 30 juin dernier.

M. [illegible], l'un des gérants, donne lecture de ce rapport, qui passe en revue, suivant l'ordre de comptabilité établi, les opérations qui ont eu lieu pendant le cours de l'exercice dans les établissements annexes de la Société, dont partie des bénéfices vient se verser et se confondre dans ceux de la maison principale de Paris, et concourir aux bénéfices généraux de la Société.

Ces résultats se résument par un bénéfice net de 50 fr. par action, savoir : intérêt à 5 0/0, payable à partir du 30 septembre ... 25 fr.

Et dividende de bénéfice, au 31 mars 1861, de ... 25

Ensemble ... 50 fr.

Soit un revenu de 10 0/0 du capital versé. Ils attestent la prospérité toujours croissante des établissements de la Société Cail et Cᵉ, si l'on se rend compte surtout des circonstances dans lesquelles s'est accompli cet exercice sur lequel sont venus peser le ralentissement des affaires pendant toute la période de la guerre d'Italie, et l'incertitude produite par les appréhensions du traité de commerce avec l'Angleterre qui doit créer des conditions nouvelles pour l'industrie française.

Cet ensemble de circonstances peu favorables sous lequel s'est accompli l'exercice qui vient de se terminer au 30 juin dernier, a déjà fait place à des espérances plus grandes pour l'exercice courant, la Société débutant cette année en présence d'un fonds de commandes importantes.

En résumé, et malgré les circonstances énoncées plus haut, le chiffre du dividende à distribuer est encore un résultat très-favorable, d'autant plus qu'il est obtenu après avoir fait une part large et prudente, comme dans tous les exercices précédents, aux réserves statutaires d'amortissement et de ducroire, laissant subsister à ce jour un ensemble de réserves permanentes et transitoires de 3,334,901 fr., indépendamment de plus-values considérables et croissantes que prennent, d'année en année, les terrains sur lesquels sont assis les établissements de la Société, quai de Billy, rue des Batailles et à Grenelle, dont l'étendue réunie est de plus de 60,000 mètres, sans y comprendre les 60,000 mètres de terrains provenant de la liquidation des établissements Cavé.

Il est facile de voir les espérances bien fondées de bénéfices que peut présenter, dans un temps donné, une réalisation d'immeubles que l'extension de Paris et les améliorations qui en seront la suite doivent rendre des plus heureuses.

Après la lecture de ce rapport M. le président met aux voix les propositions à l'ordre du jour, qui sont votées à l'unanimité, savoir : l'approbation des comptes et la fixation des dividendes d'intérêts et de bénéfices à 50 fr. par action, dont 1/2 payable à partir du 30 septembre courant et 1/2 du 31 mars 1861.

Des remercîments sont votés à l'unanimité à MM. les membres du Conseil de surveillance et à MM. les gérants.

A cette assemblée a eu lieu le tirage annuel de 300 obligations faisant partie des 8,000 créées par décision du 30 juillet 1856 et qui, par suite du tirage de l'année dernière, se trouvent réduites à [illegible] au tirage de cette année. Les obligations sorties sont remboursables à 450 fr. à partir du 22 octobre prochain.

Nous publions ci-après les numéros extraits de la roue à ce tirage.

7	1006	1780	2877	3744	4912
64	1007	1785	2878	3760	4931
65	1009	1788	2882	3772	4934
67	1010	1792	2889	3777	4936
73	1024	1816	2901	3787	4954
107	1029	1820	2910	3823	4961
116	1030	1826	2917	3849	4987
122	1032	1828	2933	3854	5000
126	1044	1835	2937	3871	5002
130	1067	1858	2946	3922	5010
150	1070	1858	2949	3939	5026
162	1072	1860	2955	3945	5027
170	1074	1893	2958	3948	5030
179	1085	1910	3005	3960	5053
184	1089	1917	3013	3993	5054
201	1092	1943	3021	3997	5072
230	1096	1962	3026	4009	5073
231	1098	2034	3029	4042	5095
232	1102	2038	3034	4047	5099
233	1103	2042	3057	4047	5118
234	1135	2068	3072	4072	5133
240	1136	2070	3090	4096	5135
253	1143	2082	3101	4101	5151
257	1165	2083	3106	4107	5191
262	1188	2089	3113	4107	5203
265	1192	2093	3122	4110	5205
305	1196	2097	3125	4120	5224
310	1243	2115	3133	4131	5227
351	1246	2119	3137	4142	5235
354	1251	2121	3145	4156	5247
355	1255	2123	3159	4157	5260
360	1256	2128	3171	4167	5271
367	1258	2131	3184	4185	5286
371	1260	2132	3186	4189	5288
373	1292	2137	3205	4197	5295
376	1300	2154	3212	4221	5325
380	1316	2163	3221	4235	5327
384	1319	2173	3225	4250	5333
402	1320	2183	3259	4258	5336
404	1323	2185	3271	4271	5338
406	1326	2207	3280	4273	5341
416	1328	2240	3288	4288	5346
440	1335	2261	3310	4298	5349
456	1370	2266	3322	4305	5351
467	1375	2272	3323	4314	5364
480	1380	2274	3331	4342	5371
492	1393	2291	3336	4360	5381
495	1401	2308	3347	4371	5391
499	1420	2311	3350	4383	5398
520	1432	2313	3362	4422	5420
526	1443	2314	3374	4423	5433
534	1445	2329	3377	4439	5441
557	1466	2357	3393	4442	5448
566	1467	2372	3397	4443	5467
586	1468	2375	3400	4484	5470
601	1477	2381	3408	4494	5471
605	1484	2398	3410	4525	5503
616	1486	2428	3421	4541	5507
631	1517	2462	3436	4544	5522
639	1520	2471	3441	4552	5527
655	1526	2480	3443	4565	5532
664	1558	2517	3449	4580	5536
731	1560	2518	3450	4597	5540
748	1574	2566	3510	4605	5552
763	1577	2569	3516	4606	5559
798	1609	2570	3518	4620	5561
811	1604	2580	3540	4667	5566
828	1605	2585	3542	4650	5572
834	1614	2625	3554	4681	5583
850	1621	2632	3556	4694	5590
855	1624	2660	3560	4701	5598
858	1650	2667	3567	4724	5600
863	1668	2673	3570	4756	5615
871	1672	2677	3580	4760	5621
873	1678	2685	3592	4774	5625
877	1681	2687	3620	4787	5631
886	1686	2719	3637	4790	5635
904	1688	2720	3653	4792	5655
915	1695	2731	3666	4802	5659
928	1690	2779	3660	4815	5660
935	1701	2785	3673	4819	5680
958	1708	2795	3683	4832	5681
963	1714	2803	3697	4840	5682
966	1730	2809	3704	4850	5693
982	1738	2828	3710	4856	5693
988	1762	2826	3725	4885	5722
994	1764	2827	3726	4890	5724
1001	1775	2837	3729	4890	5731
1004	1778	2872	3738	4911	5741

5742	6271	6804	7326	7727	8311
5777	6302	6816	7337	7736	[illegible]
5783	6291	6829	7335	7757	[illegible]
5795	6311	6837	7343	7766	[illegible]
5819	6321	6860	7345	7780	[illegible]
5820	6333	6878	7364	7795	[illegible]
5829	6354	6881	7378	7803	[illegible]
5830	6355	6885	7384	7804	[illegible]
5837	6359	6890	7390	7861	[illegible]
5863	6362	6914	7397	7851	[illegible]
5850	6367	6917	7401	7896	[illegible]
5855	6374	6920	7406	7902	[illegible]
5860	6381	6925	7423	7935	[illegible]
5872	6393	6947	7426	7938	[illegible]
5874	6405	6977	7430	7942	[illegible]
5908	6411	6981	7472	7965	[illegible]
5909	6410	7000	7473	7970	[illegible]
5914	6421	7009	7479	7970	[illegible]
5923	6442	7020	7451	7977	[illegible]
5925	6474	7055	7483	7978	[illegible]
5930	6500	7061	7523	7993	[illegible]
5945	6515	7067	7531	8005	[illegible]
5981	6524	7072	7535	8009	[illegible]
5996	6535	7084	7542	8036	[illegible]
6011	6565	7096	7549	8049	[illegible]
6016	6570	7111	7559	8053	[illegible]
6027	6585	7114	7560	8069	[illegible]
6057	6590	7122	7573	8074	[illegible]
6060	6590	7124	7588	8079	[illegible]
6066	6600	7131	7592	8080	[illegible]
6067	6610	7135	7607	8099	[illegible]
6068	6618	7181	7620	8101	[illegible]
6080	6620	7183	7621	8119	[illegible]
6085	6627	7189	7640	8132	[illegible]
6096	6642	7190	7646	8171	[illegible]
6127	6650	7193	7648	8179	[illegible]
6133	6657	7195	7668	8182	[illegible]
6135	6696	7201	7669	8185	[illegible]
6151	6697	7210	7687	8188	[illegible]
6204	6698	7221	7675	8201	[illegible]
6209	6713	7227	7676	8204	[illegible]
6225	6750	7240	7686	8216	[illegible]
6236	6778	7244	7690	8245	[illegible]
6259	6779	7254	7704	8251	[illegible]
6261	6793	7288	7722	8276	

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS

Séance du 20 janvier 1860.

Suite (1).

Présidence de M. [illegible].

4° La fabrication de pierres factices qu'il ne serait pas nécessaire de tailler, des pierres aussi durs, plus durs même que les pavés de grès (cette fabrication est prête à fonctionner dans l'usine de Saint-Denis).

5° La construction, par anneaux successifs, de grandes voûtes analogues à celle de Saint-Pierre de Rome (qui a 33 mètres de diamètre), sans dépense exagérée de charpente, la charpente pouvant n'avoir que la résistance nécessaire pour supporter, au moment de la construction, le poids d'un anneau de 1 mètre de hauteur au plus, les anneaux se supporteraient d'eux-mêmes dès que la prise se serait faite.

6° L'étalement des galeries de mines, de manière à supprimer les boisages, toujours coûteux (l'essai se fera prochainement à Saint-Étienne).

7° Le fonçage et le cuvelage des puits de mines, en employant la trousse coupante.

8° La construction d'ateliers, de magasins, de halles à marchandises dans les gares de chemin de fer, à l'abri de l'incendie ; ne coûtant pas plus cher que les bâtiments construits actuellement.

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du [illegible] septembre 1860.

9° La construction des réservoirs (M. Coignet doit en élever un contenant 1,000 mètres; il informera la Société des résultats obtenus).

10° Le dallage et le pavage des voies et entre-voies des lignes ferrées, les rails pouvant être maintenus et assujettis par le béton lui-même, sans l'emploi de traverses en bois dont l'établissement et l'entretien sont si coûteux.

M. Coignet, en terminant, appelle l'attention de la Société sur ces divers projets, et demande qu'on veuille bien les discuter.

M. le Président remercie M. Coignet de son intéressante communication, et le prie de vouloir bien assister à la prochaine séance pour donner quelques renseignements complémentaires sur les mains-d'œuvre et les prix de revient des divers ouvrages dont il vient d'être question.

MM. Darru, Delaporte, Doublet et Plazolles ont été reçus membres de la Société.

Séance du 3 février 1860.

Présidence de M. Yvoenza.

M. le président invite M. Coignet à donner quelques renseignements sur les modes de fabrication et d'emploi des bétons agglomérés, et sur les prix de revient des constructions exécutées jusqu'à ce jour à Saint-Denis, à Vincennes, etc.

M. Coignet rappelle que, dans sa maison de Saint-Denis, toutes les parties, caves, planchers, toitures en terrasse ou en dôme, etc., sont faites avec du béton économique, composé en volume de quatre parties de cendres de houille, quatre parties de sable, une partie de chaux, en pâte de consistance convenable pour l'usage; que le béton employé est fabriqué à l'aide d'un broyeur énergique, et qu'une fois amené à l'état de pâte plastique et ferme, il est pilonné par couches de 1 à 2 centimètres entre des moules en planches; que ces moules s'enlèvent au fur et à mesure de leur emplissage pour servir à l'exécution de la partie de la construction immédiatement supérieure à celle qui vient d'être achevée, comme pour des ouvrages en pisé.

Toutes les constructions de Saint-Denis ont été faites ainsi, même les planchers et le dôme qui recouvre la maison.

L'épaisseur du dôme est à la base de 0m,40, et se réduit à 0m,25 à la partie supérieure, pour une longueur de 14 mètres et une largeur de 8.

Les planchers ont 0m,20 à 0m,25 d'épaisseur environ; ils forment une dalle monolithe, parfaitement liée aux murs tant par l'adhérence du béton que par une série de poutrelles en fer double T, noyées dans l'épaisseur. Ces fers ont 0m,10 de hauteur et ne pèsent que 10 kilog. par mètre courant; ils sont à la distance de 1 mètre les uns des autres, et reliés entre eux par des tringles de 15 millimètres de diamètre, qui servent à la fois à maintenir leur écartement et comme tirant.

Pour se rendre compte de la résistance des planchers construits ainsi, M. Coignet en a fait un ayant 0m,22 d'épaisseur pour une surface de 25 mètres carrés. Ce plancher contenait seulement trois poutrelles disposées comme il vient d'être dit; il a été chargé avec du sable, à raison de 1,800 à 1,900 kilog. par mètre carré. Sous cette charge, une fente s'est produite dans les angles, et le plancher s'est séparé du mur qui le soutenait, restant suspendu sur les poutrelles comme une dalle monolithe. Les fentes se sont fermées d'ailleurs après l'enlèvement du sable.

M. Coignet croit pouvoir affirmer qu'il y a sécurité complète, tant sous le rapport de la résistance, que sous le rapport de la salubrité; l'imperméabilité du béton est parfaite, et depuis plusieurs années il demeure sous une terrasse faite ainsi, sans avoir remarqué aucun inconvénient.

En ce qui concerne les prix, M. Coignet fait observer qu'ils dépendent surtout de la valeur des matières premières qu'il emploie.

En supposant que le sable vaille 2 fr. 50 c. le mètre cube, la terre cuite le même prix, et que la chaux éteinte en pâte coûte 8 fr. le mètre cube, 8 ou 10 hectolitres de béton prêt pour l'emploi coûteront 4 fr.; et, comme par le pilonnage le volume se réduit de 1/3 environ, la maçonnerie achevée reviendra (pour matières premières) à 6 fr.; somme à laquelle il faut ajouter la valeur de la main-d'œuvre, préparation des matériaux, transport, pilonnage, frais généraux, faux frais, etc.

La préparation des matériaux est une opération délicate; elle exige du soin; le broyage doit être plus énergique que pour les bétons ordinaires, puisqu'au lieu d'avoir de la chaux en pâte, dont le volume est la demie ou le tiers du volume du sable employé, la quantité en est réduite à un huitième, contenant une très-faible quantité d'eau; on peut estimer qu'il coûte le double. Un broyeur mû par un cheval et servi par un ouvrier aidé d'un manœuvre, qui fait le dosage des matériaux, fabrique journellement le béton nécessaire à l'exécution de 5 mètres cubes de maçonnerie en place; c'est par mètre cube une dépense de 2 fr.

Pour transporter le béton du broyeur au lieu d'emploi, la dépense est la même que pour les transports ordinaires; soit 1 fr. ou 1 fr. 50 c. par mètre cube.

Quant au pilonnage, il revient à 1 ou 2 fr., suivant le soin avec lequel on fait le travail et le prix de la journée des ouvriers.

C'est donc pour la main-d'œuvre 4 à 5 fr. 50., qui, avec les frais généraux, peuvent être portés à 6 fr.

Ce qui fait revenir le prix du mètre cube de béton en place à 10 ou 12 fr. Cette dépense peut d'ailleurs être diminuée par l'emploi des moyens mécaniques pour faire les dosages, et par l'usage d'une machine à vapeur comme force motrice. Mais c'est à la condition aussi qu'il n'y ait pas un trop grand nombre de moules à établir, comme pour la maison du garde du bois de Vincennes, qui par cette cause est revenue beaucoup plus cher qu'elle n'a été payée. Les ornements qui y ont été faits ont exigé des frais considérables pour les moules, frais qui ne pourraient être couverts que par l'édification d'un certain nombre d'autres maisons sur le même modèle; de sorte que cet essai ne peut servir de base d'évaluation comme prix de revient.

A quelques questions posées par M. le président et par divers membres, M. Coignet répond que le poids moyen du mètre cube de maçonnerie de béton aggloméré varie entre 2,000 et 2,100 kilog., et il explique que lorsqu'il est question pour la compression des bétons tantôt de 1/8 de chaux et tantôt de 1/15, c'est que, dans le premier cas, il parle de chaux éteinte en pâte, et dans le second, de chaux en pierre. M. Coignet fait observer que par l'agglomération, ses bétons, en peu de jours, deviennent aussi durs au moins que les pierres de bonne qualité; et, comme l'ensemble d'une de ses constructions forme un tout, en liaison parfaite, la résistance est plus grande que celle qu'on peut espérer des maçonneries ordinaires; que par suite les épaisseurs des murs et de toutes les parties peuvent être réduites, ce qui est la source d'une nouvelle économie.

Sur la demande de M. le président, M. Coignet indique la marche suivie pour l'exécution de l'arc de pont fait au quai de Billy.

Après l'exécution des culées, des cintres très-légers ont été mis en place, ainsi que des panneaux en bois limitant les deux têtes de la voûte. Le pilonnage du béton, fabriqué par le broyeur, a été commencé en partant à la fois des deux extrémités et en étendant le béton par couches très-légèrement inclinées vers le centre de l'arc, de manière que les pilonneurs pussent frapper toujours aussi verticalement que possible. Lorsque les deux masses de béton ont été sur le point de se toucher vers le milieu, l'espace vide resté entre elles a été rempli de béton par petites couches pilonnées à la manière ordinaire; puis les moules ont été enlevés et la voûte décintrée.

Cette marche a présenté toutefois un petit inconvénient: les cintres étant très-faibles ont cédé sous la charge, et le poids de la partie de la voûte construite agissant sur le point où l'arc se relie avec la culée avant que la prise soit complète, une légère fissure s'est produite près de la naissance, mais elle n'ôte rien à la solidité.

M. Coignet pense que cette fissure aurait été évitée, si la voûte eût été construite par série d'arcs concentriques minces, dont les premiers auraient servi de support aux derniers; la masse de la voûte se soutenant alors d'elle-même, celle-ci ne se serait pas détériorée si peu que ce soit.

Il n'aurait pas fallu d'ailleurs plus de temps pour l'exécution, c'est-à-dire trois jours avec interruption pendant la nuit.

M. le président prie M. Coignet de faire connaître à la Société le résultat de ses observations relativement à la prise du béton neuf sur le béton de la veille, à la confection des chaussées, et aux effets des agents atmosphériques et chimiques.

M. Coignet rappelle l'expérience qu'il a citée dans la dernière séance sur la liaison d'un bloc de béton avec le rocher sur lequel il a été construit à Saint-Jean-de-Luz; ce bloc résiste aux flots des marées et aux tempêtes depuis un an; il ajoute que pour que la liaison ait lieu, il faut que la surface soit bien propre, sans gravier ni poussière; qu'à cette condition les joints sont aussi résistants que la masse, et que dans les démolitions qu'il avait faites, il n'avait jamais trouvé qu'il fût plus facile de produire des ruptures au joint que dans les autres points.

M. Coignet, passant ensuite à la question des chaussées, pense que le moment n'est pas encore venu de s'occuper de remplacer le ballast des voies ferrées par le béton; mais qu'il s'occupe activement de construire des chaussées auxquelles il donne 0m,18 à 0m,20 d'épaisseur pour les voies ordinaires sur lesquelles la circulation est assez considérable, et 0m,15 pour d'autres voies moins passagères.

Dans l'usine de Saint-Denis, les chaussées qu'il a construites ont 0m,12 d'épaisseur, et elles résistent très-bien. Cette résistance est due sans doute au monolithisme et à la répartition parfaite de la charge. Ces chaussées sont très-bonnes comme usage, les chevaux ne glissent pas dessus (plusieurs écuries ont reçu un

dallage de ce genre sans qu'il soit arrivé d'accident), et ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'au quai de Billy, cette année, alors qu'il faisait du verglas sur le sol environnant le dallage qui y est construit, ce dallage n'en était pas recouvert.

Des dallages ont été faits il y a six ans, alors que les procédés étaient moins perfectionnés, et lorsque, dans ces derniers temps, M. Coignet a voulu en enlever quelques-uns, les morceaux formaient de larges dalles qu'on pouvait rouler sur des rouleaux comme des pierres de taille.

En ce qui concerne l'effet du temps, des agents atmosphériques et des substances qui peuvent se trouver en contact avec les bétons, M. Coignet n'a trouvé jusqu'à ce jour aucune détérioration, soit par l'exposition de ses bétons à l'air, dans l'eau ordinaire (qui incruste les pores comme on l'a vu au quai de Billy), dans l'eau de mer chaude ou froide, dans les dissolutions salines de chlorure et de sulfate de magnésie titrées à 100, 200 et même 300 degrés par mètre cube; il y a tout lieu de supposer qu'il n'y aura pas non plus détérioration des fosses d'aisance qui ne contiennent aucune matière aussi nuisible aux mortiers que les sels de magnésie. Quant aux alternances de chaud et de froid, elles ne sont pas sensibles, la base du béton étant le sable qui n'est pour ainsi dire pas dilatable.

Un membre pense qu'il serait peut-être avantageux de faire de petits cubes de béton aggloméré (de 0m,04 à 0m,05 de [illegible]), pouvant servir à la confection de chaussées en empierrement et au ballastage des voies en Russie, où l'on cherchait dernièrement à fabriquer des briques de petit modèle destinées à ces usages.

M. Coignet a exécuté des cubes de toutes dimensions pour des essais de résistance qui doivent être faits officiellement à l'École des ponts et chaussées en présence d'une commission nommée pour examiner les procédés et faire un rapport sur la possibilité d'accorder l'autorisation de les employer dans les constructions à Paris; seulement le mode d'exécution suivi serait trop coûteux dans le but signalé, mais par des moyens mécaniques on arriverait certainement au résultat économique cherché.

M. Coignet s'occupe dans ce moment d'organiser une fabrique de pierres artificielles, et lorsqu'elle fonctionnera régulièrement, il s'occupera d'obtenir tous les produits qui pourront lui être demandés.

Dans tous les cas, il conviendrait peut-être d'attendre les résultats des expériences en cours pour la confection des chaussées monolithes.

Séance du 17 février 1860.

Présidence de M. Vuigner.

L'ordre du jour appelle une communication de M. Limet sur les machines électro-magnétiques appliquées à la production de la lumière électrique et sur la fabrication industrielle des aimants.

Après avoir rappelé le principe de l'appareil de Clarke pour la production des courants sous l'influence des aimants, M. Limet indique que Nollet, professeur à l'école militaire de Bruxelles, est le premier, qui, en 1853, eut l'idée de construire sur ce principe une puissante machine électro-magnétique pour obtenir une *source d'électricité constante et économique*.

Si l'idée de Nollet était rationnelle, l'application qu'il en chercha fut malheureusement mauvaise, théoriquement et pratiquement : il voulut, à l'aide de l'électricité de sa machine, décomposer l'eau et produire du gaz d'éclairage.

Une compagnie fut formée, une usine installée aux Invalides, et il est inutile de dire les résultats négatifs et les déceptions qui suivirent.

Nollet mourut à la peine; mais entre-temps on n'étudia pas moins tous les éléments du problème et les détails de construction de la machine. Le successeur de Nollet, l'ouvrier qui avait été son collaborateur, M. Joseph Vanmalderen, chercha une application plus rationnelle, celle de la production de la lumière électrique, et c'est à lui que revient ce qu'il y a d'original dans cette application.

L'une des machines de M. Vanmalderen vient d'être achetée par l'administration des phares, et fonctionne à l'établissement du quai de Billy.

Elle se compose de six roues isolantes en cuivre, de chacune seize bobines, montées parallèlement sur le même axe de rotation; chaque bobine correspondant par les extrémités aux pôles de noms contraires de forts aimants fixes disposés concentriquement, par séries de huit faisceaux, entre chaque roue; il y a donc cinquante-six faisceaux d'aimants, en y comprenant les deux séries extérieures.

Chaque bobine est formée d'un tube en fer doux de 0m,005 à 0m,006 d'épaisseur, 0m,04 de diamètre et 0m,096 de longueur; ce tube est fendu dans toute sa longueur, ce qui lui permet de prendre plus rapidement l'aimantation par influence qu'il acquiert dans son passage devant les aimants. Sur ce tube sont enroulés douze fils en cuivre, isolés, de 0m,001 de diamètre, et de chacun 10m,50 de longueur, de sorte que la longueur totale des fils sur la bobine est de 126 mètres, et leur poids, de 1 kil. 50.

Chaque faisceau d'aimants est composé de six lames en acier trempé, assemblées en fer à cheval, et pèse 23 à 25 kil.

La machine faisant 350 tours par minute, chaque bobine reçoit par induction un courant direct et un courant inverse à chaque passage devant un pôle, et donne lieu à $(350 \times 16) 2 = 11,200$ courants alternatifs par minute. On peut, en groupant les bobines, réduire ce nombre de moitié; mais il reste toujours 5,600 changements de sens dans les courants, soit 135 par seconde. Ces chiffres font bien comprendre : 1° l'importance du groupement des bobines; 2° les inconvénients qui résultent, comme usure, de l'emploi des commutateurs, avec 11,200 étincelles par minute.

Toutes choses égales, d'ailleurs, l'effet de la machine dépend du groupement des bobines pour obtenir, selon les applications, des courants, *en tension* ou *en quantité*. En réunissant les fils des bobines de même signe, on fait parcourir aux courants toute la longueur des fils, et l'on obtient la *tension*; au contraire, en recueillant directement les courants de chaque bobine, la longueur parcourue sera réduite à celle de l'enroulement sur chaque bobine, et l'on aura la quantité, en ayant soin d'augmenter la section des fils.

De ce qui précède, on peut conclure, par tâtonnement et expérience, les rapports de tension et de quantité pour chaque cas particulier, et disposer les différents éléments de la machine en conséquence.

Il restait les difficultés inhérentes aux commutateurs; or, dans la production de la lumière qu'on obtient en mettant en communication les deux charbons d'une lampe spéciale avec les électrodes de la machine, il n'est plus nécessaire de *redresser* les courants; de là une simplification remarquable et la suppression des commutateurs.

On recueille une série des courants alternatifs : celle due aux pôles positifs des aimants, par exemple, par un simple frotteur en contact avec une roue isolée sur l'axe de la machine; et l'autre série, due aux pôles négatifs, sur l'axe même ou en un point quelconque du bâti; pour fermer le circuit, il suffit de réunir les fils partant, 1° de la roue isolée, 2° de l'axe de la machine.

L'emploi des courants non redressés opère entre les deux charbons de la lampe la recomposition des électricités de signes contraires, de manière que chaque charbon donne alternativement passage aux deux fluides; ces charbons s'usent donc également, le transport du pôle positif au pôle négatif se faisant alternativement d'un charbon sur l'autre; et ceci apporte une grande facilité à la construction du régulateur qui doit maintenir un écartement constant entre les charbons.

La machine du quai de Billy a fonctionné sans interruption pendant six semaines et a donné les résultats suivants :

La lumière, mesurée au photomètre, a été égale à celle de 125 becs carcel, chaque bec représentant 8 bougies. La dépense en coke de la locomobile qui imprimait le mouvement à la machine a été de 15 centimes par heure.

La vitesse de la machine étant réglée et constante, la source d'électricité est également constante, et elle paraît soustraite aux causes habituelles d'irrégularité provenant des conditions atmosphériques.

En comparant ce prix de revient à ceux des autres modes d'éclairage, on trouve pour le prix de la lumière équivalant à 350 bougies par heure et sans y comprendre la main d'œuvre :

Lumière électrique produite par la machine ci-dessus décrite,	0.063
Gaz de houille, au prix de la ville, de 15 c. le mètre cube,	0.300
Gaz de houille au prix de vente aux particuliers,	1.000
Huile de colza épurée,	3.350
Lumière électrique produite par les piles,	3.000

M. Limet examine ensuite les applications qui doivent être tentées tout d'abord; en raison de l'impossibilité actuelle de la division de la lumière électrique, les applications de même ordre et à peu près d'égale importance qui se présentent les premières sont :

1° L'éclairage des phares; outre l'intensité lumineuse beaucoup plus grande, on pourrait dans plusieurs cas n'avoir qu'une source pour plusieurs foyers lumineux, et obtenir les intermittences ou éclipses avec la plus grande facilité. Aux Invalides, on a pu placer la lampe à 750 mètres de la machine et lui transmettre les courants avec deux fils de [illegible] de diamètre, sans observer de différence appréciable dans l'intensité lumineuse;

2° L'éclairage des fanaux pour les signaux à bord des navires;

3° L'éclairage des grands chantiers pour des

travaux d'urgence, des camps pour les armées, et des travaux de l'ennemi.

Pour toutes ces applications, la source électrique est trouvée aussi puissante que régulière et économique, et, de ce côté, le problème semble complétement résolu. Mais il n'en est pas de même pour l'appareil qui porte les charbons conducteurs et qui doit régler leur écartement. La source d'électricité étant constante, il suffirait, si les charbons étaient homogènes, de les faire rapprocher graduellement au fur et à mesure de leur usure. Malheureusement le graphite des cornues à gaz, qui donne la plus belle lumière, est inégal de densité, de composition et de conductibilité.

Cependant, M. Jacquelain a déjà obtenu des échantillons de charbon bien supérieur au graphite; beaucoup de constructeurs sont à l'œuvre pour obtenir une lampe simple, sûre et pratique, et M. Limet ne doute pas qu'on arrive à des résultats satisfaisants.

Outre leur application à la production de la lumière, qui est la plus importante, les machines électro-magnétiques peuvent remplacer avantageusement les piles dans tous les cas où l'on a besoin de grandes sources d'électricité, et notamment pour la galvanoplastie. Dans cette application, on dispose la machine pour obtenir des courants en quantité, et chaque roue travaille isolément; on ne fait que 200 tours par minute, et il faut redresser les courants. On a obtenu les résultats suivants dans un des établissements les plus importants de Paris :

Prix du kilogramme de cuivre déposé, en ce qui concerne, bien entendu, la dépense des machines et des piles seulement :

1° Par les machines électro-magnétiques, 2 fr.
2° Par les piles, 20

Abordant ensuite la partie de la communication relative à la fabrication industrielle des aimants, M. Limet résume en ces termes les résultats pratiques auxquels il est arrivé :

1° J'ai obtenu une puissance au moins égale, *peut-être supérieure*, avec des aciers puddlés cémentés très-communs, mais assez homogènes. La comparaison a été faite avec des aciers fins tant corroyés que fondus. On comprend l'importance de ce résultat par le prix de revient de 1,200 kilogr. d'aimants par machine, selon que l'acier coûte 60 fr. ou 150 fr. les 100 kilogr.

Mais l'emploi de l'acier commun présente une très-grande difficulté, c'est d'arriver au maximum de dureté dans la trempe, sans déformation ni ruptures.

2° La trempe doit *toujours* faire atteindre le maximum de dureté, qui est loin de correspondre au maximum de chauffage. Il faut donc déterminer par tâtonnement, et selon la nature de l'acier, *la température, aussi bien que le temps du chauffage à cette température*, que devra subir la pièce. J'affirme donc ici, en m'appuyant sur des faits nombreux, que le changement moléculaire dû à la chaleur est proportionnel à la température, mais que le temps en est fonction non moins importante; en un mot, que l'effet produit est fonction à la fois, *dans des rapports à déterminer*, de la température et de la quantité de chaleur transmise.

3° La force coercitive des aimants augmentant avec la dureté, le recuit est inutile lors qu'on dispose de moyens assez énergiques pour aimanter à saturation.

4° Le meilleur mode d'aimantation est à la fois le plus énergique et celui qui agit le plus rapidement et le plus régulièrement. J'ai donc obtenu les meilleurs résultats à l'aide du mode employé pour aimanter les aimants des machines décrites, et qui consiste à soumettre les lames isolément à l'action d'un fort courant traversant en sens contraire les fils de deux bobines de cuivre dans lesquelles on a placé les deux branches de l'aimant.

5° Quant à la forme et aux dimensions les plus convenables à donner aux faisceaux, il me faudrait un plus grand nombre d'essais et d'expériences pour répondre à cette question. Ce qui résulte de ce qui a été fait, c'est que pour un travail dynamique et permanent, la forme en fer à cheval est adoptée; et que l'épaisseur des lames, égale au 1/5 ou 1/6 de celle du faisceau, donne le maximum d'effet.

M. le président remercie M. Limet, au nom de la Société, pour son intéressante communication.

M. Richoux lit la note suivante sur un nouveau mode de moulage des coussinets de chemin de fer.

Le moulage des coussinets peut se faire de deux manières bien distinctes. Par la première, la chambre destinée à recevoir le rail s'obtient en fixant dans le creux, obtenu au moyen du modèle, un noyau en sable d'étuve. Par la seconde, due à M. Voruz, on obtient la chambre sans emploi de noyau. A cet effet, le modèle a ses joues formées par une ou deux pièces rapportées, de telle sorte que, placé dans le sable, on peut l'en retirer sans entraîner les joues, qui ne sont pas *de dépouille*. Celles-ci s'enlèvent ensuite avec les précautions nécessaires pour ne pas altérer le moule. La méthode de Voruz a, sur la première, un avantage important, car elle assure d'une manière parfaite l'inclinaison du rail par rapport à la semelle du coussinet; mais elle exige des modèles assez coûteux, donne lieu, ainsi que la première, à des frais de main-d'œuvre considérables, et nécessite des mouleurs exercés, dont le travail est fatigant à cause du poids des châssis à manœuvrer.

La machine imaginée par M. Jobson, dont le brevet est exploité en France par M. Manby, remédie à ces divers inconvénients.

Sur une table rectangulaire en fonte, mobile autour d'un axe horizontal, se trouvent fixés deux coussinets ordinaires dont les joues peuvent se déplacer ainsi que dans les modèles de M. Voruz; mais avec cette différence que les parties mobiles, au lieu de se détacher complétement du modèle, se trouvent prises entre des glissières et traversent la semelle du coussinet et la table, pour venir se relier à deux bielles réunies elles-mêmes par un écrou mobile courant sur une vis terminée par un volant à manivelle.

La manivelle, en tournant, peut donc faire rentrer les joues du coussinet sous la table, ou bien les ramener dans leur position normale.

Les choses étant en ce dernier état, on fixe sur la table, au-dessus des deux modèles et au moyen de taquets, un châssis rectangulaire dans lequel on tasse le sable. Celui-ci est arasé à la main, puis, avec une tôle découpée à jour, glissant entre deux rainures du châssis, qu'elle vient fermer comme le ferait un fond.

On fait alors basculer la table autour de son axe, et à l'aide d'un levier on apporte sous le fond du châssis un plateau mobile, équilibré par un contre-poids. On fait mouvoir le volant à manivelle pour retirer du sable les joues mobiles, puis on détourne les taquets qui fixent le châssis à la table, et on laisse descendre le plateau mobile qui emporte tout le moule. Celui-ci glisse sur un petit chemin de fer incliné et s'arrête devant la poche contenant la fonte en fusion; cette poche est équilibrée par un contre-poids et peut basculer en se mouvant autour d'un axe horizontal inférieur, lorsque l'ouvrier appuie sur un levier convenablement disposé.

La partie supérieure du moule, celle qui doit produire les évidements de la semelle du coussinet, se fait sur une table à part; le châssis s'y repère au moyen de goujons, et le sable s'y moule à la manière ordinaire.

La machine de M. Jobson peut s'appliquer au moulage d'un grand nombre d'objets légers, à la poterie, et principalement aux pièces qui exigent des noyaux, tels que boulets, obus, projectiles cylindro-coniques pour canons rayés; elle présente les avantages suivants :

Le moulage se fait parfaitement; il évite l'emploi des noyaux, qu'il est souvent difficile de placer avec la précision nécessaire, et surtout de maintenir en place lors du tassement des sables; il diminue la fatigue des ouvriers, qui n'ont plus à remuer qu'un poids de châssis moitié moindre que dans les procédés de moulage ordinaires. Enfin il permet de réduire le nombre des ouvriers nécessaires pour un travail donné. Trois ouvriers, dont deux aides, suffisent pour desservir la machine à mouler; trois ouvriers sont également nécessaires pour prendre la fonte au cubilot et la couler dans les moules. Avec ce personnel, on peut obtenir facilement 60 coussinets par heure, soit 7 à 800 pièces par jour; les inventeurs assurent même qu'on peut en obtenir de 1,100 à 1,500; mais nous croyons ce chiffre exagéré. Dans les méthodes ordinaires de moulage, un homme et son aide font environ 150 coussinets par jour : il faudrait donc onze hommes pour faire le travail que la machine produit avec trois hommes. Le remplissage des 800 moules exigerait huit hommes, tandis qu'avec la poche mobile le travail s'accomplit avec trois ouvriers.

Séance du 2 mars 1860.

Présidence de M. Laurens, vice-président.

M. le président annonce que M. Barthélemy, ne pouvant se rendre au sein de la Société, la lecture et la discussion de sa note sur la construction des salles de théâtre seront ajournées et reportées à l'ordre du jour d'une séance prochaine.

M. le secrétaire donne lecture d'une note de M. Laurent-Lambert, membre de la Société, relative à la distribution d'eau dans Paris.

L'auteur ne partage pas l'avis des personnes qui trouvent exagérée la quantité d'eau que M. le préfet de la Seine veut amener à Paris; il pense que cette quantité devrait être plus considérable encore, et qu'au lieu d'ajouter seulement 100 mille mètres cubes aux 128 mille que la ville reçoit chaque jour, il en faudrait 150 mille, pour pourvoir également bien dans tous les quartiers aux besoins de l'industrie, de l'hygiène et de la salubrité.

M. Laurent-Lambert passe rapidement en revue les divers projets qui ont été présentés

d'abord, celui de M. le préfet de la Seine, qui, par un immense aqueduc, va chercher dans la couche aquifère de la Champagne l'eau nécessaire à l'alimentation de Paris; l'auteur critique le plan proposé pour l'exécution des travaux; il voudrait qu'avant de construire l'aqueduc collecteur on fît d'abord les travaux de recherche, les drainages. L'épaisseur des parois de l'aqueduc projeté sont trop faibles; selon lui elles devraient être augmentées de manière à leur donner une très-grande solidité, et encore lui semble-t-il impossible que, sur une longueur de 41 kilomètres, il n'y ait pas continuellement des réparations à faire exigeant une interruption plus ou moins longue du service dans l'unique conduite; il croit qu'il serait préférable d'avoir, comme à Rome, plusieurs aqueducs pouvant suppléer les uns aux autres, et qu'il faudrait rechercher dans les environs de Paris plusieurs sources à des altitudes différentes, en tenant compte du niveau des quartiers à desservir.

Mais la dépense pour l'exécution de ce projet serait considérable, et l'auteur est amené à examiner le projet qui consisterait à prendre les eaux, soit dans la Seine en amont de Paris, soit tout autour de la ville dans les alluvions de la vallée de la Seine.

Les eaux prises à Ivry, bien que d'une pureté assez grande, auraient l'inconvénient de n'être pas tout à fait fraîches en été, quoique leur température doive nécessairement s'abaisser en parcourant les tubes de distribution; quant aux eaux prises dans les alluvions, elles seraient sulfatées et tout à fait impropres aux usages domestiques.

M. Laurent-Lambert ajoute :

« Mais indépendamment de ces divers cours d'eau, il en existe un autre dont on ne parle pas. Pourtant l'on sait que toutes les rivières ont exhaussé leur lit plus ou moins, et qu'il existe dans toute la vallée un cours d'eau souterrain, qui le plus souvent se trouve au-dessous du cours apparent. Dans le fleuve souterrain, l'eau est bien filtrée et se maintient à une température constante; c'est donc dans ce fleuve, sur un ou plusieurs points situés en amont de Paris, que l'on trouverait la meilleure eau que l'on puisse désirer, et rien ne serait plus facile que de la puiser sans grande dépense, en se servant des tubes ou des caissons à air comprimé, inventés par M. Triger, et employés en différents endroits pour sonder en rivière à de grandes profondeurs, notamment dans les galets du Rhin, par M. Vuigner pour le pont de Kehl. Les caissons employés par M. Vuigner descendent à 20 mètres au-dessous de l'étiage du Rhin; ceux des culées ont 7m,00 de longueur sur 5m,80 de largeur; ils pourraient donc servir de galeries d'infiltration remplaçant celles que M. Fournet a fait construire en maçonnerie pour le Rhône souterrain à Lyon. On pourrait descendre dans les alluvions de la Seine des tubes ou des caissons semblables à la profondeur d'environ 5 mètres; car il paraît, d'après les puits creusés par M. Degousée à l'École d'Alfort et à Ivry, que les alluvions de la Seine ont dans cette contrée une épaisseur variable de 3 à 7 mètres au-dessous de son lit actuel. L'eau de la Seine serait donc obligée de traverser une couche de sable et de gravier d'environ 5 mètres pour entrer dans les tubes de prise d'eau par leur partie inférieure. Dans les saisons trop froides ou trop chaudes, on ne lui permettrait pas de monter dans les tubes plus haut que les alluvions, afin que sa température ne soit pas influencée par celle du fleuve supérieur; mais dans les temps ordinaires, on la laisserait se niveler avec la surface de ce fleuve, ce qui pourrait avoir lieu plus de huit mois sur douze, et l'on aurait à élever l'eau en partant de 2 ou 3 mètres moins bas.

» L'on pourrait donc avoir recours à différents systèmes pour procurer de l'eau à la ville de Paris : les aqueducs amèneraient des sources de diverses hauteurs pour desservir principalement les quartiers élevés, et les machines à vapeur puiseraient l'eau à l'intérieur des tubes placés en amont de Paris, dans les graviers du fleuve souterrain, pour desservir toute la partie basse de la ville bâtie dans la vallée de la Seine, où se trouvent les deux tiers de la population. Mais il vaut mieux laisser de côté le système des aqueducs comme trop coûteux pour Paris, attendu qu'il n'est pas possible, comme à Rome, de trouver à de petites distances des sources suffisantes; l'on n'aurait besoin pour la partie basse que d'élever l'eau à une hauteur maximum de 30 mètres; car le pied des coteaux n'est pas à une hauteur de plus de 10 mètres au-dessus du fond du fleuve, et les maisons n'ont pas plus de 20 mètres de hauteur. »

M. Laurent-Lambert examine ensuite la dépense à faire pour la réalisation de ce projet; il calcule qu'il faut :

Une force de 2,800 chevaux, coûtant, fr.	2,800,000
Bâtiments, prise d'eau, tuyaux de refoulement,	5,500,000
Intérêt du capital, amortissement,	695,000
Capital nécessaire pour pourvoir aux frais d'entretien, fourniture de charbon, paiement du personnel,	16,000,000
Indemnité de terrain et cas imprévus,	5,005,000
Réservoirs (suivant le devis de M. le préfet),	15,000,000
Galeries d'égout,	12,000,000
Total,	57,000,000

dont l'intérêt annuel est de 2,850,000 fr., ou par jour 7,809 fr. pour 150,000 mètres cubes, soit par mètre cube 0 fr. 0525. A ce prix toutefois doit être ajouté celui qui résultera des dépenses ultérieures qui, d'après M. le préfet, reviendront à 20,000,000 fr., en se servant des conduites actuelles, et qui, suivant l'auteur, doivent être doublées si l'on veut faire profiter les communes suburbaines des avantages accordés à Paris, et néanmoins l'eau pourrait être payée *dix fois moins cher qu'on ne la paie aujourd'hui*, tout en laissant de larges bénéfices aux concessionnaires.

M. Laurent-Lambert termine sa note ainsi :

« Un des grands avantages du projet qui consiste à recourir au fleuve souterrain, c'est que, pour en profiter il n'est pas nécessaire de le terminer tout entier, il peut être agrandi successivement au fur et à mesure des ressources et des besoins; il n'en est pas de même du grand aqueduc qui ne donnera pas une goutte d'eau avant d'être terminé. Ainsi, au lieu d'avoir de suite des machines représentant une force de 2,800 chevaux, des usines, des colonnes de refoulement, des bassins en rapport avec cette force, l'on pourrait, pour commencer, se contenter d'en créer une partie. L'on pourrait n'exécuter d'abord que les deux tiers du projet, parce que les 150,000 mètres cubes d'eau par jour ne sont pas immédiatement nécessaires.

» Puis, il faut considérer qu'il entre dans notre estimation de 57 millions une somme de 16,695,000 fr., qui n'est que le capital des dépenses annuelles; que l'on ne paiera pas ce capital, et que la somme à payer même pour exécuter ce projet en entier n'est que de 40 millions, tandis que, suivant le projet d'aqueduc pour une moindre quantité d'eau, la somme à payer est de 48 millions, en supposant que l'estimation (de M. le préfet) soit assez élevée, ce que beaucoup de personnes contestent et nous aussi. En résumé, comme il est facile, au moyen de la sonde, de reconnaître à peu de frais le fleuve souterrain, nous pensons qu'il convient de faire à ce sujet des études sérieuses pour le projet des fontaines de Paris, en essayant sur plusieurs points en amont du pont d'Ivry. »

M. le président partage l'avis de l'auteur de la note sur les avantages qu'il y aurait à avoir recours à plusieurs sources pour un bas service; quant aux eaux de l'Yonne, qu'on a proposé d'amener à Paris, il ne croit pas qu'elles conviennent parfaitement, parce qu'elles sont sujettes à se troubler.

Il signale à l'attention de la Société le travail de M. Dugué, ingénieur de la Marne, sur les eaux de la Somme-Soude, mémoire qui complète ce qui a été dit sur le sujet jusqu'à ce jour.

M. Faure a reçu le mémoire de M. Dugué, qui est fort intéressant, et il promet d'en donner l'analyse à la Société dans une séance prochaine.

M. Richoux donne ensuite communication de la Note suivante sur le filetage à chaud des vis à bois.

MM. Vankalck et Dervaux, fabricants de vis à bois dites *tire-fonds*, ont présenté récemment dans les Compagnies de chemins de fer des spécimens de vis filetées à chaud, par des procédés encore tenus secrets. Il nous a paru intéressant de faire connaître à la Société une machine destinée à cette fabrication, construite par M. Mc Cornick, et qui fonctionne en Écosse et à Birmingham depuis 1853.

Cette machine est une sorte de petit laminoir à trois cylindres, travaillant par bout. Deux de ces cylindres ont leurs axes dans le même plan horizontal, l'axe du troisième cylindre forme avec les deux autres les arêtes d'un prisme triangulaire.

Les extrémités travailleuses des cylindres portent chacune une matrice en acier fondu, ayant la forme de la vis à fileter, mais un diamètre au moins trois fois plus grand. Les autres extrémités portent des pignons, qui engrènent à l'intérieur d'un plateau denté, mis en mouvement par une transmission à poulies, qui peut donner aux laminoirs des vitesses de direction opposée ou produire le désembrayage.

Par suite de ces dispositions, lorsqu'on introduit un fer rond chauffé au rouge entre les cylindres lamineurs et qu'on embraye, les matrices s'impriment dans le fer et le font avancer en tournant, puis le rejettent sur la table de travail lorsqu'on inverse le mouvement.

Examinons maintenant les détails de construction de la machine.

Les cylindres lamineurs sont portés par deux bâtis. Le bâti voisin des matrices taraudeuses porte deux coussinets formant chacun l'une des bases d'un piston, dont la seconde base butte contre une vis de pression qui permet de rapprocher ou d'écarter les deux

cylindres inférieurs. Quant au troisième cylindre, il est porté par un collier pouvant se mouvoir entre deux glissières du bâti, à l'aide d'une vis mobile dans un écrou placé entre ces mêmes glissières.

Au dessus de cet écrou, et dans un cadre qui en dépend, se trouve un excentrique, qu'on peut manœuvrer à la main au moyen d'un levier, de manière à soulever ou à abaisser à la fois la vis, son collier et le laminoir supérieur, soit pour donner passage au fer à tarauder, soit pour le mettre en prise avec les matrices.

Les coussinets placés dans le bâti, voisin des pignons ont une forme sphérique destinée à embrasser un renflement de même forme constituant le tourillon des cylindres lamineurs. Cette disposition a pour but de permettre le mouvement de bascule des laminoirs lorsqu'on veut éloigner ou rapprocher les matrices.

Les trois coussinets, au lieu d'être placés directement dans le bâti, comme les coussinets voisins des matrices, sont reçus par un plateau circulaire, auquel on peut donner un certain mouvement angulaire, par suite duquel les cylindres lamineurs paraissent se tordre les uns sur les autres. Ce plateau, nommé plateau diviseur, doit être fixé au bâti, dans une position spéciale pour chaque pas et pour chaque diamètre de vis. On détermine sa position en appliquant une vis directrice du pas et du diamètre voulu entre les matrices, et en le tournant jusqu'à ce que cette vis soit dans l'axe de la machine. L'arbre portant le plateau denté qui conduit les laminoirs est muni d'une roue d'engrenage en prise avec un pignon droit fixé sur un arbre creux. Cet arbre porte deux poulies folles, présentant l'aspect d'une boîte munie de son couvercle. A l'intérieur de cette sorte de boîte, se trouve une troisième poulie, dont la jante, formée par deux troncs de cône opposés par leur base, peut venir emboîter l'une ou l'autre des poulies folles.

La poulie intérieure est fixée sur l'arbre creux par une clavette, entrant dans une mortaise qui est assez longue pour permettre le déplacement de la poulie suivant l'axe de l'arbre, de manière à lui permettre de venir embrasser l'une ou l'autre des poulies folles.

L'arbre creux enveloppe un second arbre, sur lequel la poulie intérieure est fixée d'une manière invariable par la même clavette, qui l'empêche de tourner sur l'arbre creux, tout en lui permettant un mouvement de va-et-vient.

Ce dernier mouvement est communiqué à l'arbre intérieur par un levier qui prend son point d'appui sur le bâti, et se recourbe en se terminant par une pédale que l'ouvrier peut faire manœuvrer.

Le levier à pédale tend à être soulevé par un ressort à boudin, mais il est maintenu dans une position déterminée par un levier à deux encoches formant cliquet d'arrêt.

Ce levier est dans un plan perpendiculaire au premier, et rappelé par un ressort à boudin.

Lorsque le levier à pédale est au premier cran, la poulie intérieure occupe la position centrale, et la machine est au repos ; lorsque l'ouvrier appuie sur la pédale, le levier passe au second cran et la poulie embraye l'une des poulies fixes et fait avancer le fer entre les matrices.

Lorsque le levier à pédale est dégagé des deux crans, il se trouve relevé par son ressort, et la poulie fixe embraye avec la seconde poulie folle, renverse le mouvement des matrices, qui repoussent la vis toute fabriquée.

Le fer qui doit servir à la fabrication des tirefonds est porté au rouge, et les matrices sont constamment refroidies, pendant le filetage, par un courant d'eau froide.

La machine construite par M. Mc Cormick a donné des vis de 0m,006 à 0m,018 de diamètre. Le diamètre inférieur paraît être un minimum; l'autre serait facilement dépassé.

Les matrices font ordinairement 150 tours par minute, et, comme leur diamètre est au moins triple de celui des boulons, ceux-ci font environ 540 révolutions dans le même temps. En pratique, une seule machine peut faire de 2,000 à 6,000 pièces par jour, suivant la longueur de la partie filetée, c'est-à-dire quatre à cinq fois le travail des machines ordinaires opérant à froid.

Les avantages de cette machine peuvent se résumer comme suit :

Les vis et boulons obtenus à la machine sont beaucoup plus résistants que ceux obtenus à la filière ;

Le déchet du fer pendant le filetage, qui s'élève à près de 15 0/0 pour les vis à bois, est complétement supprimé ;

Le nombre d'ouvriers nécessaires pour une même production est beaucoup moindre ;

Une partie des frais de graissage est supprimée ;

Les filets résistent beaucoup mieux à la rouille que les filets obtenus à la filière ou au coussinet ;

Enfin, par ces diverses causes, le prix de fabrication est considérablement réduit.

Cette même disposition de machine peut s'appliquer à l'impression en relief d'ornements sur fer ou sur tout autre métal ; et cette application est non moins importante que la première, bien qu'elle n'ait pas encore été réalisée en France.

M. Faure sait que MM. Dervaux fabriquent également des boulons à chaud ; mais il ne connaît pas le dispositif de la machine employée; il croit que cette machine a quelque analogie avec celle employée pour tourner les pièces hélicoïdales pour la fabrication des meubles.

Séance du 16 mars 1860.

Présidence de M. Vuigner.

L'ordre du jour appelle la discussion sur l'injecteur automoteur de M. Giffard. La parole est donnée à M. Ernel pour répondre aux observations de M. Brüll sur sa note lue dans la séance du 2 décembre dernier, ayant pour titre : *Observations théoriques et pratiques sur l'injecteur automoteur de M. Giffard.*

M. Ernel s'exprime ainsi : D'après mon travail, qui n'avait pas la prétention d'être une théorie complète, mais simplement un essai pour soumettre *à priori* l'injecteur au calcul, j'ai été conduit à trouver cet alimentateur beaucoup plus dispendieux que ne l'indiquent les résultats d'expériences auxquelles j'ai assisté depuis.

Je vous demande donc la permission de vous indiquer les causes de la divergence qui existe entre mes calculs et les résultats obtenus par des expériences; ces causes n'étant pas, d'après moi, celles mentionnées par M. Brüll dans sa note.

J'ai divisé, pour poser mes formules, la marche de l'appareil en deux phases : dans la première, la vapeur sortant de la buse se trouve au contact de l'eau contenue dans la tuyère ; cette eau étant sensiblement au repos. Il en résulte une espèce de choc qui absorbe une grande partie de la puissance vive de la vapeur. Ce choc, qui à la mise en train de l'appareil est bien celui que j'ai supposé, doit être moindre pendant la marche par suite de la vitesse que prend l'eau dans son passage autour de la buse. Or cette vitesse, que prend l'eau autour de la buse, dépend de la section annulaire et du volume appelé ; cette vitesse ne peut être calculée que pratiquement, car elle varie chaque fois que l'on change la position de la buse par rapport à la tuyère. C'est dans l'impossibilité d'avoir cette vitesse, que j'ai été amené à la supposer nulle en posant la première équation de ma note. M. Combes, dans son mémoire à la Société d'encouragement sur cet injecteur, a été conduit à faire la même hypothèse.

L'équation de la quantité de mouvement, qui s'applique à la deuxième phase de la marche, a été de même posée, pour le commencement de la marche de l'appareil.

Ces deux équations, d'où partent tous mes calculs, se trouvent inexactes, lorsque l'eau a pris son cours dans l'alimentateur, principalement à cause de la forme des cônes employés, qui amortissent pour ainsi dire les chocs qui auraient lieu sans cela. Il en résulte que l'appareil est bien meilleur pendant sa marche qu'au moment de sa mise en train. C'est d'après ces idées, émises en partie par M. Faure lors de la lecture de ma note, que je me suis décidé à chercher de nouvelles formules, concordant mieux avec les résultats pratiques obtenus par l'injecteur de M. Giffard. Les nouveaux nombres que j'obtins ainsi furent très-sensiblement doubles de mes premiers; mais ils ne sont pas encore exacts, puisque la vitesse V de la vapeur doit être calculée, d'après les uns, en supposant la non-détente de la vapeur avant sa sortie de la tuyère, et d'après les autres, en supposant que la vapeur se détend à une pression intermédiaire entre la pression intérieure et la pression extérieure.

J'étais sur le point de faire part à la Société de ce nouveau travail, lorsque M. Brüll présenta sa note, dans laquelle il croit devoir calculer la vitesse V de la vapeur par la formule logarithmique, en admettant la détente presque complète de la vapeur. Il résulte nécessairement de cette hypothèse, que la vitesse de sortie de la vapeur est plus grande que celle que j'ai admise, et par suite que mes résultats sont trop faibles. Mais la supposition de la détente de la vapeur, avant sa sortie de la buse, est contraire aux idées des ingénieurs et des savants qui se sont occupés de l'écoulement du gaz et des vapeurs, et qui sont arrivés à admettre que l'écoulement a lieu comme pour un liquide, en supposant le gaz incompressible. Il suffit pour cela de se reporter aux mémoires de MM. Saint-Venant et Wantzel, ainsi qu'au mémoire de M. Poncelet, présenté le 21 juillet 1845 à l'Académie, sur les expériences de M. Pecqueur, pour voir que la formule logarithmique de Navier est inadmissible. On serait de plus tenté de croire, d'après ces mémoires, que la vitesse de sortie de la vapeur est, par suite du coefficient de contraction, plus faible que la vitesse théorique que j'ai prise, ce qui conduirait néces-

sairement à des quantités d'eau entraînée moindres que celles de ma note.

M. Brüll, dans sa note, prétend devoir remplacer, dans la formule finale donnant U, la vitesse V par sa moitié. Il y a en effet dans mes formules un facteur 1/2 oublié, mais cette omission n'a d'influence que sur un terme, et non pas sur tous les termes contenant V, comme l'admet M. Brüll; de sorte qu'en rétablissant ce facteur dans le seul terme où il doit exister, on trouve des résultats peu différents de ceux que j'ai obtenus. Ce n'est donc pas des deux modifications à mes formules indiquées par M. Brüll que provient la grande différence qui existe entre mes calculs et les résultats pratiques. Aussi la seule cause de cette divergence, d'après moi, est l'inexactitude des équations, lorsque l'appareil est en marche.

D'après ce qui précède, on comprend que la théorie de cet injecteur est très-compliquée; car d'un autre côté il serait nécessaire de tenir compte des frottements, qui, pour une théorie exacte, ne pourraient être négligés comme je l'ai fait: il suffit de se rappeler, pour comprendre l'influence des frottements, que la vitesse de la vapeur dépasse 500m. ou 600m. et que celle de l'eau atteint 20m, 30m, et même plus dans certaines parties de l'appareil. Aussi en attendant la théorie de l'inventeur, qui s'appuiera probablement sur un grand nombre d'expériences, je vais vous soumettre les résultats d'une expérience à laquelle nous avons assisté, M. Brüll et moi, dans les ateliers de M. Flaud.

L'injecteur sur lequel l'expérience a été faite est celui qui est placé sur la chaudière faisant marcher l'atelier. En avant du clapet d'arrêt, se trouvent d'un côté un manomètre et de l'autre côté un robinet; ce dernier sert à l'écoulement de l'eau, en maintenant dans l'appareil une pression égale à celle de la chaudière, quand l'appareil marche à blanc. Il résulte de cette disposition, que l'injecteur peut fonctionner dans des circonstances semblables, soit en recueillant son eau, soit en alimentant la chaudière. La force élastique de la vapeur dans la chaudière et la pression dans l'alimentateur ont été maintenues à cinq atmosphères pendant tout le temps de l'expérience. Par le robinet d'arrêt placé sur le tuyau alimentaire, on a interrompu toute communication entre l'appareil et la chaudière.

Ceci posé, on comprend que l'eau destinée à être aspirée, étant dans un bassin A, que l'on peut peser au commencement et à la fin de l'essai, on aura le poids de l'eau aspirée. De même en pesant, au commencement et à la fin de l'essai, le bassin B, destiné à recevoir l'eau et la vapeur condensée passant dans l'injecteur, on obtient le poids de l'eau aspirée augmenté du poids de la vapeur dépensée par l'appareil; et comme on connaît le poids de l'eau aspirée dans le bassin A, on en conclut le poids de la vapeur dépensée pour produire l'injection dans des circonstances tout à fait identiques à celles qui ont lieu lorsque l'alimentation se fait directement dans la chaudière.

Voici les nombres trouvés:

	k.
Poids du bassin d'aspiration A au commencement de l'expérience,	115 »
Poids du bassin d'aspiration A à la fin de l'expérience,	32.6
Eau aspirée,	82.4
Poids du bassin B recevant l'eau et la vapeur condensée au commencement de l'expérience,	20 »
Poids du bassin B recevant l'eau et la vapeur condensée à la fin de l'expérience,	108 5
Poids de l'eau et de la vapeur condensée, injectées,	88.6
D'où, poids de la vapeur employée,	6.1

Enfin, poids d'eau aspirée par kil. de vapeur condensée $\frac{82.4}{6.1} = 13.5$

D'après la sensibilité des deux bascules employées, on peut admettre que chaque pesée est exacte à 0k,1 près; et, en supposant que les quatre pesées aient été favorables à l'appareil, c'est-à-dire qu'elles donnent un poids de vapeur dépensée trop faible de quatre fois l'erreur ou 0k,4, le poids de vapeur dépensée serait 6k,5. Le poids de l'eau aspirée par kilo de vapeur serait dans ce cas $\frac{82.2}{6.5} = 12k,65$.

Ainsi il est évident pour moi, d'après cette expérience, que 1 kilo de vapeur à cinq atmosphères, passant dans l'injecteur, a entraîné un poids d'eau compris entre 12.65 et 14k,5, soit environ 13.5, qui est le nombre trouvé par les pesées en les supposant exactes.

(La suite prochainement.)

HESQUIN DE RHÉVILLE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Conformément à l'article 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 francs l'à-compte sur le dividende 1860 à distribuer aux actions.

Cet à-compte sera payé, à partir du 2 novembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7; à Lyon, rue Impériale, 33; et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 57 par coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer d'avance dans les bureaux de la Compagnie leurs titres et leurs coupons, à partir du lundi 22 octobre, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Une dépêche télégraphique nous annonce l'ouverture de la section de Guadalajara à Jadraque, sur la ligne de Madrid à Saragosse.

Cette section compte 46 kilomètres de longueur.

F. GRIMAUD.

BANQUE DE FRANCE.

Il est rappelé à MM. les souscripteurs aux obligations des Compagnies des chemins de fer des Ardennes, du Dauphiné, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, d'Orléans et de l'Ouest, qu'ils auront à payer du 1er au 15 octobre prochain, à raison de 100 fr. par obligation, le second terme de celles qui leur ont été attribuées.

S'ils usent du droit de se libérer du troisième et dernier terme de 100 francs, exigible du 1er au 15 janvier 1861, il leur sera bonifié un escompte calculé, à raison de 3 1/2 0/0 l'an, sur le nombre de jours restant à courir.

Paris, le 28 septembre 1860.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte CH. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une souscription sera ouverte, du 10 au 20 octobre courant inclusivement, dans les bureaux du Comptoir d'escompte, rue Bergère, n° 14, pour l'émission de 40,000 actions nouvelles formant le complément du capital social du Comptoir.

Les actions seront émises au taux de 580 f., dont 500 applicables au capital et 80 à la réserve.

Le prix de chaque action sera payable, savoir:

180 fr. au moment de la souscription;
100 du 10 au 20 novembre 1860;
100 du 10 au 20 décembre 1860;
100 du 10 au 20 janvier 1861;
100 du 10 au 20 février 1861.

Tout versement qui ne sera pas effectué aux époques ci-dessus fixées sera passible d'un intérêt de retard de 5 0/0.

Il sera bonifié aux souscripteurs qui devanceront ces termes un intérêt égal au taux d'escompte de la Banque de France.

Les actions nouvelles entreront en partage des bénéfices à partir du 1er janvier 1861 et auront droit, comme les anciennes, au dividende payable le 1er août prochain.

Le bénéfice de la souscription sera exclusivement réservé aux actionnaires qui seront admis à souscrire un nombre d'actions de la nouvelle émission égal à celui des titres qu'ils possèdent et qui devront être représentés pour être frappés d'une estampille.

Ils pourront, en outre, souscrire éventuellement et par préférence un semblable nombre d'actions dans les titres qui pourraient rester disponibles.

Cette seconde souscription étant réductible suivant l'importance des demandes de même nature, les versements y afférents ne seront réclamés qu'après la répartition qui sera opérée entre les souscripteurs dans les dix jours qui suivront la clôture de la souscription, et qu'en raison du nombre d'actions qui leur aura été attribué dans cette répartition.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1683 kilomètres.
1859 — 1651 —

12e année. — 39e semaine.
Du 23 au 29 septembre 1860.

170.662 Voyageurs	495.720 38
Bagages, Marchandises, etc.	824.868 23
Total	1.320.588 61
Recettes antérieures	45.366.931 49
Total	46.687.520 10
39e semaine de 1860	1.320.588 61
Semaine correspondante de 1859	1.291.811 75
Différence	28.776 86
Recettes depuis le 1er janvier 1860	46.687.520 10
— — 1859	43.592.792 66
Différence	3.094.727 44

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 23 au 29 septembre 1860.

124.051 Voyageurs	534.697 93
Bagages, Marchandises, etc.	870.596 78
Total	1.405.294 71
Semaine correspondante de 1859	1.325.985 80
Semaine correspondante de 1858	1.221.387 87
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	70.309 91
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	183.906 84
Recettes depuis le 1er janvier 1860	48.403.603 90
— — 1859	47.586.969 39
Différence en faveur de 1860	817.636 51

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Août 1860.
Voir le numéro du 8 septembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1408 kilomètres.
1859 — 1408 —
1858 — 1346 —

Du 23 au 29 septembre 1860.

207.964 Voyageurs	838.950 25
Bagages et Marchandises	1.551.222 62
Total	2.390.172 87
Semaine correspondante de 1859	2.085.206 58
— — de 1858	1.796.798 57
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	304.966 29
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	593.374 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	71.853.926 31
— — 1859	75.183.812 83
Différence	3.329.886 52

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 521 kilomètres
1859. — 489 —

Du 23 au 29 septembre 1860.

52.138 Voyageurs	131.206 70
Bagages et Marchandises	243.215 45
Total	374.422 15
Semaine correspondante de 1859	354.258 85
Différence	20.163 30
ecettes depuis le 1er janvier 1860	13.018.700 05
— — 1859	11.282.787 50
Différence	1.735.912 55

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1158 —

Du 23 au 29 septembre 1860.

288.288 Voyageurs	379.772 13
Marchandises, etc. — Grande vitesse	97.711 20
— — Petite vitesse	673.383 37
Total	1.150.866 70
Semaine correspondante de 1859	1.145.104 22
Différence	5.762 48
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	38.324.376 95
— — 1859	36.685.433 93
Différence	1.638.943 02

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 961 —

Du 23 au 29 septembre 1860.

169.835 Voyageurs	482.707 80
Bagages, Marchandises, etc.	816.989 04
Total	1.299.696 84
Semaine correspondante de 1859	1.289.285 02
Différence	10.411 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860	44.115.276 57
— — 1859	41.595.546 52
Différence	2.519.730 05

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 23 au 29 septembre 1860.

2.747 Voyageurs	2.958 10
Bagages, marchandises, etc.	52 20
Total de la semaine	3.010 30
Recettes depuis le 4 juin 1860	48.301 23

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 23 au 29 septembre 1860

53.627 Voyageurs	206.614 82
Bagages, Marchandises, etc.	358.177 05
Total	564.791 87
Semaine correspondante de 1859	497.917 82
Différence	66.874 05
Chemin et canal latéral Recettes depuis le 1er janvier 1860	18.194.655 66
— — 1859	16.678.115 31
Différence	1.516.540 35

NOUVEAU RÉSEAU. — Août 1860
Voir le numéro du 8 septembre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 221 —

Du 23 au 29 septembre 1860

20.619 Voyageurs	76.651 45
Bagages et Marchandises	86.518 34
Total	163.169 79
Semaine correspondante de 1859	143.117 03
Produit kilométrique annuel, en 1860	30.831 77
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	14.01 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	44.72 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.901.207 82
— — 1859	4.868.730 15

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan.* / *Mézières, Charleville à Newson.* }
1860. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1859. — — 161 —

Du 23 au 29 septembre 1860.

17.682 voyageurs	25.709 06
Bagages, Marchandises, etc.	54.480 61
Total	80.189 67
Semaine correspondante de 1859	79.488 96
Différence	700 71
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.623.341 17
— — 1859	2.338.471 13
Différence	284.870 04

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 23 au 29 septembre 1860

15.148 Voyageurs	31.959 95
Bagages, Marchandises, etc.	31.117 43
Total	63.077 38
Semaine correspondante de 1859	62.729 49
Différence	347 89
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.104.432 71
— — 1859	2.007.404 14
Différence	97.028 57

BESSÉGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée 21 kilomètres.
Du 23 au 29 septembre 1860.

Voyageurs	2.665 25
Bagages, Marchandises, etc.	21.073 15
Total	23.738 40
Semaine correspondante de 1859	23.322 70
Différence	415 70
Recettes depuis le 1er janvier 1860	850.552 10
— — 1859	906.125 25
Différence	55.573 15

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 16 au 22 septembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN. — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. 1859, 1102 kil.

101.169 Voyageurs	281.502 67
Bagages et Marchandises	480.677 60
Transports militaires	64.627 13
Total	826.807 40
Semaine correspondante de 1859	1.008.999 62
Différence	182.192 22

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. 1859, 224 kil.

40.720 Voyageurs	85.623 »»
Bagages et Marchandises	32.508 30
Transports militaires	3.231 »»
Total	121.362 30
Semaine correspondante de 1859	136.139 43
Différence	14.777 13

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. 1859, 1326 kil.

En 1860	948.169 70
En 1859	1.145.139 05
Différence	196.969 35

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. 1859, 1318 kil.

En 1860	31.857.202 30
En 1859	44.839.571 74
Différence	12.982.369 44

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 23 au 29 septembre 1860

50.656 Voyageurs .... En florins	139.762 »»
1.083.659 qu. quintaux Marchandises	346.764 »»
Total.........	486.526 »»
Semaine correspondante de 1859....	410.186 »»
Différence.........	76.340 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	13.763.894 »»
— — 1859..	13.074.636 »»
Différence.........	689.258 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 16 au 22 septembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — — 482 —

11.797 Voyageurs..................	75.781 33
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	9.313 75
— (petite vitesse)	218.706 53
Total de la semaine.....	303.801 61

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

12.056 voyageurs......	24.086 85	
Bagages, March. (gr. vit.)	1.714 73	29.562 28
Marchandises (petite vit.)	3.762 70	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanarès.

1860. — Longueur exploitée ; 51 kilomètres.

1.481 Voyageurs.......	4.201 18	
Bagages, March. (gr. vit.)	511 87	10.305 41
Marchandises (petite vit.)	5.592 36	

Total des trois lignes réunies.....	343.669 30
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................	11.838.088 70
Total..........	12.181.758 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1859. — 275 —

Du 23 au 29 septembre 1860.

40.862 Voyageurs..................	46,339 30
Marchandises et Bagages..............	29.264 60
Total..........	75.603 90
Période correspondante de 1859....	77.986 02
Différence.........	2.382 12
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.350.984 34
— — 1859..	2.186.695 »»
Différence.........	164.289 34

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée 247 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 23 au 29 septembre 1860

45.204 Voyageurs	83 290 45
Bagages, Marchandises..............	66.160 33
Total..........	149.450 78
Semaine correspondante de 1859.....	139.450 68
Différence.........	10.000 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.446.775 25
— — 1859..	3.908.650 20
Différence.........	538,125 05

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 16 au 22 septembre 1860.

81.097 Voyageurs..................		63.660 85
Bagages, Marchandises, etc..........		43.349 40
Recettes diverses................		950 25
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis..........		28,915 82
Transports militaires.............		906 16
Total..		137.861 5
Recettes correspondantes de 1859........	115.036 88	136.887 00
Transports militaires..	21.850 21	
Différence........		974 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		4.680.560 22
— — 1859..		5.331.980 01
Différence........		651.419 79

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 22 septemb. 1860. — Longueur exploitée, 170 kil.

Du 19 au 25 septembre 1860.

Voyageurs..........................	36.185 64
Marchandises.......................	53.827 29
Total..........	90.012 93
Produit annuel par kilomètre........	27.085 »»
Recettes antérieures..	565.818 86
Recettes totales depuis le 1er août 1860	655,831 79

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée 131 kilomètres.

Du 9 au 15 septembre 1860

37e semaine..........................	29.979 90
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.............	11.815 80
Total...........	41.795 70
Semaine correspondante de 1859.....	37.989 30
Différence........	3 806 40
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.523.498 20

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée 87 kilomètres

Du 21 au 27 septembre 1860.

18.344 Voyageurs....................	30.816 80
Bagages, Marchandises, etc.........	16.763 56
Total..........	47.580 30
Semaine correspondante de 1859....	40.212 87
Différence.........	7 367 49
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.496.064 57
— — 1859...	1.177.838 77
Différence....	318.226 80

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine de septembre 1860.....	7.458 30
— — 1859	7.299 25
Différence........	159 05

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée 191 kilomètres.

28e semaine, du 9 au 15 septembre.

10,823 Voyag., bagag. et marchand.	36.193 38
Recettes antérieures depuis le 1er mars	770.410 39
Total..........	806.561 77

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 16 au 22 septembre 1860.

2.205 Voyageurs....................	2.357 95
Bagages, articles de messagerie.....	195 73
Petite vitesse, Marchandises, bestiaux, etc......................	7.541 24
Total de la semaine.....	10.094 92
Recettes antérieures...........	302.096 21
Total général...........	312.181 13
38e semaine de 1860.............	10.084 92
Semaine correspondante de 1859.....	4.251 12
Différence.....	5.833 80

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Août	94.992 16	78.421 65	16.570 51	21.13
8 1ers mois	871.140 48	752.713 48	118.430 »»	15.73

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Août	872,360 71	759,574 70	112,786 01	14.85
8 1ers mois.	10,093,604 37	9.311,260 99	782,343 38	8.40

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860........	62,403
— — 1859.......	57.986
Augmentation en juillet 1860..	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860......	120.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859......	120.345 98
Augmentation en juillet 1860.......	1.785 07

OMNIBUS DE PARIS

Du 23 au 29 septembre 1860

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.........	263.503 20	77 28	47 52
Semaine correspondante de 1859..	278.289 45	83 78	50 42
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	10.726.481 50	84 20	48 55
Période correspondante de 1859 ..	11.084.008 55	86 92	56 35
Différence...	357.526 55	2 72	7 90

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Le premier à-compte sur le dividende de l'exercice 1860 sera mis en paiement le 1er novembre prochain, au siège de la Compagnie, de dix heures à deux heures, sur la présentation de certificats nominatifs ou du coupon n° 6, détaché des actions au porteur (20 fr. par action nominative et 19 fr. 56 c. par coupon au porteur).

Les certificats et les coupons pourront être déposés à l'administration, à partir du 25 courant.

Les paiements des coupons ont lieu également en province, dans les succursales de la Banque de France.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt du 1er novembre 1858, qu'il sera procédé, en séance publique, le 15 octobre 1860, à deux heures de l'après-midi, au siège de la succursale, boulevard de Strasbourg, 68, au tirage au sort de 32 obligations.

Le remboursement des obligations désignées par le sort aura lieu, à raison de 500 fr., à dater du 1er novembre 1860 :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;
2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;
3° A Bruxelles, chez M. M. de Hirsch;
4° A Luxembourg, chez M. F. Kruwinckel et Ce ;
5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

DÉCHÉANCE

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Attendu que, malgré la publicité donnée aux appels de fonds et en dépit des conséquences fâcheuses que devait entraîner pour MM. les actionnaires le refus de versement, plusieurs actions du *chemin de fer Elisabeth* n'ont pas encore été entièrement libérées, le conseil d'administration se voit enfin dans la nécessité, conformément au § 17 des statuts, de *déclarer nulles et non avenues* les actions dont les numéros suivent :

SAVOIR :

Actions libérées de 30 0/0 ou 60 florins.

11632 11633 18950
23826 à 23875 34997
36176 à 36200 37101 à 37150
50151 à 50165 103865
134481 145352 177771

Actions libérées de 50 0/0 ou 100 florins.

30564 31265 38863
43897 à 43905
55269 à 55274 55970
61937 à 61941 66031 à 66053
73498 73499 102390 106267
123787 130111
130121 à 130126
135701 à 135725
174076 à 174980
178801 à 178818
183415 à 183475
184001 à 184043
184094 à 184096
203565 203556
215754 à 215756
225541 229984

Actions libérées de 70 0/0 ou 140 florins.

27076 27077 39013
39614 67991 67992
70292 70293 129835
150491 252006 à 252015

Et que les sommes déjà versées sur lesdites actions deviendraient la propriété de la Société, qui considère désormais comme définitivement éteints tous les droits que les propriétaires pourraient faire valoir en raison de leurs titres.

Vienne, le 6 septembre 1860.

Le conseil d'administration.

SOCIÉTÉ

DES VERRERIES DE STOLBERG

De l'avis conforme du conseil de surveillance, le troisième versement de 20 0/0, soit 20 thalers par action, et le quatrième de 20 0/0, soit 20 thalers par action, devront être effectués :

Le troisième, valeur 31 octobre prochain ;

Le quatrième, valeur 31 décembre prochain ;

Chez les banquiers de la Société : MM. Charlier et Scheibler, à Aix-la-Chapelle.

Stolberg, le 29 septembre 1860.

EMILE RAABE ET C[e].

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions un appel de 50 francs ou 2 livres sterling, à dater du 1[er] novembre prochain.

Le premier coupon des actions de l'année 1860, qui a été fixé par le conseil d'administration à 14 fr. 50 c., sera déduit comme à-compte sur ce versement.

Ceux de MM. les actionnaires qui effectueraient ce versement postérieurement au 15 novembre seront passibles des intérêts à 6 0/0, à partir du 1[er] novembre.

Les versements devront être effectués

A Londres, en livres sterling ;

A Vienne, Trieste et Venise, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres du jour du versement ;

A Paris, Milan, Livourne, Florence, Genève et Francfort-sur-le-Main, en francs.

Les versements seront reçus :

A la Banque de crédit, à Vienne ;
Chez MM. de Rothschild frères, à Paris ;
de Rothschild et fils, à Londres ;
Morpurgo et Parente, à Trieste ;
Lévi et fils, à Venise ;
C.-F. Brot, à Milan ;
A. Bastogi et fils, à Livourne ;
L. Fenzi et C[e], à Florence ;
A. de Rothschild et fils, à Francfort-sur-le-Mein ;
Lombard Odier et C[e], à Genève.

Vienne, 28 septembre 1860.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES DE LA LOIRE

MM. les actionnaires sont informés que le dividende du premier semestre de l'exercice 1860 a été fixé à 5 fr. par action.

Ce dividende sera payé, à partir du 16 octobre prochain, et sous la retenue de 10 centimes par chaque action au porteur, à raison de l'impôt payé à l'Etat, savoir :

A Paris, au Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Lyon, chez MM. V[e] Morin, Pons et Morin ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères ;

A Genève (Suisse), chez MM. Lombard, Odier et C[e].

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 octobre, et le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 du même mois.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES DE

COMMENTRY ET DES FORGES ET FONDERIES

De Fourchambault, Montluçon et Imphy.

MM. les actionnaires de la Société des *Houillères de Commentry* et des forges et fonderies de *Fourchambault, Montluçon et Imphy* sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1858-59, soit 6 fr. par action, sera payé, à partir du 15 octobre :

A Paris, au siége social, place Vendôme, 16 ;

A Fourchambault (Nièvre) ;

A Montluçon et à Commentry (Allier) ;

Et à Lyon, chez MM. P. Gallino et C[e], et V[e] Morin-Pons et Morin.

Les actions au porteur subiront une retenue de 13 centimes par action.

BANQUE DES ÉTATS-UNIS

En liquidation.

MM. *de Rothschild frères* ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations restant encore en circulation de l'emprunt de

900,000 liv. st. 6 0/0 de la *Banque des Etats-Unis*, qu'il sera payé à leur caisse, à partir de ce jour, les dividendes suivants à valoir sur les intérêts arriérés dudit emprunt,

Savoir :

Fr. **190 75** c. par liv. st. **100**, ou fr. **2,530** sur les obligations de la première série ;

Fr. **175 20** c. par liv. st. **100**, ou fr. **2,530** sur les obligations de la deuxième série ;

Provenant des intérêts perçus sur les fonds de Pensylvanie, Michigan, Indiana et Illinois, appartenant au dépôt de garantie collatérale du susdit emprunt et du remboursement d'une partie des fonds d'Illinois du dépôt susmentionné.

De plus :

Fr. **33** par liv. st. **100**, ou fr. **2,530** sur le capital de 353,750 liv. st. d'obligations dont la production a été reconnue par les tribunaux de Philadelphie.

Ce dernier dividende provient de la réalisation de diverses valeurs effectuées en Amérique par les soins de **MM. de Rothschild frères.**

Paris, 12 septembre 1860.

PONT DE BEAUCAIRE

Le conseil d'administration *du Pont de Beaucaire* a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale, qui a eu lieu le 1[er] octobre courant, a fixé comme suit le dividende des coupons échus le 1[er] septembre 1860 :

Pour les actions nominatives, à.................. 23 fr. 30

Pour les actions au porteur, à.................. 23 »

Ces sommes seront payées, à partir de ce jour, de dix heures du matin à deux heures de relevée, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte, à Paris.

Paris, le 5 octobre 1860.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La liquidation s'est opérée dans des conditions peu favorables aux vendeurs, qui ont été cette fois complétement battus. Toutes les primes ont été levées, et ce n'a été que dans la journée de mardi que la liquidation a été définitivement réglée ; jusqu'au dernier moment, les baissiers comptaient sur un revirement favorable à leur camp ; mais ils se sont trompés, et, en désespoir de cause, ils se sont décidés à se reporter. L'expédient n'est pas positivement heureux, car, selon toute probabilité, les primes vendues samedi, lundi et mardi sont bien près d'être débordées, si elles ne le sont déja. Cette fois, c'est le portefeuille et le comptant qui ont fait payer cher aux baissiers leur confiance dans l'influence de la politique sur le marché. Les spéculateurs à la baisse se sont évidemment trompés d'époque ; ils ont oublié que la spéculation, dans l'état actuel de la Bourse, et avec le peu d'élasticité du marché, ne peut lutter sérieusement contre l'argent, quand il se détermine à se mettre franchement de la partie. Or, c'est ce qui est arrivé cette fois ; l'argent qui boudait depuis longtemps s'est montré ; cela a suffi, et la déroute des vendeurs a commencé.

On s'est beaucoup occupé cette semaine dans le monde financier des trois premières lettres adressées par M. Mirès au préfet de la Seine, et que le *Constitutionnel* a publiées. M. Mirès qui, dans ces lettres, se range complétement du côté de la liberté des transactions, rappelle les tristes expériences qu'ont coûtées au crédit public le droit d'entrée, les impôts, la législation nouvelle et les entraves si nombreuses imposées à l'esprit de spéculation. M. Mirès juge les choses d'un point de vue très-élevé ; il mêle, avec raison, la politique à la finance, et arrive à des déductions qu'il est difficile de réfuter, de bonne foi. Ces lettres ont produit une grande impression à la Bourse, et on les a considérées, à tort ou à raison, comme le signal d'un changement prochain dans les conditions du marché.

Toutes les valeurs ont d'ailleurs amélioré leurs cours cette semaine. La rente 3 0/0, de 75 c.; le 4 1/2, de 30 c.; la Banque de France, de 15 fr.; le Crédit mobilier a monté de 30 fr.; pour les chemins de fer, le Lyon et l'Orléans ont gagné près de 20 fr.; le Nord, 17 fr.; l'Est, 5 fr.; les Autrichiens, 15 fr.; les Lombards, 18 fr. 75 c.

Samedi. — La réponse des primes s'est faite sans discussion. La plupart des primes sont levées, sauf celles qui avaient été vendues dans les deux ou trois premiers jours du mois. Voici les cours auxquels les primes ont été répondues : 3 0/0, 68 42 1/2; Mobilier, 690; Orléans, 1,391 25; Nord, 961 25; Est, 635; Lyon, 905; Midi, 501 25; Autrichiens, 473 75; Lombards, 475. Il y avait tendance à l'amélioration. La rente notamment a fait 68 50 après la réponse des primes, et s'est élevée à 68 60; mais à ce taux des offres ont un instant arrêté le mouvement, cependant on a fermé à 68 65. On négociait la Banque de France à 2,820. Le Comptoir d'Escompte est lourd à 690. La Caisse générale des chemins de fer était bien tenue à 290. Les Ports de Marseille variaient de 420 à 425. Le Bonnard était à 51 25. Les Docks, dont l'assemblée générale avait lieu ce jour même à trois heures, étaient calmes de 206 25 à 207 50. Les fonds étrangers étaient négligés. Les obligations ne se ressentaient pas de l'appel fait aux souscripteurs du second versement de 100 fr. On les tient de 295 à 297 50. La clôture s'est faite avec calme et avec un peu d'amélioration sur celle d'hier.

Lundi. — Le début de la Bourse était très-ferme. Les affaires ont eu l'activité qu'elles reçoivent d'ordinaire du mouvement de la liquidation. Les cours se sont établis au-dessus de la dernière clôture. Le report était nul sur la rente et faible sur les chemins. Il y avait du déport sur le Mobilier, mais il ne s'est pas élevé au-dessus de 2 50 à 2 75. De nombreux coupons d'intérêt vont être payés à partir de ce jour. Il faut naturellement déduire ces coupons du cours actuel des différentes valeurs, et notamment des obligations de Lyon, des chemins romains (actions et obligations), des obligations de Montblanch à Reus, etc. On ne s'occupait guère que de la rente dont la liquidation s'accomplit. Cependant les chemins étaient aussi très-fermes. Voici les cours de compensation : 3 0/0, 68 75; 4 1/2, 95 80; emprunt 3 0/0, 68 70; Banque de France, 2,820; Extérieure espagnole, 47 1/2; Intérieure espagnole, 46 7/8; Différée convertie, 39 1/2; Passive, 22 1/8; Piémontais 5 0/0, 78 75; Piémontais 3 0/0, 50; Autrichiens 5 0/0, 75 3/4. La rente, après avoir fait 68 75 au plus haut, a fermé à 68 70; le Crédit mobilier, à 695 après avoir fait 692 50 et 698 75. L'Orléans s'est rapproché de 1,400. Le Nord est à 970; l'Est, à 635; le Lyon, à 912 50; le Midi, à 502 50; l'Ouest, à 581 25; les Autrichiens et les Lombards, à 480; le Saragosse, à 547 50; le Séville, à 518 75; le Barcelone, à 465.

Mardi. — La liquidation des chemins et des valeurs s'est faite dans d'aussi bonnes conditions que celle de la rente. Les principales lignes ont dépassé les plus hauts cours du mois. Le Lyon a coté 920 fr.; l'Orléans, 1,405; le Crédit mobilier a été demandé un instant à 705 fr. Le report était modéré sur la plupart des chemins; il n'y a eu de déport que sur le Crédit mobilier. La rente est restée demandée pendant toute la Bourse. On a débuté à 68 70, et successivement le 3 0/0 a monté tout près de 79 fr. Là il y a eu un peu de réaction, mais la rente était encore demandée à 68 90 à la clôture. Voici les cours de compensation tels qu'ils ont été fixés sur les principales valeurs : Mobilier, 700; Orléans, 1,400; Nord ancien, 970; Nord nouveau, 335; Est, 640; Lyon, 917 50; Midi, 503 75; Ouest, 583 75; Genève, 350; Autrichiens, 485; Béziers, 90; Lombards, 481 25; Dauphiné, 592 50; Ardennes anciennes, 440; Ardennes nouvelles, 465; Sardes, 385; Russes, 460; Saragosse, 550; Barcelone à Saragosse, 465. Les valeurs industrielles étaient l'objet de négociations assez animées. La Caisse des chemins de fer était demandée à 290; le Sous-Comptoir, entre 412 60 et 413 75; les Ports de Marseille, à 435; le Gaz parisien, à 900.

Mercredi. — La hausse a fait de nouveaux progrès dans la journée de mercredi. Le cours de 69 a été dépassé dès l'ouverture du marché; mais au cours de 69 20 il y a eu quelques offres, et le mouvement ascensionnel a subi un temps d'arrêt. On est retombé à 68 10 pour reprendre presque aussitôt à 69 45. On a fermé à 69 25. Les chemins et les valeurs ont suivi l'impulsion de la rente. La plupart des chemins ont monté sensiblement : l'Orléans, à 1,415; le Lyon, à 925; le Mobilier, à 922. Les autres valeurs ont éprouvé également une nouvelle amélioration. Les actions de la Banque de France ont monté de 40 fr., à 2 850. Les chemins autrichiens ont fait 495 25; Les Lombards, à 492 50. Parmi les valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 647 50; les Omnibus de Paris, à 905; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 125; la Caisse générale des chemins de fer, à 290; les Gaz de Paris, à 896 25; les Ports de Marseille, à 422 50; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 51 25.

Jeudi. — La hausse continuait avec une rapidité fébrile qui devait nécessairement produire une réaction. Les cours du début ont été de suite dépassés en l'absence de toute nouvelle politique qui fût de nature à influencer le marché. On a coté 69 50, après avoir débuté à 69 45; mais ce cours a amené des réalisations et des ventes qui ont fait rétrograder les cours assez sensiblement. Le Mobilier a fait 735 et a reculé à 725. Les chemins ont éprouvé pour la plupart le contre-coup de ces mouvements inverses. L'Orléans est à 1,410 après 1,415. Le Nord ancien est sans variations à 980; le Nord nouveau, à 880; l'Est, à 645; le Lyon, de 922 50 à 920; le Midi, à 512 50. Les Autrichiens valent à peu près le pair, et c'est aussi le prix des Lombards. Le Saragosse est à 560; les Romains, à 350; le Barcelone, à 472 50; le Pampelune sans changement. Sur les obligations étrangères il y a des demandes; sur celles des chemins romains et sur celles de Montblanch à Reus dans les prix de 237 50 à 240. On négociait la Banque de France et le Crédit foncier sans changement sur hier. La Caisse générale des chemins de fer était à 291 25; les Ports de Marseille, à 427 50.

Vendredi — La rente, ouverte un peu au-dessus du cours de clôture de la veille, a d'abord monté jusqu'à 69 35, mais à ce cours les réalisations ont, comme la veille, arrêté le mouvement, et la clôture s'est faite, comme jeudi, à 69 20, terme et comptant. Les chemins, dont les recettes sont bonnes, quoique moins élevées que celles de la semaine dernière, sont bien tenus. L'Orléans, sur lequel on a détaché un coupon de 30 fr., se cote à 1,380, soit 1,410 avec le coupon ; le Nord est à 983 75, l'Est à 645, le Lyon à 922, le Midi à 510, l'Ouest, qui paie un coupon de 17 50, est à 585, ou 562 50, déduction faite du coupon ; le Genève fait 352, l'Autrichien et le Lombard tiennent entre 495 et 500, les chemins Espagnols sont bien tenus. Sur le marché industriel la Caisse des chemins de fer est toujours demandée à 300 fr., la Compagnie Parisienne fait 895, les Petites Voitures, 72 50 ; les Docks, 200.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque du paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	295 »»	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 [illegible]
A	Banque de l'Algérie	745 »»	6.000	500	»		62 [illegible]
Civ.	Omnium lyonnais	430 25	7.500	1/7500	»	janvier juillet	30 »»
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cᵉ.	34 35	200.000	100	»	février	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	112 50	7.000	100	»	mai novembre	7 00
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant.
A	Sécurité	20 0/0 b.	300	5.000	4.5		»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	1250	avril	57 »»
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	4.5	février	néant.
A	Océan	»	200	5.000	0750		224 05
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	4.5	février	»
A	Mélusine	10 0/0 b.	400	5.000	4.5	mars	»
A	Vigie	31 0/0 b.	200	5.000	[illegible]		80 »»
A	Sauvegarde	»	200	5.000	[illegible]	février	30 »»
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	février	néant.
A	Réunion	»	1.200	5.000	[illegible]	février	44 »»
A	Comptoir	pair.	400	5.000	4000		»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	3000 »»
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	190 »»
A	Nationale	190 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	mars	650 »»
A	Union	78 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	340 »»
A	Soleil	»	1.000	5.000	4.5	avril	[illegible]
A	France	60 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	avril	250 »»
A	Urbaine	95 0/0 b.	1.000	5.000	4.5	avril	225 »»
A	Providence	76 0/0 b.	2.000	2.500	2000	avril	150 »»
A	Aigle	»	300	5.000	4000	avril	300 »»
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	400	5.000	4000	avril	50 »»
A	Nord	»	2.000	1.000	800	avril	20 »»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »»
A	Nationale	40 0/0 b.	2.000	5.000	4.5	tous les 2 ans	200 »»
A	Union	»	2.000	5.000	4.5	tous les 2 ans	150 »»
A	Phénix	3 0/0 p.	[illegible]	5.000	4000	tous les ans	20 »»
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	905 »»	24.000	500	»	janvier juillet	61 »»
A	— act. de jouissance	[illegible]	24.000	1/24000	»	juin	38 »»
C	Omnibus de Lyon	65 »»	60.000	100	10		néant.
»	Omnibus de Londres	40 »»	250.000	100	»		néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	71 50	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »»	40 100	1.250	»	avril octobre.	50 »»
A	— actions de jouissance	91 25	40.000	1/40000	»	juin	8 30
A	Bourgogne, actions de capital	940 »»	27.500	1.000	»	avril octobre.	50 »»
A	— act. de jouissance	135 »»	27.500	1/27500	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 »»
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19 000	1.000	»	avril octobre.	50 »»
A	Aire à la Bassée	[illegible]	600	5.000	»	février août	200 »»
A	Sambre à l'Oise	720 »»	11.500	1.000	»		50 »»
C	Scarpe inférieure	1500 »»	2.400	1.000	»		»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.000	1.000	»		95 »»
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.000	333 33	»		néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	432 50	30.000	1/30000	»	avril octobre.	20 »»
A	Pont, gare et port de Grenelle	120 »»	7.000	1.000	»		15 »»
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	45 »»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.500	1.000	»		5 1/2 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	950 »»	4.000	1.000	»		5 1/4 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ.	900 »»	10.000	500	»	janvier juillet	4 1/2 0/0
C	Mure-Fraissinet et Cᵉ.	450 »»	»	»	»		»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	865 »»	48.000	500	»	janvier juillet	60 »»
A	— (actions nouvelles)	850 »»	32.000	500	100		5 0/0
A	Compagnie générale maritime	375 »»	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	400 »»	17.500	1/17500	»		néant.
A	Compagnie de navigation mixte	375 »»	20.000	1/20000	»		»
C	Armements Barbey et Cᵉ.	[illegible]	30.000	500	»	[illegible]	5 »»
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre.	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »»	3.400	1.000	»	mai	30 »»
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	307 »»	2.500	1.000	»	avril	»
Civ.	Monthieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	[illegible]	»		40 »»
C	Blanzy	[illegible]	30.000	[illegible]	»	février août	32 »»
A	Azincourt	1200 »»	1.500	1/1500	»		néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»		26 »»
A	Loyon-et-Loire	400 »»	1.850	1/1850	»		»
A	Epinac	1940 »»	2.400	1/2400	»	décembre	125 »»
A	Loire	164 75	80.000	1/80000	»		12 »»
A	Mont-Rambert et la Béraudière	131 25	80.000	1/80000	»		6 »»
A	Saint-Étienne	102 50	80.000	1/80000	»		10 50
A	Rive-de-Gier	215 75	80.000	1/80000	»		19 »»
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.990	1/13990	»		»
A	Grand'Combe	740 »»	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »»
»	Unieux et Fraisse	40 »»	»	500	»		»
A	Carmaux	65 »»	118.000	150	»	mai novembre	4 »»
»	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»		20 »»
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »»	6.730	250	»		néant.
A	Charbonnages belges	200 »»	30.000	500	»		15 »»
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»		néant.
»	Seyssel anglais	100 »»	10.000	100	»		17 50

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque du paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	6 »»	40.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	401 »»	9.000	1/9000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»		néant.
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	245 »»	90.000	80	»	mai novembre	20 »»
A	Nouvelle-Montagne, zinc	800 »»	3.000	1.000	»		75 »»
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »»	40.000	375	»	octobre	15 »»
A	— non privil.	41 »»	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	456 »»	5.500	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc, non privil.	150 »»	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	500 »»	30.000	1/30000	»		40 »»
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »»
C	Creusot (Saône-et-Loire)	642 50	28.000	500	»	juin décembre	60 »»
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»		»
C	Basse-Indre	700 »»	6.000	500	»	avril octobre.	20 »»
C	Châtillon et Commentry	225 50	80.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	455 »»	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	450 »»	6.000	1/6000	»		30 »»
A	Fourchambault	720 »»	50.000	1/50000	»		42 »»
C	Marine et chemins de fer	525 25	51.000	1/51000	»	mai novembre	31 »»
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»		néant.
C	Franche-Comté	185 »»	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	735 »»	16.000	1/16000	»		60 »»
C	Firminy	200 »»	»	250	»		17 50
C	Pont-Levêque (Vienne)	185 »»	»	500	»		»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	307 50	10.000	500	»	avril octobre.	45 »»
A	Providence (Belgique)	1250 »»	5.500	1.000	»	septembre	90 »»
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ.	890 »»	14.000	500	»	septemb. mars	37 50
C	Chameroy et Cᵉ.	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	25 »»
C	Gandillot et Cᵉ.	[illegible]	2.320	250	»		»
C	Christofle et Cᵉ.	700 »»	4.000	500	»		76 »»
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	300 »»	24.500	1/24500	»		11 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	125 »»	240.000	100	»	janvier juillet	7 »»
Civ.	Docks Louis-Napoléon	280 »»	200.000	250	125		néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	895 »»	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »»
C	Union des Gaz	38 75	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et usines de Portugal	160 »»	40.000	1/40000	»	avril octobre.	8 65
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	650 »»	500	1.000	»	1ᵉʳ juin	40 »»
C	Calais	300 »»	1.000	1.000	»		25 »»
C	Cherbourg	1000 »»	800	500	»		65 »»
A	Saint-Étienne	1600 »»	1.120	1/1120	»		110 »»
A	Lyon	2420 »»	7.000	1/7000	»	janvier juillet	180 »»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1765 »»	2.400	1/2400	»		77 50
A	Metz	1850 »»	1.000	1/1000	»		100 »»
C	Reims	630 »»	»	»	»		»
C	Venise	1600 »»	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 30
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	317 50	8.000	500	»	août	22 »»
C	Cohin	450 »»	18.000	500	»	janvier juillet	37 »»
C	Société Lainière	[illegible]	1.400	500	»		»
A	Pont-Remy	325 »»	5.000	1/5000	»	30 avril	6 25
	JOURNAUX						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»		125 »»
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »»
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»		»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.000 »»	3.500	1/3500	»		750 »»
C	Montluçon	400 »»	24.000	500	»		néant.
A	Oignies (Belgique)	447 50	22.000	500	»	septembre	31 »»
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ. Vidanges	250 »»	24.402	500	»		20 »»
C	Caoutchouc souple	[illegible]	30.000	100	»	31 mars	20 »»
C	Chollet et Cᵉ.	[illegible]	40.000	100	»		néant.
A	Compagnie générale des Eaux	295 »»	80.000	250	»		20 »»
C	2 cirques (E. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	6.7500	250	»	5 févr. juillet	10 0/0

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de remboursement	Intérêt annuel	Époque du paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Comp. générale des Omnibus	[illegible]	8.000	500	11	avril octobre.	25 »»
80	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	30		5 »»
500	Ports de Marseille	500 »»	30.000	500	15	janvier juillet	30 »»
500	Messageries imp. (serv. marit.)	530 »»	12.000	500	1870	avril octobre.	30 »»
»	Loire, anciennes	1120 »»	»	1.250	»		50 »»
»	— nouvelles	1104 25	18.000	1.250	75	février août	50 »»
»	Grand'Combe. — anciennes	1150 »»	6.000	1.250	72	1ᵉʳ avril oct.	50 »»
»	— nouvelles	1120 »»	10.000	1.250	50	1ᵉʳ avril oct.	50 »»
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	80	janvier juillet	15 »»
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	445 »»	13.000	500	10	janvier juillet	25 »»
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	1000	30	janvier juillet	30 »»
270	Compagnie générale des Eaux	296 25	20.000	500	80	avril octobre.	15 »»
250	Châtillon et Commentry	270 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »»
425	Horme, anciennes	447 50	2.110	312 50	30	30 juin déc.	25 »»
265	— nouvelles	272 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »»
400	J.-F. Cail et Cᵉ.	406 »»	8.000	450	11	janvier juillet	20 »»
»	Rue Impériale de Lyon	540 »»	»	625	»	15 janv. juillet	25 »»
440	Gaz de Paris	470 »»	28.300	500	15	janvier juillet	25 »»
220	Union des gaz	[illegible]	22.727	250	25	janvier juillet	15 »»
»	Gaz de Lyon	915 »»	3.400	500	66	15 mai nov.	10 »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 29 SEPTEMBRE AU 5 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 29 Compt.	Samedi 29 Terme	Lundi 1 Compt.	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Compt.	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Compt.	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Compt.	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Compt.	Vendredi 5 Terme
1475	3696	99	300.000	500	•	75 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1396 25	1395 ••	1407 50	1406 25	1408 25	1405 ••	1407 50	1415 ••	1410 ••	1406 25	1376 25	1377 50
919	1565	99	400.000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	962 50	965 ••	965 ••	967 50	972 50	972 50	975 ••	977 50	978 75	978 75	972 50	981 25
•	•	•	83 333	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	877 50	880 ••	880 ••	•••	880 ••	•••	880 ••	885 ••	880 ••	887 50	885 ••	887 50
•	•	•	41 667	•	•	•	•	Nord séries au 1er tirage	920 ••	920 ••	920 ••	•••	945 ••	•••	945 ••	•••	945 ••	•••	945 ••	•••
1618	1990	99	500.000	500	•	33 70 pour 1859	mai 1860	Est	632 50	632 50	637 50	•••	637 50	640 ••	638 75	641 25	641 25	642 50	645 ••	640 ••
1063	2026	•	600.000	500	•	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	917 50	905 75	913 75	912 50	920 ••	917 50	917 50	920 ••	917 50	918 75	920 ••	922 50
793	1621	99	250.000	500	•	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	500 ••	503 75	503 75	•••	505 ••	505 ••	507 50	510 ••	501 50	509 75	507 50	507 50
1100	2304	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	560 ••	561 25	561 25	•••	565 ••	565 ••	565 ••	565 ••	565 ••	566 25	567 50	567 50
219	234	99	90.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	350 ••	355 ••	350 ••	•••	356 ••	•••	361 50	362 50	362 50	360 ••	362 50	360 ••
52	52	99	25.000	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	87 50	90 ••	85 ••	•••	88 25	85 ••	87 50	85 ••	88 75	•••	85 ••	85 ••
134	195	99	25.000	500	•••	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	500 ••	500 ••	500 ••	•••	502 50	•••	502 50	502 50	•••	•••	500 ••	•••
164	420	99	42.000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	440 ••	•••	440 ••	•••
•	•	•	84.000	500	250	•••	juillet 1860	Ardennes nouveau	452 50	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	450 ••	•••
1323	1341	92	400.000	500	•	30 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens	478 25	477 50	491 25	490 ••	498 75	498 75	495 ••	495 25	495 ••	492 50	495 25	495 ••
214	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	•••	•••	385 ••	•••	387 50	•••	390 ••	390 ••	390 25	395 ••	392 50	395 ••
•	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Suisses (150 fr. payés)	•••	•••	465 ••	•••	•••	•••	470 ••	475 ••	476 25	475 ••	475 ••	473 75
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	•••	465 ••	•••	•••	440 ••	•••	440 ••	•••	440 ••	•••	•••	443 75
90	175	99	90.000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	231 25	•	232 50	•	232 50	•	230 ••	•	231 25	•	230 ••	•
205	247	99	72.000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse	417 50	•	•••	•	•••	•	•••	•	•••	•	•••	•
••	187	99	55.300	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	475 ••	•••	475 ••	•••	475 ••	•••	475 ••	•••	475 ••	•••	475 ••	475 ••
482	815	99	240.000	500	400	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	546 25	548 75	550 ••	546 75	548 75	547 50	555 ••	551 50	557 50	555 ••	555 ••	553 25
184	364	99	50.000	525	•••	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	465 ••	462 50	466 75	465 ••	467 50	466 ••	467 50	467 50	471 25	472 50	472 50	473 ••
•	619	99	170.000	400	•••	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	•••	•••	365 ••	•••	350 ••	•••	343 75	•••	353 ••	•••	341 50	•••
1396	3133	99	750.500	500	200	....	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	477 50	477 50	480 ••	480 ••	485 ••	483 75	482 50	482 50	482 50	480 75	480 ••	485 ••
•	•	99	26.000	500	•••	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	477 50	•••	•••	•••	•••	•••	440 ••	445 ••	•••	•••	•••	•••
•	131	99	47.340	240	•••	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	515 ••	520 ••	515 ••	518 25	517 50	518 75	516 25	512 50	515 75	520 ••	512 ••	523 ••
•	723	99	200.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	478 75	•••	482 50	483 ••	485 ••	486 25	484 25	485 ••	477 50	•••	477 50	477 ••
•	•	99	5.400	100	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	370 ••	•••	•••	•••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Première année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	29	1	2	3	4	5
1848	5.000	1806	750	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1842-1849	12.000	1843	•	•	1.250	juin.	50 ••	D°.	St-Germain (nouvelles)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1841	2.775	1846	1100	•	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1842	8.868	1891	1125	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	1025 ••
1848	13.333	1898	750	•	1.250	décembre.	50 ••	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	•••	•••	•••	985 ••	985 ••	985 ••
1843	6.400	1890	•	•	1.250	juin.	50 ••	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
•	3.300	1927	•	•	1.250	mai.	50 ••	D°.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1853-1854	34.536	1903	divers.	•	1.250	juin.	50 ••	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1845-1847	45.000	1926	1000	•	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1852	80.000	1905	1050	•	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1045 ••	•••	•••	•••	•••	•••
1847-1854	26.750	1908	divers.	•	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1852	24.040	1915	500	•	625	mai.	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	465 ••	•••	•••	•••	•••	465 ••
1854	102.614	1902	•	•	625	décembre.	25 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	•••	505 ••	500 ••	•••	•••	•••
1852	120.000	1904	•	•	625	mars.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	•••	503 50	•••	•••	502 50	502 50
1852	303.[illegible]	1903	divers	•	650	mai.	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	498 75	495 ••	497 50	495 75	495 75	500 ••
•	5.943	1905	•	•	500	juillet.	20 ••	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1843	22.000	1935	500	•	400	juin.	15 ••	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1855	255.000	1906	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Grand-Central (nouvelles)	297 50	297 50	297 50	295 75	300 ••	300 ••
1852	65.043	1902	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1855	364.950	1904	divers.	•	500	juin.	15 ••	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	305 ••	306 25	300 25	306 25	306 25	•••
1852-1860	1400.000	1904	divers.	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••	302 50
1854-1860	750.000	1947	divers.	•	500	mai.	15 ••	D°.	Nord	305 ••	303 ••	303 75	303 ••	303 ••	303 ••
1855	97.719	1954	285	•	500	décembre	15 ••	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	305 ••	•••	296 ••	•••	301 25	301 25
1857-1860	137.[illegible]	1964	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	293 75	295 ••	291 75	295 ••	297 50	297 50
•	250.000	1905	•	•	500	mars.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	•••	301 25	306 ••	311 25	301 25	301 50
•	1.350.000	195[illegible]	divers.	•	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	296 75	296 ••	295 ••	297 50	297 50	297 50
•	211.000	1953	285	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Bourbonnais	298 75	298 75	300 ••	300 ••	298 75	300 ••
•	440.199	1907	divers.	•	500	juin	15 ••	D°.	Midi gar.	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••	296 ••	296 ••
•	22.000	1950	290	•	500	décembre.	15 ••	avril, octobre.	Bessèges à Alais	•••	291 50	•••	•••	285 ••	•••
1857	650.000	1949	divers.	•	500	mai.	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	290 25	297 50	298 75	298 75	298 75	300 ••
•	150.000	1955	•	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••	291 ••
•	148.000	1957	•	•	500	juin	15 ••	D°.	Dauphiné gar.	295 ••	290 ••	290 ••	296 25	297 50	295 75
1858	1.200.000	1958	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	298 75	298 75	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••
•	648.375	1948	divers.	•	500	•	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	250 ••	250 ••	251 25	252 50	252 50	255 ••
1857	470.652	1949	divers.	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	247 50	248 75	250 ••	248 75	250 ••	250 ••
1858	•	1961	250	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	236 25	236 25	230 25	236 25	236 25	237 50
1858	•	1963	•	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	251 75	247 50	245 ••	245 ••	243 75	247 50
1858	100.000	19.3	•	•	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ••	250 75	250 ••	256 75	250 ••	258 75
1859	24.576	1957	200	•	500	•	15 ••	D°.	Cordoue à Séville	255 ••	253 ••	255 ••	256 25	256 25	257 50
1859	•	1946	•	•	500	•	15 ••	D°.	Séville à Xérès	258 75	255 75	255 75	257 50	258 75	258 25
•	200.000	1958	divers.	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	245 ••	247 50	250 ••	250 ••	245 75	245 75
•	109.500	1907	140	•	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	95 25	95 75	95 50	95 ••	95 ••	•••
•	•	•	•	•	•	•	•	•	Montblanch à Reus	245 ••	240 ••	240 ••	240 ••	241 25	240 ••
1860	67.500	1947	240	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	232 50	•••	232 50	233 75	233 75	235 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 29 Comptant	Samedi 29 Terme	Lundi 1 Comptant	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Comptant	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Comptant	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Comptant	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Comptant	Vendredi 5 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 65	68 65	68 75	68 65	68 55	68 66	68 35	68 35	68 30	68 30	68 20	68 20
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	95 75	95 75	95 65	•••	96 ••	•••	95 60	•••	95 75	•••	95 95	95 85
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2830 ••	•	2840 ••	•	2840 ••	•	2850 ••	•	2840 ••	•	2835 ••	•
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	610 ••	•••	612 50	•••	613 75	•••	610 ••	•••	610 ••	•••	608 25	•••
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	•••	•••	•••	902 50	897 50	•••	900 ••	•••	897 ••	•••	•••	899 ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	476 25	•••	480 75	•••	487 50	•	486 25	•	484 75	•	480 ••	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	463 75	•••	463 75	•••	463 75	•	465 ••	•	465 ••	•	463 ••	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 ••	•	96 75	•	100 ••	•	96 75	•	96 75	•	96 75	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	96 25	•	96 ••	•	96 25	•	97 50	•	97 50	•	96 25	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	•••	•	1011 ••	•	•••	•	•••	•	•••	•	1015 ••	•
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	570 ••	•••	572 50	•••	572 50	•••	575 ••	•••	575 ••	575 ••	575 ••	•••
Société générale de Crédit mobilier, tout payé juillet 1860	701 25	693 75	695 ••	690 25	700 75	705 ••	720 ••	720 ••	717 50	717 50	725 ••	720 ••
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1125 ••	•	1122 50	•	1122 50	•	1120 ••	•	1150 ••	•	1125 ••	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	480 ••	•	478 75	•	475 ••	•	475 ••	•	475 ••	•	473 ••	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	224 75	•	225 ••	•	225 ••	•	226 25	•••	226 25	•	225 ••	•
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	•••	•	•••	•	•••	•	•	•	•••	•	•••	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 2/4	•	93 2/8	•	93 2/8	•	93 4/8	•	93 4/8	•	93 3/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	•• •/•	•	99 •/•	•	•• •/•	•	•• •/•	•	•• •/•	•	•• •/•	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	78 60	78 60	78 60	78 60	79 ••	•••	79 90	79 50	79 75	•••	80 ••	•••
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	50 ••	•	•••	•	50 ••	•	50 ••	•	50 ••	•	•••	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	75 3/4	•	75 3/4	•	75 3/4	•	•• •/•	•••	75 3/4	•	75 3/4	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	382 50	•••	•••	•••
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	77 1/2	•	78 •/•	•	78 1/2	•	79 5/8	•	79 1/2	•	80 •/•	•
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance juillet 1860	465 ••	•••	465 25	•••	465 25	465 ••	473 ••	475 ••	476 25	475 ••	472 50	475 ••
Espagne, différé convert., jouissance juillet 1860	39 1/4	•• •/•	39 1/4	•• •/•	39 3/8	•• •/•	39 1/4	•• •/•	39 1/2	•• •/•	39 1/4	•• •/•
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	47 3/4	•	•• •/•	•	47 3/4	•	48 •/•	•	48 •/•	•	48 1/2	•
D° D° 1851, jouissance juillet 1860	•• •/•	•• •/•	•• •/•	•• •/•	46 •/•	•• •/•	47 3/4	•• •/•	48 1/4	•• •/•	48 1/4	•• •/•
D° intérieur, jouissance juillet 1860	46 7/8	•• •/•	46 7/8	47 •/•	46 7/8	•• •/•	47 •/•	47 1/8	47 1/2	47 1/4	46 •/•	47 7/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	•••	•	•••	•	•	•••	•••	•••	•••	•	•••	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET C°, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1049 — 19e ANNÉE — N° 41 — SAMEDI 13 OCTOBRE [illegible]

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

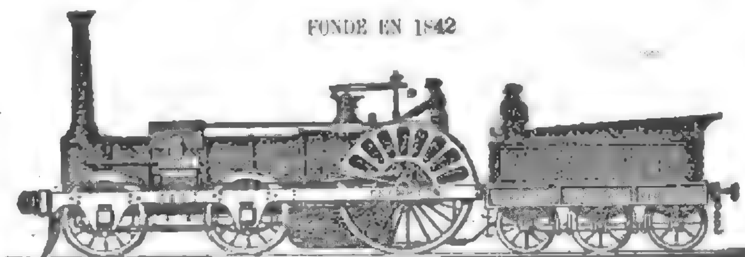
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.................. 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger............. 48 —

PRIX DES INSERTIONS
Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Deliзy, Davies et Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus que, par suite de l'annexion de cette ligne au réseau des chemins de fer Romains, il leur est attribué (12,000) douze mille actions, libérées à 400 fr., de la Société générale des chemins de fer Romains, à répartir entre les 32,000 actions libérées à 250 fr., constituant le capital social de la ligne de Rome à Frascati.

La répartition de ces actions aura lieu lorsque la ligne entière de Rome à la frontière napolitaine aura été livrée à l'exploitation.

Jusqu'à cette époque, et pour tenir lieu des intérêts annuels afférents auxdites 12,000 actions, il sera réparti, au marc le franc, entre les 32,000 actions libérées de Frascati, une somme de 300,000 fr., avec jouissance du 1er octobre 1859.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions de Rome à Frascati ont à toucher par action libérée de 250 fr., depuis le 1er octobre courant, une somme de 9 fr. 37 c., représentant le montant de la répartition de la susdite somme de 300,000 francs.

Le paiement de cette somme a lieu à la Caisse générale des Chemins de fer, rue de Richelieu, n° 99.

Les titres doivent être déposés dix jours à l'avance, afin que l'identité en puisse être constatée.

Les versements en retard doivent être effectués avant tout paiement.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

PAIEMENT DES COUPONS ARRIÉRÉS.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus que depuis le 1er octobre courant il leur est payé en acquit et décharge des coupons arriérés de leur titres :

1° Pour les actions libérées de 250 fr.	13 12
2° Pour les actions libérées de 187 fr. 50	9 84
3° Pour les actions libérées de 125 fr.	6 56

Le paiement de ces sommes se fait à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Pour les actions non libérées, le paiement n'aura lieu qu'après encaissement des versements en retard.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la *Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes et Sénéchas* sont informés que la convocation pour l'assemblée générale qui était projetée pour le 20 octobre courant, ayant été omise dans un des journaux où elle devait avoir lieu, cette convocation a dû être remise.

En conséquence, MM. les actionnaires sont *convoqués à nouveau en assemblée générale* pour le *samedi 3 novembre prochain*, à huit heures du soir, *au siége social*, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Cette assemblée est convoquée pour remplir les prescriptions des nouveaux

statuts, touchant la constitution de la Société anonyme, spécialement:

Pour la production de l'inventaire des objets mobiliers et immobiliers apportés dans la Société anonyme, conformément aux art. 5 et 8 des statuts;

Pour la nomination des membres du Conseil d'administration, conformément à l'art. 22;

Pour la fixation de la somme à employer annuellement à l'amortissement des actions, comme aussi du chiffre de l'amortissement pour chaque action, conformément aux art. 43 et 45.

En outre l'assemblée délibérera sur les propositions qui pourront lui être soumises relativement à l'à-compte d'intérêt ou dividende à payer sur les résultats de l'exercice courant.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins dix titres anciens et de les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant la réunion. Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les dépôts des titres donnant droit d'assister à l'assemblée sont reçus à Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99, les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le marché des fonds publics a été très-agité cette semaine. La rente 3 0/0, qui était samedi dernier à 69 10, redescendait lundi à 69, et par une réaction plus vive encore, perdait ce cours tant discuté et fermait mercredi à 68 55. Cette dépréciation n'a cependant rien d'inquiétant; elle est le résultat de quelques réalisations opérées sur les cours élevés qui ont succédé presque immédiatement aux cours de la liquidation, et elle est due surtout à la situation anormale de la Bourse, où les rares spéculateurs qui franchissent encore le tourniquet passent avec la même facilité de la confiance à la panique et *vice versâ*. Les bruits les plus absurdes sont admis sans discussion; c'est ainsi que la baisse de mardi et de mercredi a eu lieu sur la nouvelle répandue à la Bourse du passage du Mincio par l'armée autrichienne. Aujourd'hui que la Bourse est presque déserte et que les mouvements avortent faute de contre-partie, on comprend l'effet que peuvent produire sur une spéculation isolée, incertaine et qui ne se sent plus soutenue par les gros capitaux, de faux bruits habilement mis en circulation. Se fait-il un peu de hausse, on ne trouve pas un titre; la baisse vient-elle, on est tout étonné de voir le marché céder immédiatement à l'offre.

Assurément, la hausse qui avait succédé à la liquidation reposait sur des motifs sérieux; elle avait débuté d'une manière brillante, et le comptant l'avait soutenue. On voit ce qu'il a fallu pour l'arrêter tout à coup. Cependant, lorsque la Bourse a su, à n'en pas douter, que l'Autriche, au lieu d'intervenir dans le conflit italien, déclarait, au contraire, conserver son attitude passive et s'en tenir à une protestation diplomatique, la girouette a tourné de nouveau; la réaction contre la baisse a été prompte, et on a regagné facilement dans la journée de jeudi le cours de 68 90; aujourd'hui on a même fait 69 15.

Cela durera jusqu'à ce qu'une nouvelle inquiétude jetée sur le marché vienne compromettre encore les résultats acquis. Pour notre part, nous ne voyons pas de moyens de parer à ces inconvénients, qui sont de l'essence même du marché restreint, et qui disparaîtraient immédiatement si le marché redevenait libre et public.

Au reste l'article publié ce matin par le *Constitutionnel* et qui paraît avoir un caractère semi-officiel est de nature à rassurer l'opinion publique sur les conséquences des événements qui s'accomplissent en Italie. Le Piémont, y est-il dit, est responsable devant l'Europe de l'initiative qu'il vient de prendre en entrant dans le royaume de Naples; l'Europe constitue une juridiction qui se trouve naturellement saisie par d'aussi grandes perturbations que celles dont l'Italie est en ce moment le théâtre. Ce passage nous paraît impliquer l'idée d'un congrès européen, qui serait appelé à se prononcer sur ces graves questions. Il est d'ailleurs complétement d'accord avec les termes de la note publiée au *Moniteur* du 30 septembre dernier, à l'occasion de l'embarquement des troupes destinées à renforcer le corps d'occupation de Rome.

« Il ne saurait appartenir qu'aux grandes puissances réunies en congrès, disait la feuille officielle, de prononcer un jour sur les questions posées en Italie par les événements. »

Déférer ces questions à l'Europe réunie en congrès, c'est leur assurer une solution amiable et pacifique. Il n'est pas douteux que les puissances européennes ne soient disposées à accepter une proposition de cette nature, et toute la situation politique nous paraît se résumer dans ce mot: congrès.

Le Crédit foncier ouvre un emprunt de 75 millions par voie de souscription publique, à partir du 18 octobre. Cet emprunt consiste en obligations communales de 500 fr. chacune, rapportant 15 fr. d'intérêts, outre les lots, et émises à 445 fr., ou 434 fr. 70 c. nets, en déduisant les bonifications. Les obligations anciennes du Crédit foncier étant actuellement cotées à 465 fr., il n'est pas douteux que les 75 millions mis en souscription ne soient promptement couverts.

Le bilan de la Banque de France présente un ensemble rassurant et qui révèle une certaine activité commerciale. Le portefeuille s'est accru de 29 millions, ce qui le porte à 520 millions, chiffre qu'il n'avait plus atteint depuis le mois de janvier dernier; les avances sur rentes et sur actions se sont accrues de 3 millions; les comptes courants des particuliers ont diminué de 29 millions, et le Trésor a retiré de son compte courant 16 millions qui, probablement, ont été nécessaires pour le paiement du semestre de la rente 4 1/2 0/0, échu le 22 septembre dernier. Par contre, le numéraire a diminué de 71 millions, tandis que la circulation des billets a encore augmenté d'un million.

Il faut signaler le chapitre des primes payées pour achats de lingots et monnaies; il n'était au dernier bilan que de 4,800,000 fr. environ, il s'élève cette fois à 7,973,000 fr., soit 3,173,000 fr. d'augmentation.

Voici comment se résume ce mouvement considérable.

Sortie:

	millions.
Au portefeuille	29
Avances sur valeurs	3
Remboursement au Trésor	16
Aux particuliers	29
Achats de lingots	3
Total	80

	Millions.
La Banque y a pourvu par une émission de numéraire de	71
Et une augmentation d'émission de billets de	1
	72
Le reste, soit	8
Ensemble	80

est représenté par une augmentation de passif qui porte sur les chapitres suivants :

	Millions.
Récépissés payables à vue.......	1
Arrérages de valeurs transférées ou déposées..........................	1
Escomptes et intérêts divers.....	2
Divers.........................	5
Total................	9

Mais, par contre, certains chapitres de l'actif présentent une augmentation d'environ........................ 1

Reste une augmentation de passif de 8

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 10, ferme à 69 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50, ferme à 95 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg..............	45.62 0/0
Bessèges à Alais..................	30.34 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante).....	24.95 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara) ..	26 21 0/0
Midi..............................	21.80 0/0
Autrichiens.......................	21.67 0/0
Lyon-Genève.......................	13.91 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	12.51 0/0
Est	7 47 0/0
Orléans...........................	6.10 0/0
Ardennes..........................	3.83 0/0
Victor-Emmanuel...................	8.37 0/0
Union Suisse......................	3.11 0/0
Dauphiné..........................	2.36 0/0
Nord..............................	1 36 0/0
Cordoue à Séville.................	».08 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest.............................	».50 0/0
Ouest suisse......................	».94 0/0
Central Suisse....................	3.31 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche.......	5 42 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DU DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	5 octobre.	12 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0.....	69 20	69 15	» »»	» 05
Rente 4 1/2 0/0.	95 95	95 50	» »»	» 45
Banque de France	2835 »	2830 »»	» »»	5 »»
Consolidés	93 3/8	93 2/8	» »»	» 1/8
Crédit foncier...	902 50	895 »»	» »»	7 50
Crédit ind.et com	575 »»	570 »»	» »»	5 »»
Crédit mobilier..	725 »»	707 50	» »»	17 50
Comptoir d'Esc[te]	691 25	691 25	» »»	» »»
Orléans.........	1377 50	1372 50	» »»	5 »»
Nord	981 25	975 »»	» »»	6 25
Nord nouveau...	887 50	885 »»	» »»	2 50
Est.............	640 »»	637 50	» »»	2 50
Paris-Méditerran[e]	922 50	918 75	» »»	3 75
Midi	507 50	510 »»	2 50	» »»
Ouest...........	567 50	567 50	» »»	» »»
Genève.........	360 »»	357 50	» »»	2 50
Dauphiné.......	592 50	580 »»	» »»	12 50
Graissessac-Béziers	85 »»	85 »»	» »»	» »»
Ardennes ancien.	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	450 »»	455 »»	5 »»	» »»
Ch. Autrichiens..	495 »»	491 25	» »»	3 75
Victor-Emmanuel	395 »»	385 »»	» »»	10 »»
Russes.........	473 75	465 »»	» »»	8 75
Romains........	342 50	343 75	1 25	» »»
S.-Autr.-Lombard	495 »»	487 50	» »»	7 50
Sarag. Pampelune	475 »»	476 25	1 25	» »»
Saragos.-Alicante	553 75	553 75	» »»	» »»
Sarag.-Barcelone.	475 »»	468 75	» »»	6 25
Nord-Espagne ...	477 50	475 »»	» »»	2 50
Guill.-Luxembour	350 »»	350 »»	» »»	» »»

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	65	748	268	188
Au 9 Février.....	540	517	42	85	40	730	239	195
Au 8 Mars.......	544	489	44	84	40	710	221	216
Au 12 Avril.......	535	479	40	83	40	742	167	210
Au 10 Mai.........	522	468	39	94	40	764	126	210
Au 14 Juin........	551	438	40	108	40	744	126	249
Au 12 Juillet......	514	492	40	122	35	787	128	230
Au 9 Août.......	549	503	44	77	35	759	132	257
Au 13 Septembre..	531	491	41	78	35	748	135	242
Au 11 **Octobre** ..	**460**	**520**	**42**	**80**	**35**	**749**	**119**	**213**
Augmentation...	»	29	1	2	»	1	»	»
Diminution.....	71	»	»	»	»	»	16	29

Le *Constitutionnel* a publié la lettre suivante, qui termine la série des lettres que nous avons reproduites dans nos précédents numéros.

Quatrième et dernière lettre à M. le sénateur préfet de la Seine.

Monsieur le préfet,

Au moment de publier cette quatrième et dernière lettre, je lis celle que vous venez d'adresser au *Constitutionnel*, et qui paraît n'avoir d'autre objet que de rectifier une erreur sur la date du voyage de S. A. R. le prince de Prusse à Paris.

Vous paraissez étonné, monsieur le préfet, que mes lettres manuscrites ne vous soient parvenues qu'avec la publication même : il n'en pouvait guère être autrement, parce que les dernières corrections se font sur les épreuves, et que la longueur des copies en retardait l'envoi.

D'ailleurs, quant à la forme adoptée pour exprimer mon opinion sur les questions de crédit soulevées par le droit d'entrée à la Bourse, j'avais dû la choisir pour ne pas engager la responsabilité de la rédaction politique du *Constitutionnel*, et aussi pour me réserver plus de latitude dans l'expression de ma pensée.

Je continue ma démonstration.

Si le droit d'entrée à la Bourse ne se justifie pas par des considérations de légalité, de moralité, ni d'équité, à quel titre serait-il maintenu ? Comme recette municipale ? cela n'est pas sérieux. Qui oserait proposer de sacrifier à une recette municipale les intérêts généraux de la France ou les principes de liberté des transactions ? Une question de ce genre fut un jour posée devant le Sénat de l'Empire ; on sait comment la résolut ce grand Corps, fidèle gardien de la Constitution : considérant que la taxe sur les chevaux et les voitures circulant dans Paris avait le caractère d'un impôt direct dont la quotité aurait dû être fixée par le Corps législatif, le Sénat déclara qu'elle était inconstitutionnelle et s'opposa à la promulgation de la loi qui l'établissait. Cependant, c'était bien une loi, votée par la Chambre législative. Croit-on que le droit d'entrée à la Bourse ait moins d'importance qu'une taxe sur les voitures, et n'a-t-il pas, plus encore que celle-ci, le caractère d'un impôt direct ? Qu'on ne parle donc pas de l'intérêt municipal, si minime d'ailleurs, et qui ne saurait être mis en balance avec les grands intérêts qui se groupent autour du marché des fonds publics, intérêts qui sont ceux de toute la France, et même d'une partie de l'Europe, fécondée par nos travaux et devenue solidaire de notre crédit comme de notre prospérité.

Toutes les considérations secondaires étant écartées, je pressens, monsieur le préfet, quelle serait votre réponse, si vous jugiez à propos d'en faire une. Vous m'accuseriez d'exagérer l'influence du droit d'entrée sur les affaires, et l'idée que la puissance politique de la France en Europe puisse se rattacher à cette taxe minime n'exciterait chez vous qu'un sourire.

Ce qui me porte à pressentir en vous ces dispositions, c'est que je me rends un compte exact de l'effet produit dans le public par mes trois premières lettres; de toute part on reconnait l'exactitude des appréciations que j'ai eu l'honneur de vous soumettre au sujet du droit d'entrée, lorsque je les renferme dans les questions de légalité, d'équité et de moralité: mais lorsque j'accuse le droit d'entrée à la Bourse d'être un empêchement radical à la reprise des affaires, on se montre moins généralement convaincu; enfin, lorsque je rattache à la prospérité de la Bourse la grandeur politique et la puissance de la France, je rencontre l'incrédulité. Cette incrédulité, il est hors de doute que vous l'avez partagée jusqu'ici, monsieur le préfet. S'il en eût été autrement, on vous aurait vu, par patriotisme et par devoir, renoncer au maintien d'une taxe dont le principe est abandonné par le gouvernement, comme il est condamné par l'opinion publique.

C'est donc au point de vue politique que je dois examiner l'influence du marché des capitaux sur la destinée des Etats.

Mais, avant d'aborder ce point de vue, je tiens à me justifier du reproche d'avoir exagéré l'influence du droit d'entrée, en attribuant à cette mesure l'extinction presque absolue de l'immense mouvement financier qui avait enrichi la France pendant la première période du règne de Napoléon III.

Je vous en fais juge, monsieur le préfet: pensez-vous que si la France n'eût pas été en possession depuis plus de cinquante ans de la liberté du marché des capitaux, de la liberté des transactions, de la liberté de l'association en matière commerciale, de la liberté de circulation de valeurs mobilières, pensez-vous, dis-je, que la France, ou, en d'autres termes, que la Bourse de Paris aurait pu devenir, comme elle l'a été de 1852 à 1856, le centre des capitaux européens et le premier marché du monde? Neuf années nous séparent du 2 décembre 1851; et, les divisant en deux parties égales, je trouve dans la première, qui finit au traité de paix, en mars 1856, que les plus grandes affaires qui se soient jamais créées dans aucun temps et dans aucun pays, ont été facilement réalisées par l'intermédiaire de la Bourse de Paris.

C'est aussi pendant cette période que la France a conquis la prépondérance financière qui lui donna la prépondérance politique, lorsqu'elle dictait à l'Europe, tributaire de notre marché des capitaux, le traité de paix de mars 1856.

A quelle cause pouvait-on attribuer le vaste courant de capitaux qui se dirigeait vers la France, et qui en faisait la grandeur, la puissance? Evidemment, aux mesures libérales prises par le gouvernement de l'Empereur en faveur de l'industrie, secondées par l'entière liberté du marché.

Mais de 1856 à 1860, au contraire, c'est-à-dire à partir de la première mesure restrictive, le courant s'arrête, et l'on ne pourrait citer aucune affaire française réalisée dans cette période. On a fait, il est vrai, quelques tentatives pour agglomérer des capitaux, mais elles ont échoué. Un ou deux exemples vous prouveront, monsieur le préfet, que je n'avance rien que de très-positif. En 1856, avant l'établissement du droit d'entrée et le vote de la loi sur les valeurs mobilières, dix compagnies se disputaient la concession des paquebots transatlantiques et les chemins de fer algériens. Les capitaux s'offraient en abondance à ces deux entreprises auxquelles l'Etat accordait des subventions ou des garanties d'intérêt. Le droit d'entrée et l'impôt sur les valeurs mobilières sont établis; les capitaux s'éloignent, les compagnies retirent leurs soumissions pour les paquebots transatlantiques; et, quant aux chemins de fer algériens, réduits à quelques tronçons d'une longueur totale de moins de cinquante lieues, ils seraient encore à l'état de projet si des entrepreneurs anglais, qui ne recherchent que des travaux de construction, n'avaient souscrit les actions refusées par les capitalistes français. Voilà, monsieur le préfet, où en est réduit notre marché; voilà le bilan des deux périodes qui ont précédé et suivi la paix du 30 mars 1856, c'est-à-dire l'époque libérale et l'époque restrictive.

Si la destruction du marché des capitaux n'avait pour résultat que l'affaiblissement momentané des affaires, la société n'en éprouverait qu'un malaise passager, que le temps réparerait; mais il ne faut pas se le dissimuler; dans un siècle où le rôle des nations se mesure non plus seulement sur leurs forces militaires, mais aussi sur leurs forces productives et sur l'étendue de leurs capitaux accumulés, tout échec à la puissance financière d'un pays est, en réalité, un échec à sa puissance politique et à son influence dans les conseils de l'Europe. Si le courant des capitaux, qui a fertilisé et enrichi la France pendant les premières années du règne de Napoléon III, et qui s'est momentanément détourné, continue à rencontrer des obstacles, il se fixera forcément sur un autre marché, et la nation qui recueillera cet héritage recueillera aussi les avantages politiques que la France avait retirés de cinq années d'éclatante prospérité financière.

Non, certes, je n'exagère rien en élevant au premier rang les questions financières et industrielles. Certainement il peut y avoir dans certains moments des éléments de force et de grandeur, qui sont indépendants et des circonstances financières et des calculs de l'industrie; le patriotisme, l'amour de la gloire, de la liberté et de l'indépendance, sont aussi des mobiles énergiques et de puissants leviers aux mains d'un gouvernement généreux et populaire. Mais les plus grandes idées demeurent stériles lorsqu'elles ne peuvent passer dans le domaine des faits, et les moyens d'action ne s'improvisent pas; on peut, en France surtout, faire sortir des légions du sol rien qu'en frappant du pied, mais les capitaux ne s'obtiennent pas comme les soldats; et le génie militaire de Napoléon Ier en a fait l'expérience. Par qui le fondateur de l'Empire français a-t-il été vaincu? Par les soldats de la coalition européenne? Non; mais par les capitaux de la Grande-Bretagne.

De nos jours que serait devenue la guerre de Crimée, si le marché des capitaux eût été à Saint-Pétersbourg au lieu d'être à Paris? Si la Russie avait disposé du crédit de l'Europe, Sébastopol peut-être n'en serait pas moins tombé devant nos intrépides soldats; mais la chute de cette place forte qui n'est qu'un point à peine perceptible sur l'immense surface de l'empire russe, n'eût été qu'un accident au lieu d'être une solution; et la guerre, continuant avec plus de fureur, serait devenue générale.

Si la Russie a accepté un traité qui la condamne pour jamais à l'impuissance sur les rives de la mer Noire où elle avait si longtemps dominé; si elle s'est soumise à l'interdiction d'élever des forts et d'avoir une flotte, est-ce bien la prise de Sébastopol qui a déterminé sa résolution? Quelques historiens l'assureront probablement; mais la vérité est que la Russie n'avait pu parvenir à réaliser son emprunt, et qu'elle était menacée de ne pouvoir faire payer sur les différentes places de l'Europe les coupons d'intérêt de sa dette.

La perspective de la banqueroute l'a effrayée bien plus que la perte d'une forteresse que ni la France ni l'Angleterre n'auraient voulu garder, et la puissance du colosse du Nord, comme on l'appelait anciennement, s'est évanouie sous l'influence d'un embarras financier.

L'histoire de toutes les nations fourmille

d'exemples semblables ; mais les hommes d'Etat comme les historiens sont naturellement enclins à n'envisager que le côté politique des questions en négligeant presque absolument les causes financières et industrielles des événements. Cependant, ces causes ont exercé une grande influence à toutes les époques ; et, de nos jours, elles ont pris une prépondérance plus grande encore.

Parmi tant d'exemples qui s'offrent à mon esprit, je citerai un incident inouï dans les fastes de la diplomatie moderne, incident dont la véritable cause ne me paraît pas avoir encore été bien comprise. Je veux parler de la mission Menschikoff, généralement considérée comme un épisode de la question des Lieux-Saints, et qui, selon moi, n'a été purement et simplement que la conséquence d'un événement financier qui pouvait changer toute la politique européenne en résolvant la question d'Orient.

Cet événement financier, c'est l'emprunt turc contracté avec tant de succès en septembre 1852, et qui faillit faire entrer l'empire du sultan dans une ère nouvelle, en lui assurant le concours des grands marchés de capitaux de l'Europe.

Lorsque le prince Menschikoff arriva à Constantinople, au mois de février 1853, et osa se présenter devant le sultan, vêtu d'un paletot et le chapeau sur la tête, pour lui demander de déposer aux mains de la Russie la souveraineté morale de la majorité de ses sujets, le scandale fut énorme et l'Europe entière en retentit.

Ne pensez-vous pas, comme moi, que le moyen le plus sûr que pouvait employer la Russie pour échouer dans ses prétentions, c'était précisément de les émettre avec un tel éclat, puisqu'elles devaient nécessairement troubler et offenser l'Europe ? Pourquoi donc la Russie s'était-elle départie en cette occasion de sa réserve et de sa prudence ordinaires ? Comment un gouvernement qui, depuis le testament de Pierre Ier, ne s'acheminait vers Constantinople que par des voies souterraines et détournées et en affectant toujours les apparences de la modération, avait-il à ce point méconnu toutes ses traditions en se créant par un éclat des obstacles insurmontables ? Je réponds sans hésiter : parce que, dans les quelques mois qui avaient précédé cette étonnante mission, le gouvernement turc avait réussi à contracter à Paris et à Londres un emprunt dans des conditions très-avantageuses.

Le secret du voyage du prince Menschikoff est là, et j'espère vous faire partager ma conviction.

Vous vous souvenez sans doute que l'empereur Nicolas, dans ses épanchements intimes avec sir Hamilton Seymour, ministre d'Angleterre à Saint-Pétersbourg, signalait la décadence de la Turquie et proposait carrément d'en opérer le partage. Le czar s'exprimait à l'égard de l'empire turc en termes de mépris ; il le désignait sous le nom de « l'homme malade, » et il appelait le sultan « ce Monsieur. » Eh bien ! ce « Monsieur » et cet « homme malade » avaient rencontré, sans le savoir, il est vrai, le remède qui pouvait les sauver. Ce remède, c'était le crédit. Voici dans quelle circonstance avait eu lieu cette heureuse rencontre :

La Compagnie des messageries impériales, qui avait fait le service des paquebots dans le Levant et qui entretient des relations suivies dans ces contrées, avait été frappée des grands éléments de richesse que renferme l'empire turc, et elle avait consenti à procurer au sultan la négociation d'un emprunt de 50 millions de francs. Ce qu'il y avait de remarquable dans cet emprunt, c'était moins son importance en capital que les conditions dans lesquelles il se réalisait. Emis à 6 0/0 au pair, il se négocia avec une telle faveur qu'il obtint sur-le-champ 15 0/0 de prime, ce qui élevait le crédit turc aux environs de 5 0/0, taux auquel se négociaient les fonds des principales puissances européennes.

Déjà le premier quart de cet emprunt, soit 12,500,000 francs, avait été versé. La situation du trésor ottoman était alors si désespérée que cette somme fut employée tout entière à rembourser des traites tirées par les agents turcs et qui avaient été protestées à Londres. Plusieurs mois s'écoulèrent pendant lesquels les titres, en se plaçant parmi les capitalistes français et anglais, créaient une riche clientèle à la Turquie.

La Russie comprit que l'empire turc allait lui échapper, et, abusant de l'influence que lui donnait sur le divan la corruption dont les ministres de la Porte ont si souvent donné l'exemple dans le passé, elle obtint du gouvernement turc que l'emprunt qui devait sauver la Turquie ne fût pas ratifié ; et, quand on considère le prétexte qui fut invoqué pour justifier le refus de ratification, on est forcé de reconnaître que la trahison seule a pu inspirer une pareille décision. En effet, on prétendit que les négociateurs turcs avaient excédé leurs pouvoirs en stipulant un remboursement en quinze années, tandis que leurs instructions leur prescrivaient de ne pas dépasser le terme de cinq ans.

Evidemment, les négociateurs turcs avaient cru bien faire en procurant à leur pays un terme de remboursement trois fois plus étendu. Mais on leur opposa une sorte de prescription religieuse ou de superstition qui ne permettait pas de rendre le sultan tributaire des chrétiens pour un temps aussi long, et le divan frappa de nullité les titres de l'emprunt dont on avait cependant encaissé le premier terme. Le jour où cette décision fut prise, la Turquie fut vaincue par la Russie bien plus complétement que si elle eût perdu une bataille.

Comprenez-vous, monsieur le préfet, les impressions qu'avait dû ressentir l'empereur de Russie en apprenant que le gouvernement turc avait réussi à contracter un emprunt sur les deux plus grands marchés financiers de l'Europe, sur les places de Paris et Londres, et que le taux auquel cet emprunt était parvenu, se rapprochait du cours des fonds publics dans les Etats les plus riches et les plus civilisés? Il vit d'un coup d'œil que le lien de soumission et de terreur par lequel il tenait la Turquie allait se tendre et se rompre ; que l'influence russe à Constantinople allait s'effacer pour faire place à l'influence anglaise ou française. *Une opération financière* pouvait faire en un seul jour évanouir le rêve de sa dynastie.

L'empereur Nicolas voulut en conséquence frapper un grand coup. Ce n'était pas assez pour lui d'avoir, en même temps, privé la Turquie d'une ressource indispensable et tué son crédit naissant, il fallait l'empêcher dans l'avenir de faire un nouvel appel à la confiance de l'Europe ; il fallait surtout agir de telle sorte que cet appel demeurât infructueux. Compromettre publiquement la Turquie, lui enlever audacieusement les prérogatives les plus précieuses de la souveraineté sur ses sujets chrétiens et la réduire, à la face de l'Europe, à un état de vassalité qui ne laisserait plus subsister à Constantinople qu'un fantôme de gouvernement, ruiner ainsi pour jamais le crédit de l'empire turc ; tel était le but à atteindre, et la situation actuelle de la Turquie, l'état déplorable de son crédit et de ses finances, prouvent la justesse des prévisions de l'empereur Nicolas.

Apercevez-vous, monsieur le préfet, la relation intime de la mission remplie par le prince Menschikoff, au mois de février 1853, avec l'emprunt turc contracté avec tant de succès au mois de septembre 1852 ?

S'il était possible de rechercher dans la tombe où repose l'empereur Nicolas, la pensée qui dicta sa conduite en cette conjoncture, on la trouverait dans l'effroi que lui inspirait la guérison, par le crédit, du malade dont il proposait, quelque temps auparavant, de partager les dépouilles.

Enfin, et pour nous en tenir à des événements encore plus rapprochés de nous, je me permettrai de vous citer un fait tout aussi significatif qui s'est produit sous nos yeux, et qui n'a pas été suffisamment remarqué. Je veux parler de la situation actuelle de l'Autriche, considérée, il y a deux ans à

peine, comme l'une des puissances les plus redoutables de l'Europe, puisqu'elle exerçait une véritable prépondérance en Allemagne, pesait sur l'Orient, et tenait l'Italie presque entière sous le joug. Que reste-t-il aujourd'hui du prestige de l'Autriche? Nous ne voulons pas le dire par respect pour le malheur. Mais, lorsqu'on voit cet empire, il y a si peu de jours si fier et si menaçant, laisser tomber l'un après l'autre les trônes de ses alliés et de ses proches, et attendre l'arme au bras que la révolution vienne l'attaquer sur son propre territoire, on comprend qu'il ne suffit pas de deux batailles perdues pour expliquer une chute si profonde. A Magenta comme à Solferino, l'Autriche avait été battue, mais non vaincue.

C'est sur le marché des fonds publics que l'Autriche a été vaincue; lorsque, quelques mois après la paix de Villafranca, elle voulut contracter des emprunts à Paris, à Londres comme à Vienne, partout elle échoua, et elle trouva précisément sa faiblesse dans l'insuccès de ses opérations financières, quand, au contraire, la politique de l'Empereur Napoléon recevait une consécration par le succès de ses emprunts, que lui facilitait la puissance de notre marché.

Maintenant, monsieur le préfet, mon opinion sur la relation intime entre la prépondérance politique des Etats et leur puissance financière vous paraît-elle encore si chimérique? Et comment cette puissance financière pourrait-elle se maintenir et se manifester autrement que par la puissance ou la faiblesse du marché des capitaux? Or, si vous accordez, et personne ne le nie, que le droit d'entrée ait porté le coup le plus funeste à ce marché, ma démonstration est achevée; et il est prouvé que je n'ai rien exagéré en attribuant au droit d'entrée une influence désastreuse au point de vue des intérêts généraux du pays et de son action politique. Vous reconnaîtrez bien davantage encore l'exactitude de mes appréciations si vous considérez que, dans les sociétés modernes, le signe représentatif de la plus grande partie des richesses consiste en quelques chiffons de papier, dont la valeur s'élève ou diminue, au souffle des moindres circonstances.

Au fond, personne de sensé ne saurait fermer les yeux à l'évidence, au point de nier le rôle important que joue le capital dans notre organisation sociale; il faut donc déplorer ces erreurs si fréquentes de l'opinion qui se reproduisent avec le même caractère chaque fois que la Bourse offre les symptômes d'une grande activité. On est porté alors à ne voir dans l'activité fébrile de la Bourse que les emportements de la spéculation, et, dans le bruit des négociations qui se font à haute voix, on n'entend qu'une clameur discordante qui blesse les oreilles. On oublie que la prospérité de la Bourse est la cause et le reflet de la prospérité commerciale et industrielle, et que c'est dans ce foyer que se fabrique le capital qui doit tout vivifier. La foule, qui ne distingue pas encore les résultats qui se dégagent de cette fournaise, ne donne pas au capital en fusion, dont l'éclat l'aveugle et l'irrite, le temps de se consolider; avant même qu'il puisse produire, on lui reproche d'absorber toutes les forces vives du pays; le commerce subit-il le plus léger temps d'arrêt, il accuse le capital de se détourner de sa voie naturelle: le propriétaire foncier n'a-t-il pas réussi à faire un emprunt hypothécaire ou à vendre son immeuble au prix qu'il en demandait, il accuse aussi la Bourse de ruiner l'agriculture en accaparant les capitaux.

Avec plus de réflexion et plus de lumières, on comprendrait au contraire que c'est par la Bourse que les capitaux sont créés et multipliés. Mais évidemment, pour que ces capitaux deviennent disponibles et alimentent les autres branches de l'activité humaine, il faut leur donner le temps de se consolider, pour leur imprimer ensuite une direction, au lieu de les comprimer ou les compromettre par des mesures restrictives.

Je ne finirais jamais ces lettres déjà si longues, si je voulais épuiser toutes les questions que soulèvent le crédit et le capital. Cependant je ne déposerai pas la plume sans signaler à votre dévouement pour l'Empereur le danger que présente précisément dans ce moment l'affaiblissement du marché des capitaux.

Le récent traité de commerce avec l'Angleterre reçoit actuellement un commencement d'exécution; par conséquent il est très-important que l'industrie française puisse lutter avec l'industrie anglaise. Or, elle a plus besoin que jamais d'un capital considérable pour améliorer ses instruments de travail, pour multiplier ses produits et fabriquer ainsi dans de meilleures conditions.

J'ai quelques raisons de croire que vous penseriez comme moi à cet égard, si l'opinion que j'exprime émanait de quelque personne plus occupée de questions théoriques que de questions pratiques; par exemple, si M. Michel Chevalier prenait en main la défense des franchises libérales dont ont joui pendant si longtemps le marché des capitaux et les valeurs mobilières. Je crois aussi que si les questions que j'ai soulevées avaient été discutées dans le même sens par cet éminent économiste, la solution que je poursuis serait plus certaine.

Il est en effet regrettable que l'homme qui a poursuivi avec tant de persévérance et de talent l'abaissement des droits sur les matières premières et l'abaissement des barrières de douane, pour arriver à la liberté commerciale, n'ait pas donné son concours pour reconquérir la liberté du marché des fonds publics et des valeurs mobilières, complément indispensable et sans lequel l'œuvre qu'il a si longtemps poursuivie peut être compromise. Je regrette d'autant plus d'être presque seul à vous signaler le péril qui menace notre industrie faute de capitaux, que je sais mon insuffisance, et qu'en même temps je trouve dans le passé des comparaisons dont je voudrais faire ressortir à tous les yeux la profonde signification.

Il s'offre, en effet, à mon esprit une si étonnante ressemblance entre la situation actuelle du marché des capitaux et ce qui s'est passé dans le dernier quart du XVIIIe siècle, qu'il est bien difficile de n'en pas être sérieusement frappé. Vous partagerez mes impressions si vous voulez bien vous arrêter un instant sur le court exposé qui va suivre, et qui sera ma conclusion.

Je n'ai pas besoin de vous dire, monsieur le préfet, que les points de ressemblance que je remarque et que je vais signaler, en comparant, comme je vais le faire, les circonstances financières qui inaugurèrent le règne de Louis XVI et l'Empire de Napoléon III, ne peuvent avoir en politique la même signification, car, dans le dernier siècle, la France féodale était menacée par le progrès des idées et ne présentait avec notre époque aucune analogie. La France, aujourd'hui, est en possession de la liberté civile, de la liberté politique comme de la liberté religieuse, et, par suite, les mesures analogues prises aux deux époques contre le marché des capitaux ne peuvent avoir les mêmes conséquences politiques.

Au point de vue du crédit de l'Etat, la différence entre les deux époques est tout aussi sensible, car la situation du Trésor public, compromise par les fautes et les dilapidations de l'ancienne monarchie, est aujourd'hui dans un état des plus prospères.

Mais, sous le rapport commercial et industriel, si les progrès faits sont immenses, comparativement à ce qu'ils étaient au XVIIIe siècle; si, en outre, l'inauguration du nouveau régime commercial a été entourée de précautions sagement calculées, qui avaient été négligées par M. de Calonne et M. de Vergennes, il n'en est pas moins vrai qu'à notre époque comme en 1786, c'est avec le capital que l'industrie française doit soutenir la lutte; et c'est ce qui donne un vif intérêt à la comparaison que nous esquissons rapidement.

En 1776, le gouvernement français, pour

accroître sa marine et aider à l'émancipation de l'Amérique du Nord, emprunta successivement plus d'un milliard et demi par souscription publique; c'est ainsi qu'a dû procéder le gouvernement de l'Empereur de 1853 à 1855 pour défendre l'intégrité de l'empire ottoman.

En 1784, après la pacification de l'Amérique, les préoccupations politiques faisaient craindre de graves événements, de même qu'en 1859, la guerre d'Italie fit craindre une conflagration générale.

Sous l'influence des préoccupations politiques, les spéculateurs de 1784 vendaient les fonds publics à terme meilleur marché qu'au comptant.

Sous la même influence, les spéculateurs à terme en 1859 vendaient également meilleur marché les fonds publics à terme qu'au comptant.

Le 7 août 1785 le gouvernement, pour mettre un terme à la spéculation à la baisse, rendit des ordonnances qui proscrivirent le marché à terme et qui détruisirent du même coup le marché libre, la spéculation et les affaires.

En 1859, et pour le même motif qui avait dicté la conduite du gouvernement de Louis XVI, le marché libre fut poursuivi et les tribunaux le condamnèrent; ainsi fut achevée la destruction du marché des capitaux déjà entamée par la loi sur les valeurs mobilières et par le droit d'entrée à la Bourse.

En 1786, c'est-à-dire une année après les mesures prises contre la Bourse, M. de Vergennes conclut avec l'Angleterre le fameux traité de commerce qui abaissait les tarifs et soumettait les produits français à la concurrence des marchandises anglaises.

En 1860, c'est-à-dire une année après les dernières mesures prises contre la Bourse, la France conclut également avec l'Angleterre le fameux traité de commerce qui abaisse les barrières de douane et permet l'introduction de marchandises prohibées jusqu'à ce jour.

Ces analogies sont au moins curieuses; je les trouve, quant à moi, tout à fait significatives. Et lorsqu'au moment même où l'industrie française se trouve aux prises avec un adversaire aussi puissant, aussi redoutable que l'Angleterre, je vois se dresser devant mes yeux des lois qui s'opposent à l'agglomération par l'association des grands capitaux si nécessaires à l'industrie, d'autres lois qui frappent d'un impôt spécial le capital associé, et enfin des mesures administratives qui ferment pour ainsi dire le marché des fonds publics et détournent le courant de capitaux qui se dirigeait vers la France, je ne puis m'empêcher d'éprouver une vive anxiété sur le sort de nos industries, sur l'avenir du commerce français, et nul ne saurait s'étonner que j'en consigne ici l'expression contenue mais profondément sentie. Vous comprendrez ce sentiment, monsieur le préfet, et, j'en suis sûr, vous l'approuverez.

En vous adressant directement ces lettres, qui ont pour but de dissiper les préjugés déplorables qui règnent en matière de crédit public et dont l'influence est telle qu'ils empêchent de hautes et grandes intelligences de reconnaître la portée immense des questions financières, j'ai eu la conscience de faire une chose utile et d'accomplir un devoir. Puissé-je, monsieur le préfet, avoir produit quelque impression sur votre esprit; et je suis convaincu que votre dévouement à l'Empereur fera de vous, pendant qu'il en est temps encore, un auxiliaire au lieu d'un obstacle pour la résurrection de notre prospérité financière. Le droit d'entrée est pour ainsi dire la clef du marché des fonds publics, et cette clef est entre vos mains.

J. Mirès.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Voici, d'après un document que nous avons sous les yeux, quel a été le résultat des recettes des chemins de fer de l'Est pendant le mois de juillet 1860 comparé au mois de juillet 1859 :

Ancien réseau.		
Juillet 1860.....	4,055,263 95	
Juillet 1859.....	3,318,603 61	
Différence en faveur de 1860.........	736,660 34	736,660 34
Nouveau réseau.		
Juillet 1860.....	1,491,674 04	
Juillet 1859.....	1,304,818 84	
Différence en faveur de 1860.........	186,855 20	186,855 20
Différence totale en faveur du mois de juillet 1860...........		923,515 54

En réunissant ce résultat partiel aux chiffres fournis par le premier semestre de 1860, et que nous avons publiés dans notre numéro du 11 août, p. 677, on obtient les totaux suivants :

Ancien réseau :		
Premier semestre 1860.......		20,902,863 79
Mois de juillet 1860..........		4,055,263 95
Total.....		24,958,127 74
Premier semestre 1859..	19,438,059 01	22,756,662 62
Juillet 1859.	3,318,603 61	
Augmentation pour 1860..		2,201.465 12
Nouveau réseau :		
Premier semestre 1860.....		8,491,924 44
Mois de juillet 1860.......		1,491,674 04
Total......		9,983,598 48
Premier semestre 1859..	8,484,732 02	9,789,550 86
Juillet 1859	1,304,818 84	
Augmentation pour 1860.		194,047 62
Résumé :		
1860. Ancien réseau.........		24,958.127 74
Nouveau réseau.......		9,983,598 48
		34,941,726 22
1859. Ancien réseau.	22,756,662 62	32,546,213 48
Nouveau réseau.	9,789,550 86	
Augmentation pour 1860..		2,395,512 74

Il résulte de ces chiffres que l'augmentation produite par les sept premiers mois de 1860, relativement aux sept premiers mois de 1859, est d'environ 10 0/0 pour l'ancien réseau, et d'environ 2 0/0 seulement pour le nouveau réseau.

Ainsi tombent les suppositions fâcheuses qu'on s'était efforcé d'accréditer en cherchant à établir que les recettes de l'ancien réseau de l'Est tendraient sans cesse à décroître au détriment des actionnaires actuels, suppositions que nous avons souvent combattues avec énergie, notamment dans les nos des 22 octobre et 5 novembre 1858.

F. Grimaud.

LES CHEMINS DE FER ET LES CONSEILS GÉNÉRAUX.

V.

Le conseil général de la Vienne s'est occupé d'une manière toute particulière d'un chemin de fer dont la construction a été depuis plusieurs années l'objet d'un des vœux du conseil : le chemin de fer de Poitiers à Limoges et à Montluçon par Montmorillon et Guéret, faisant partie de la grande ligne transversale de Nantes à Lyon.

La question a du reste été traitée à fond dans un rapport que nous publierons prochainement et qui en résume d'une manière très-nette l'historique et la situation actuelle. Ce rapport combat les prétentions d'un département voisin, celui de la Charente, qui demande à substituer au tracé rationnel, celui de la ligne droite, le moins coûteux et le plus en rapport avec tous les intérêts, soit au tracé par Ruffec, le tracé par Angoulême.

Le rapport entre, à cet égard, dans des explications qui seront lues avec intérêt, et il cite des chiffres destinés à mettre en regard l'importance comparative des deux gares de Poitiers et d'Angoulême.

D'ailleurs, dans l'opinion du rapporteur la question est vidée; la loi du 11 avril 1857 a concédé la section de Poitiers à Montluçon

par Montmorillon et Guéret. Les études de cette section ont été faites par la Compagnie concessionnaire.

Le conseil général, adoptant les conclusions du rapport, a demandé :

La mise aux enquêtes et la prompte exécution du chemin de fer de Poitiers à Montluçon par Montmorillon et Guéret et un point à déterminer au sud de la Souterraine ;

La mise à l'étude de la ligne de Poitiers à Nantes et de celle de Tours aux Sables-d'Olonne.

On sait qu'une loi récente a concédé à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée l'exécution des lignes de Vesoul à Besançon et de Gray à Besançon, avec embranchement sur Ougney. Le conseil général du Doubs, après avoir constaté l'utilité pour le département de ces deux lignes, qui le relient aux départements du nord-est et du nord-ouest, demande instamment que la partie de la ligne de Bourg à Besançon, comprise entre cette dernière ville et Arc, soit exécutée en même temps que celle déjà en voie d'exécution entre Lons-le-Saulnier et Mouchard, sur une longueur de 49 kilomètres.

Le conseil a, en outre, émis le vœu que le point de jonction du chemin de fer de Bourg à Besançon avec la ligne de Dijon à Belfort soit déterminé de manière à se rapprocher le plus qu'il sera possible de la ville de Besançon, et il fonde son opinion sur les motifs suivants :

1° Le rapprochement de la ville de Besançon du point de jonction des deux lignes est conforme à la lettre et à l'esprit de la disposition inscrite à cet effet dans le dernier paragraphe de l'article 6 de la convention intervenue le 11 avril 1857 entre l'Etat et la Compagnie.

2° La ligne de Bourg à Besançon devenant, par la concession du chemin de Besançon à Vesoul, une des parties de la grande voie ferrée qui reliera sans discontinuité le Midi et Lyon à Besançon, Nancy, Metz, le Luxembourg et la Bavière rhénane, il est rationnel et nécessaire que cette section soit tracée de manière à éviter tout allongement de parcours inutile.

3° En se rapprochant de Besançon, la voie nouvelle desservirait utilement, au point où elle traverserait la vallée du Doubs, entre Byans et Montferrand, des usines et des établissements industriels importants qui lui procureraient d'ailleurs des transports considérables à effectuer.

J.-G. Bordot.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

— La *Gazette officielle* de Madrid publie l'annonce de l'adjudication de la première section du chemin de fer de Palencia à la Corogne, comprise entre Palencia et Léon. Les quatre autres sections sont celles de Léon à Ponferrada, de Ponferrada à Quiroga, de Quiroga à Lugo, de Lugo à la Corogne.

— On s'occupe en Espagne d'un projet de chemin de fer de Cadix au camp de Gibraltar; la ligne passerait par Chiclana, Conil, Véjer, Tarifa et Algésiras; elle desservirait indirectement Medina-Sidonia, Alcala de los Gazules, Paterna, San-Roque, Los Barrios, Jimena, Ubrique, Puente Mayorga, La Linea, El Campamento, La Tunara, Gaucin, Manilva, Estepona, Ceuta et Gibraltar; c'est une longueur de 80 kilomètres, dont le projet évalue la dépense à 2,500,000 piastres.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 6 OCTOBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 6 octobre.
Paris-Méditerranée......	52.860 73	920 »»
Nord....................	47.149 58	980 »»
Orléans.................	33.892 47	1372 50
Ouest...................	32.708 01	567 50
Est.....................	28 658 29	641 25
Bességes................	20.830 26	440 »»
Genève..................	21.710 08	362 50
Midi....................	21.332 84	507 50
Ardennes................	16.483 94	440 »»
Dauphiné................	16.175 50	592 50
Autrichiens	fl10.765 88	493 75
	Au 29 septembre	
Madrid à Alicante.......	25.371 50	546 25
Lombards-Vénitiens-Sud.	24.195 55	477 50
Victor-Emmanuel........	19.511 56	380 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

COMPAGNIE ANONYME DES ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX DE PARIS.

Un décret impérial du 26 août dernier a autorisé la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris, et a approuvé les statuts de cette Société.

Par suite, l'ancienne Compagnie des Docks-Napoléon se trouve reconstituée.

On sait que la création des Docks-Napoléon remonte au mois de septembre 1852. Le capital de cette Société avait été fixé à 50 millions de francs, divisés en 200,000 actions de 250 fr. chacune, sur lesquels 125 fr. ont été versés. Quelles qu'aient été les vicissitudes de la première période de l'entreprise des Docks, l'institution, éprouvée en Angleterre, où elle est devenue une des bases de la prospérité industrielle des grands ports britanniques, n'en est pas moins demeurée éminemment désirable pour le commerce français. D'ailleurs, lorsque la Société des Docks fut créée, le moment était peu favorable, on doit le reconnaître, et l'expérience était un peu hâtive; mais les lois sur les warrants, sur les ventes publiques et les magasins généraux qui ont été votées depuis, ainsi que les développements du mouvement commercial et industriel du pays ; enfin, la suppression des prohibitions, l'affranchissement des matières premières et la réduction des droits sur les marchandises de toute sorte, suite de la réforme industrielle et du traité de commerce conclu par l'Empereur avec l'Angleterre, ont créé des conditions toutes nouvelles à l'activité intérieure et aux relations internationales du pays, et, par conséquent, des éléments beaucoup plus favorables à une entreprise de la nature des Docks. Bien que l'analogie qu'on a souvent établie, et cela encore tout dernièrement à l'occasion de la reconstitution dont nous nous occupons, entre les Entrepôts de Paris et les Docks des ports de Marseille, du Havre, de Saint-Nazaire et de nos principaux ports, soit loin d'être exacte, et que les conditions économiques d'un pareil établissement à Paris offrent des différences radicales avec ceux des villes maritimes, on n'en doit pas moins considérer la création de Magasins généraux à Paris comme un puissant instrument de crédit qui a droit, à ce titre, à l'intérêt et à la protection du gouvernement.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société des Docks avait prononcé la dissolution et la liquidation de cette Société. Cette liquidation a eu lieu en effet, et le compte des liquidateurs a été lu aux actionnaires réunis dans l'assemblée du 29 septembre dernier. Nous n'avons pas à nous occuper ici des détails de ces comptes de liquidation, qui ont d'ailleurs été l'objet d'un quitus définitif; nous extrairons seulement du rapport présenté à l'assemblée par MM. les commissaires chargés de la vérification des comptes des liquidateurs la partie qui a trait à la situation active et passive de la Société :

Voici comment s'établit l'actif :

Bâtiments, terrains et concessions de la division des marais, dont la superficie est de 49,670 mètres.........	5,100,522 59
Matériel d'exploitation et mobilier................	319,619 17
	5,420,141 76
Terrains, place de l'Europe, d'une superficie de 48,536 mètres...........	5,705,183 57
Terrains d'Ivry (48,000 mètres)................	142,832 65
Fonds publics et valeurs diverses	1,281,014 65
7,143 actions des Docks non émises, rentrées ou rachetées à 80 fr...........	571,440 »
Avances de droits, loyers et magasinages dus, etc....	327,061 76
A reporter....	13,447,674 39

Report....		13,447,674 39
Comme contentieux on porte à l'actif la somme de 2,187,086 72 composée du montant de la liquidation Cusin, Legendre, Fox et Henderson, de pertes sur les actions des Docks en portefeuille..............		2,187,086 72
Total de l'actif......		15,634,761 11

Le passif se décompose ainsi :

Capital nouveau, 25,000 actions nouvelles amortissables à 500 fr.....		12,500,000 »
Fonds de secours.......		23,897 »
Créanciers divers.......		78,345 »
Réserve et amortissement.......	129,183 21	3,032,518 84
Profits et pertes......	1,103,335 63	
Excédant de l'actif sur le passif, en prenant les diverses acquisitions immobilières d'après les dépenses effectives.....	1,800,000 »	
Total égal		15,634,761 11

Le rapport a proposé de recourir, pour réaliser les ressources nécessaires au développement de la nouvelle entreprise :

1° A la réalisation de la portion de l'actif non encore utilisé ;

2° A l'emprunt sur hypothèque au Crédit foncier ou par obligations ;

3° A l'émission de nouvelles actions.

Pour cette émission, il sera procédé de la manière suivante :

Le nombre des actions primitives, qui était de 200,000 de 250 fr. chacune et sur lesquelles il avait été versé 125 fr. formant un capital de 25,000,000 de francs, se trouvera réduit à 25,000 actions au moyen de l'échange qui devra être fait dans le délai de six mois de huit actions anciennes contre une nouvelle. Il sera en outre créé 25,000 actions nouvelles sur lesquelles il ne sera appelé provisoirement que 100 fr., le surplus ne pouvant devenir exigible que si les besoins de la Compagnie en rendaient l'appel nécessaire. On n'accorde à ces actions nouvelles le droit d'escompte que jusqu'à concurrence de 200 fr., afin de rendre ces nouveaux titres négociables à la Bourse de Paris.

Sauf les intérêts qui sont payés à proportion des versements opérés sur chaque série d'action, les dividendes devront se partager également entre les 50,000 actions, tant anciennes que nouvelles.

Les nouvelles actions seront mises à la disposition des actionnaires dans la proportion de une pour une, et au prix de 500 fr.; enfin, le taux des intérêts pendant la période transitoire que va traverser la Compagnie, sera fixé à 6 0/0 sur le cours de 500 fr.; cet intérêt partira du 1er octobre, et le premier paiement aura lieu exceptionnellement pour un trimestre le 1er janvier prochain, et se continuera ensuite par semestre.

Tel est le résumé succinct des délibérations principales qui ont été prises dans l'assemblée du 29 septembre 1860. Le Conseil d'administration a, en outre, été autorisé à échanger ou vendre les immeubles de la Société, à en acquérir de nouveaux, à créer tous entrepôts, magasins généraux et salles de vente, et enfin à faire, par telles voies et moyens qu'il avisera, un emprunt de 7,500,000 fr., avec telle garantie hypothécaire qu'il avisera.

Maintenant que nous avons fait connaître la situation financière et les conditions de la reconstitution de l'ancienne Société, il ne sera sans doute pas sans intérêt d'entrer dans quelques détails sur les diverses branches de produit de la Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris.

La Compagnie a pour objet :

1° L'exploitation des entrepôts réels de douane, d'octroi, des sels et des sucres indigènes, ainsi que des deux Magasins généraux existant à Paris, à droite et à gauche du canal Saint-Martin ;

2° La construction et l'exploitation de tous magasins, entrepôts ou salle de vente qu'elle pourra établir avec l'autorisation du gouvernement, soit sur les terrains dont elle est actuellement propriétaire, soit sur tous autres qu'elle pourra acquérir par voie d'échange ou autrement ;

3° La construction ou l'exploitation de toutes voies de communication qu'elle pourra être autorisée à établir, pour mettre ses magasins et entrepôts en communication avec les chemins de fer aboutissant à Paris ou avec d'autres voies de transport;

4° La délivrance des récépissés et warrants, conformément à la loi du 28 juin 1858 sur les négociations des marchandises déposées dans les magasins généraux qu'elle possède actuellement ou qu'elle pourra être autorisée à établir ;

5° Les ventes publiques de marchandises conformément à la loi du 28 mai 1858 sur les ventes publiques de marchandises en gros, si elle est autorisée, conformément à cette loi, à établir des salles de ventes publiques ;

6° Toutes opérations de magasinage et autres admises par les lois sus-énoncées, et par le décret réglementaire du 12 mars 1859, ou qu'elle pourra être autorisée ultérieurement à faire en vertu des lois, décrets et règlements d'administration publique.

Les opérations de prêts et avances sur marchandises ne pourront être entreprises par la Compagnie qu'en vertu d'une délibération de l'assemblée générale, réunissant au moins le tiers du fonds social.

On voit par cet exposé combien est vaste et combien peut être fécond le cercle nouveau dans lequel va se mouvoir désormais la Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris.

J.-G. Boa[illegible]

BANQUE DE LA RÉUNION

Il est question d'augmenter d'un tiers le capital de la Banque de l'île de la Réunion, et, en élevant par suite les émissions de papier de 9 à 12 millions, de se procurer le moyen de faire de grandes opérations de change avec l'Inde.

Les anciennes actions sont cotées depuis dix-huit mois à 760 fr.; on propose d'en émettre de nouvelles à 640 fr., c'est-à-dire à 120 fr. au-dessous du cours actuel. On invoque comme précédent la loi du 9 juin 1857 ; les actionnaires, convoqués en assemblée générale, résistent.

Sans examiner les motifs et la portée réelle de la loi du 9 juin 1857, il suffit de faire remarquer que, dans sa justice, elle a accordé aux anciens actionnaires une sorte de compensation par la prolongation de leur privilége. Sans nous faire juges des intérêts des actionnaires de la Banque de la Réunion, nous voulons seulement établir qu'il y aurait inconvénient à augmenter la quantité de monnaie fiduciaire qui existe dans notre colonie française et de l'élever, comme cela est demandé, de 9 à 12 millions.

Tout papier de crédit, pour remplir utilement sa destination, doit être appuyé d'une certaine quantité de monnaie effective en circulation. Or, la proposition faite par la Banque de la Réunion d'émettre 2,000 actions nouvelles à 640 fr., donnerait une augmentation de capital de 1,280,000 fr. La question présente peut donc être réduite à celle-ci : la proportion du numéraire dans la colonie relativement au papier est-elle suffisante ?

Nous ne le pensons pas.

Depuis dix ans, il n'y a pas eu une seule crise financière à la Réunion, les crises monétaires y ont été au contraire très-fréquentes. Que faut-il en conclure? que le signe représentatif (monnaie et papier réunis) ne fait pas défaut, mais que le numéraire manque, c'est-à-dire que la proportion entre le papier et l'argent n'est pas ce qu'elle devrait être. Augmenter la quantité de papier ce serait agrandir l'écart qui existe déjà dans de trop fortes proportions et empirer le mal.

Sans attribuer au raisonnement suivant plus d'importance qu'il n'en mérite, il est permis d'en tirer quelques inductions : plus une population est instruite et civilisée, plus elle est apte à faire usage du papier de crédit. Il serait ridicule de comparer, sous le rapport intellectuel, la population de la France à celle de la Réunion, composée pour les trois quarts de Coolis, de Madégasses et de Cafres. Cependant, au 14 juin 1860, les billets

de la Banque de France ne s'élevaient qu'à 744 millions pour une population de 36 millions d'habitants, soit 20 fr. 88 c. par individu, et les billets de la Banque de la Réunion atteignaient presque le chiffre de 9 millions pour une population de 163,000 personnes, soit 53 fr. 66 c. par individu, soit 33 fr. 22 c. différentiels en plus.

La Banque de l'île de la Réunion ne peut guère alléguer l'insuffisance de ses ressources relativement aux affaires coloniales. Son encaisse actuel est de 3,856,440 fr. (1er septembre 1860), c'est-à-dire plus d'un tiers de son capital. Nous ne prétendons pas blâmer les opérations de la Banque, mais il n'est pas défendu de penser qu'après avoir, il y a quinze ou dix-huit mois, élevé son escompte à 7 0/0 dans un moment où les affaires prenaient un élan fiévreux, elle pourrait le réduire aujourd'hui que les choses se sont singulièrement calmées.

Les opérations de change projetées avec l'Inde auraient leur avantage si on les maintenait dans de certaines limites; elles seraient mauvaises pour la colonie si, comme on semble le vouloir, on les étendait à une somme égale à celle de la péninsule.

Remarquons d'abord que ces opérations ont pour base une prime de 5 0/0 sur les traites fournies par la Banque. Or, la prime qui est demandée sur le numéraire n'est guère plus élevée (un peu plus pour l'argent, un peu moins pour l'or); déjà donc l'on peut dire qu'il importe peu au consommateur colonial qui achète des riz venant de l'Inde de payer ces riz à un prix accru de la prime sur les traites, ou de la prime sur le numéraire.

Allons plus loin : aujourd'hui, le commerce de la Réunion fait venir de France du numéraire qui, pour que les frais soient couverts, doit être vendu à 5 0/0 de prime. Si la Banque de la Réunion, avec sa puissance de moyens, s'empare du marché et rend les placements du numéraire désavantageux ou même difficiles, les introducteurs s'abstiendront, et alors la monnaie effective, déjà trop rare, le deviendra encore davantage, car la Banque ne peut fournir de moyens de remise sur Madagascar, sur Nossibé et Mayotte; et comme les cultivateurs de Nossibé et Mayotte, ainsi que ceux de Madagascar exigent du numéraire, on demandera celui-ci au peu qui reste dans la colonie et on accroîtra le malaise et les embarras actuels.

La Banque de la Réunion donnera des traites sur l'Inde, dira-t-on? Sans doute elle en donnera, mais elle seule en donnera, et ce sera le seul moyen ouvert pour approvisionner notre colonie en denrées alimentaires. Est-il nécessaire de faire ressortir les inconvénients, les dangers même d'un état de choses où la partie la plus essentielle du commerce de St-Denis et de St-Paul se trouvera à l'entière discrétion d'un établissement unique.

Le Comptoir national de Paris était entré en marché avec la Banque de la Réunion pour lui ouvrir un crédit sur quelques maisons de l'Inde. Les traites négociées par la Banque eussent fait dans notre colonie française une prime de 5 0/0 au minimum, qui eût profité au Comptoir national d'escompte et la Banque se fût contentée d'une commission de 1/2 0/0. Mais il lui fallait un million pour l'opération. C'est pour réaliser ce million que la Banque de la Réunion avait eu la pensée de faire une nouvelle émission de deux mille actions à 120 fr. au-dessous du cours actuel, proposition qui vient de soulever tant d'opposition de la part des actionnaires. Quoi qu'il en soit, le projet de la Banque reste à l'état de projet, mais comme une menace suspendue sur les anciens actionnaires, dont les titres ont tout d'un coup fléchi de 60 fr. Si on se décide à faire une nouvelle émission, pourquoi ne donnerait-on pas aux actionnaires actuels le privilége de souscrire avant tous autres? On simplifierait, ainsi, de beaucoup la question, et si cette émission doit assurer une source de bénéfices, notre colonie en profiterait exclusivement, ce qui ne serait pas un mal.

F. GRIMAUD.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

EMPRUNT DE 75 MILLIONS

En 150,000 Obligations avec lots

Distribués dans deux tirages semestriels et montant à 300,000 fr. par année.

Première série : 37,500,000 fr. en 75,000 Obligations communales, à l'intérêt de 3 0/0 et au capital de 500 fr. chacune.

Souscription publique ouverte le jeudi 18 octobre 1860.

Le gouverneur du Crédit foncier de France a l'honneur de prévenir le public que le Crédit foncier a créé un emprunt de 75 millions en 150,000 obligations avec lots, et qu'il émet immédiatement sur cet emprunt, par voie de souscription publique, une première série de 75,000 obligations communales au capital de 500 fr. et à l'intérêt de 3 0/0, soit 15 fr. par an.

Ces obligations sont émises conformément à l'article 5 de la loi du 6 juillet 1860, en représentation des prêts que le Crédit foncier est autorisé à faire aux départements, aux communes et aux associations syndicales.

Elles ont pour garantie :

1° Les créances provenant des prêts aux communes, aux départements et aux associations syndicales;

2° Le fonds social et le fonds de réserve de la Société du Crédit foncier.

Elles jouissent de tous les droits et priviléges attachés aux obligations foncières ou lettres de gage (art. 5 de la loi du 6 juillet 1860).

Elles sont remboursables à 500 fr. dans l'espace de cinquante ans à partir du 1er novembre 1860.

Le prix de la souscription a été fixé à 445 fr. (*soit avec les délais de paiement et la jouissance des lots à 434 fr. 70*), payables en huit termes, de deux mois en deux mois, de la manière suivante :

Au moment de la souscription .... Fr.	85
Du 5 au 20 décembre 1860	51
Du 20 au 28 février 1861......	51
Du 20 au 30 avril —	51
Du 20 au 30 juin —	51
Du 20 au 30 août —	51
Du 20 au 30 octobre —	51
Du 20 au 30 décembre —	54
Total.......... Fr.	445

La jouissance court du 1er novembre 1860. En conséquence, en s'engageant à verser au Crédit foncier la somme de 445 fr. aux époques indiquées ci-dessus, le souscripteur, nonobstant les délais accordés pour le paiement, recevra un intérêt de 15 fr., qui courra intégralement à partir du 1er novembre 1860. Le souscripteur jouira, en outre, à partir de la même époque, du droit à des lots montant à 300,000 fr. par an, lesquels sont répartis en deux tirages semestriels.

Aucun intérêt n'étant dû par le souscripteur sur les portions du prix non encore exigibles, la bonification de l'intérêt et le droit aux lots ramènent en réalité le prix de l'obligation à

434 fr. 70 c.

RÉPARTITION DES LOTS.

1er semestre.

Le 1er numéro sorti gagnera un lot de 100,000 fr., soit............ Fr.	100,000
Le 2e, le 3e, le 4e et le 5e, un lot de 10,000 fr. chacun, soit ensemble...................	40,000
Les dix numéros suivants, un lot de 1,000 fr. chacun, soit ensemble...................	10,000
Total pour le semestre... Fr.	150,000

2e semestre.

Somme égale et même répartition	150,000
Total par année..... Fr.	300,000

LE 1er TIRAGE AURA LIEU LE 22 MARS 1861.

Le conseiller d'État en service extraordinaire,

Gouverneur du Crédit foncier de France,

L. FREMY.

ON SOUSCRIT A PARIS :

Au *Crédit foncier de France*, rue Neuve-des-Capucines, 19;

A la *Société générale de Crédit mobilier*, place Vendôme, 15.

ET DANS LES DÉPARTEMENTS :

Chez MM. les receveurs généraux des finances.

ACTES OFFICIELS.

Par décrets impériaux rendus le 29 septembre, sur la proposition de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ont été nommés ou promus dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur, savoir :

Au grade d'officier :

MM.

Berthier, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; chevalier du 21 août 1842.

De Valmy, président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

Perrier, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; chevalier du 30 avril 1840.

Pascal, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; chevalier du 12 janvier 1853.

Pastré (Jean-Baptiste), président de la chambre de commerce de Marseille ; chevalier du 18 décembre 1850.

Au grade de chevalier :

MM.

De Tournadre, ingénieur des ponts et chaussées : vingt ans de services.

Rabattu aîné, entrepreneur des travaux publics à Marseille.

Guignier de Pranchise, directeur de l'exploitation des forges et chantiers de la Méditerranée.

Bergmann, chef du service commercial du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Schmithammer, ingénieur en chef du matériel du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

3 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 99, à Paris. (Voir pour les détails l'avis placé en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er octobre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement du coupon semestriel, soit 12 fr. 50 c. par action. (Voir l'avis publié en tête du journal du 6 octobre.)

1er octobre. — **Société générale des chemins de fer romains** (ligne de Rome à Frascati). — Paiement des coupons arriérés sur les titres de l'ancienne Compagnie de Rome à Frascati. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal et celui qui le précède relatif à la répartition des actions.)

1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement du coupon semestriel, soit 10 fr. par action. (Voir l'avis publié en tête du journal du 6 octobre.)

1er octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre d'intérêt et de 1er dividende. (Voir aux annonces du 15 septembre).

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 50 à titre d'intérêt sur l'exercice 1860. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les actions du premier emprunt, soit 7 fr. 39 c. par action, impôt déduit, à Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

1er novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement de 14 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr. à titre d'intérêts pour le premier semestre de 1860 ; cette somme viendra en déduction de l'appel de 50 fr. par

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	en moins
EST (1)	Du 30 sept. au 6 octobre..	1663	1,406,522 30	835 72	1651	1,283,976 80	777 69	7.47	».»
ORLÉANS (1)	30 — 6 — ...	1475	1,544,389 35	1,047 18	1475	1,450,441 95	983 35	6.10	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	30 — 6 — ...	1406	2,453.418 09	1,746 41	1406	2 184,449 29	1,553 66	12.41	»
OUEST (1)	30 — 6 — ...	1213	1,193,719 65	984 10	1188	1,174,691 06	988 80	»	».50
NORD (1)	30 — 6 — ..	964	1,314,154 47	1,363 24	964	1,296,396 73	1,344 81	1.36	»
MIDI (1)	30 — 6 — ...	793	686 172 41	860 70	793	462,637 68	568 04	21.80	»
LYON A GENEVE (1)	30 — 6 — ..	231	167,837 61	726 57	231	146,069 44	632 33	14.91	»
ARDENNES (1)	30 — 6 — ...	164	85,505 14	521 37	164	82,346 85	502 11	3.83	»
DAUPHINÉ	30 — 6 — ...	134	63,916 »»	476 98	134	62,434 80	465 91	2.36	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	30 — 6 — ...	33	28,419 00	861 20	33	20,394 90	618 02	39.34	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	22 — 29 septembre.	1326	1,134,224 12	855 37	1326	1,238,622 93	934 10	»	8.42
AUTRICHIENS.	30 — 6 octobre ..	1323	fl. 444,837 »»	336 25	1323	fl. 365,614 »»	276 35	21.67	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	23 — 29 septembre.	482	338,798 21	702 90	482	251,043 15	520 83	34 93	»
Madrid à Guadalajara	23 — 29 — ...	57	28,755 11	504 47	57	22,751 88	399 08	26.31	»
Alcazar à Manzanares	23 — 29 — ...	50	10.305 41	206 10	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	30 — 6 octobre ...	275	70,452 60	256 19	275	68,323 17	248 45	3.11	».»»
CENTRAL SUISSE	30 — 6 — ...	247	134,926 81	505 37	236	123,338 21	522 70	»	3.31
VICTOR-EMMANUEL	23 — 29 septembre.	214	139,998 11	654 15	214	135,413 23	632 77	3.37	».»»
NORD DE L'ESPAGNE	26 — 2 octobre...	170	80,747 07	475 »»	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	16 — 22 — ...	131	38,541 35	294 20	131	38,506 70	293 94	».08	»
OUEST SUISSE	28 — 4 — ...	97	43,838 82	452 15	80	36,516 78	456 45	»	0.94
GUILLAUME-LUXEMBOURG	23 — 29 septembre.	53	11,205 10	236 08	35	5,109 64	154 56	55.62	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

action, qui aura lieu à cette époque. (Voir aux annonces du 6 octobre.)

(DIVIDENDES.)

5 octobre. — **Pont de Beaucaire.** — Paiement de 23 fr. 50 c. par action à titre de dividende, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

15 octobre. — **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderies de Fourchambault, Montluçon et Imphy.** — Paiement de 8 fr. par action pour solde du dividende de 1858-1859, place Vendôme, 16.

15 octobre. — **Société des mines de la Loire.** — Paiement de 5 fr. par action, montant de l'à-compte sur le dividende de l'exercice 1860. (Voir aux annonces du 6 octobre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement de 9 fr. par action montant des bénéfices du premier semestre de l'exercice 1860. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Saint-Etienne.** — Paiement de 5 fr. par action montant des bénéfices du premier semestre de 1860. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement de 3 fr. 50 c. par action. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

1er novembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. par action, sous déduction de l'impôt. Voir aux annonces.)

1er novembre. — **Chemins de fer de l'Est.** Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. pour les actions nominatives, et 19 fr. 50 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

Service des Obligations.

1er octobre. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Intérêts aux Obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis publié en tête du journal du 29 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 17 c. par obligation au porteur et 12 fr. 50 c. par obligation nominative : à Paris, Lyon, Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er octobre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Intérêts des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon. (Voir aux annonces du 15 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1er octobre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Intérêts sur les obligations, à Paris et à Marseille, dans les bureaux de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. Galline et Ce, rue Impériale, 13.

1er octobre. — **Chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Intérêts aux obligations, soit 7 50 par titre. (Voir aux annonces du 22 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur les obligations, soit 7 fr. 22 c., impôt déduit, à Paris, 50, rue de Provence.

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 20 octobre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Dernier délai pour la libération des actions sous peine de déchéance. (Voir l'avis publié aux annonces du 29 septembre.)

1er novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié à nos annonces du 6 octobre.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

1er octobre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 20 septembre, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces du 29 septembre.

27 octobre. — **Société J.-F. Cail et Ce.** — Remboursement à 450 fr. des obligations sorties au tirage du 27 septembre dernier. La liste officielle de ces obligations a été publiée dans notre numéro du 6 octobre, page 820.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

15 octobre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Tirage au sort de 32 obligations de l'emprunt de 1858, au siége de la succursale, boulevard de Strasbourg, 68, à 2 heures de relevée. Voir l'avis publié à nos annonces du 6 octobre.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

1er octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Emission de 55,000 actions nouvelles. (Voir notre numéro du 22 septembre, page 781.)

10 au 20 octobre. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Emission de 40,000 obligations nouvelles. (Voir l'avis, page 858.)

18 octobre. — **Crédit foncier de France.** — Souscription publique à un emprunt de 75 millions. (Voir l'avis publié à ce sujet, page 852.)

Du 16 au 31 octobre. — **Emprunt des villes de Roubaix et de Tourcoing** (Nord). — Souscription publique à 60,000 obligations de 50 fr. chacune. (Voir l'avis publié à ce sujet, page 858.)

F. G.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 11 octobre 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	117,096,004 53
Numéraire dans les succursales	362,751,001 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	3,087,227 72
Portefeuille de Paris, dont 82,732,505 fr. 38c. provenant des succursales	237,008,603 [illegible]
Portefeuille des succursales, effets sur place	281,974,005 »
Avances sur lingots et monnaies	5,640,700 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,333,500 »
Avances sur effets publics français	26,622,900 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	15,573,200 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	48,494,200 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	31,542,650 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	624,200 »
Avances sur obligations dans les succursales	480,250 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	35,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	53,602,340 36
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,196,741 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,488,316 [illegible]
Divers	1,665,617 39
	1,329,333,007 74

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	748,410,275 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	7,559,847 15
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	11,772,637 »
Compte courant du Trésor, créditeur	118,694,483 90
Comptes courants de Paris	179,675,792 15
Comptes courants dans les succursales	33,394,183 »
Dividendes à payer	985,183 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	3,038,365 60
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	7,150,527 17
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,216,460 20
Divers	7,128,259 03
	1,329,333,007 74

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 septembre 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	3,933,306 [illegible]	4,877,082 90
Espèces à la Banque	944,776 38	
Portefeuille :		
Paris	43,226,302 57	69,305,708 »»
Province	16,045,050 49	
Etranger	10,034,354 94	
Immeubles		430,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		5,312,425 29
Correspondants :		
De province	5,747,210 80	50,600,574 20
Etrangers	44,853,363 40	
Crédits sur connaissements et nantissements		13,023,108 25
Frais généraux		177,326 42
Effets en souffrance. — Exercice courant		9,969 05
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		10,660 25
		163,757,543 43

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées	20,000,000 »	40,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
Capital des Sous-comptoirs		4,053,844 61
Réserve		4,168,332 34
Comptes courants d'espèces		45,020,098 [illegible]
Acceptations à payer		13,428,919 50
Dividendes à payer		65,596 48
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	9,353,409 50	9,469,435 [illegible]
Par faillites du Tribunal de commerce	126,026 32	
Correspondants :		
De province	12,092,500 60	45,831,482 09
Etrangers	33,738,981 49	
Profits et pertes		647,128 [illegible]
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		20,013 81
Divers		1,012,091 70
		163,757,543 43

Risques en cours au 30 septembre 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	69,305,708 »
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	16,585,924 99
	85,890,632 99

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

PINARD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 30 septembre 1860.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque...	738,303 30	
Espèces en caisse.	523,575 50	1,261,878 80
Effets remis à la caisse.............		630,097 53
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	16,682,850 73	
— de 31 à 60 jours....	24,280,803 83	
— 61 à 105 jours....	5,905,240 73	51,071,728 92
Etrangers........	3,515,299 65	
Warrants........	1,687,534 »»	
Avances sur garanties statutaires(art. 5, paragr. 2 et 3)...............		2,829,267 10
Frais de premier établissement.....		183,827 31
Avances sur location..............		12,777 »»
Frais généraux....................		77,035 69
Comptes courants..................		854,936 39
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)..............		10,225 45
Immeuble social...................		2,178,751 80
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000 Actions libérées par anticipat.	30,000,000	
Actions à émettre.....	20,000,000	50,000,000 »
		108,910,604 99

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	
— 2e émiss.	20,000,000 »	60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer..........		600,000 »
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre......		718,237 50
2 1/2 0/0. A 3 jours de vue		21,484,905 41
Comptes courants (escomptes et espèces)........................		23,292,037 03
Acceptations et effets divers à payer.		1,056,747 22
Profits et pertes....................		1,012,150 61
Réescompte du dernier semestre.....		108,800 00
Intérêts et dividendes à payer : Solde du dernier semestre 1859...........		8,213 07
Pour le premier semestre 1860............		400,000 »
Fonds de réserve..................		107,3 3 63
Bénéfices réservés du premier semestre 1860..........................		122,150 91
		108,910,604 99

Effets à échoir en portefeuille......	51,071,728 92
Effets en circulation avec l'endossement de la Société...............	9,500,638 63
	60,572,367 55

Certifié conforme aux écritures :

Le président,

Marquis G. d'AUDIFFRET.

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE.

TRAIN D'INAUGURATION

De la section de Martigny à Sion

Le Conseil d'administration de la ligne d'Italie, d'accord avec le Conseil d'Etat du Valais, avait cru devoir renoncer à la fête d'inauguration qu'il avait d'abord projetée, en raison des désastres causés par l'inondation dans le haut Valais. Cependant la majorité des actionnaires présents à l'assemblée désirait connaître la nouvelle section ouverte de Martigny à Sion, et admirer le pittoresque et charmant cirque de grandioses montagnes, au centre duquel s'asseoit la capitale du Valais, au milieu des riches cultures de son sol fertile et de l'imposant panorama de ses vastes forêts, couronnées par les cimes neigeuses des Alpes. Obéissant à l'expression de ce désir, le Conseil s'empressa, le 26 au matin, de donner les ordres nécessaires pour la formation d'un train de plaisir auquel furent invités tous les actionnaires présents, ainsi que les autorités des pays reliés par les nouvelles voies de communication.

Le 27, à neuf heures du matin, l'un des bateaux à vapeur de la Compagnie, l'*Italie*, emportait ses nombreux invités vers les rives valaisanes du Léman. Sur le navire pavoisé aux couleurs fédérales, les pavillons français et italien rappelaient la sympathie qui unit les trois peuples.

A Thonon, le vapeur s'arrête, et une députation des actionnaires, ayant les membres du Conseil d'administration à leur tête, est reçue par M. le maire et les conseillers municipaux sur le port, et le cortége va chercher M. le sous-préfet, le président du tribunal, les autorités invitées, et parcourt la ville, puis se rembarque au bruit des vivat et des salves de boîtes d'artifice.

A Evian, le bateau prend de nouveaux invités, au nombre desquels M. le maire de la ville.

A l'arrivée au Bouveret commence l'agréable surprise qui devait se renouveler, s'accroître encore à chaque station et sur toute la ligne.

Prévenues à peine depuis vingt-quatre heures, l'empressement hospitalier des populations, leur généreuse initiative et le zèle des employés avaient réussi à changer le caractère d'un simple train de plaisir en celui d'une véritable solennité, d'une touchante et magnifique fête internationale.

Partout des fleurs et des arbustes verts; partout des arcs de triomphe de feuillage décorés et pavoisés avec le meilleur goût; partout ces excellentes sociétés d'harmonie, qui savent tirer, pour leurs airs nationaux, un si merveilleux parti de leurs instruments de cuivre; partout les lignes de carabiniers, de ces simples et héroïques milices citoyennes, boulevard infranchissable des libertés de la nation, et les artilleurs saluant de leurs pièces le passage du convoi; partout, enfin, mêlés aux couleurs valaisanes et à la bannière fédérale, un drapeau français, un drapeau italien, symbole de l'union des peuples et du respect des droits réciproques, et bien généreux témoignages, en pareille circonstance, de l'hospitalité suisse entre les visiteurs de tous les pays.

Au Bouveret, on remarque ce bassin pour lequel la nature a tant fait, et que l'art, à peu de frais, transformera en un port vaste et sûr. Là, dit on, s'élèvera une ville qui portera le nom du lac Léman, et dans ses entrepôts s'accumuleront les produits des deux mers et des vastes contrées que séparent les Alpes. On comprend que ce port et cette plaine entre le Rhône et la montagne sont merveilleusement choisis pour l'assiette d'une cité manufacturière, d'une ville de plaisance et d'un port de transit et d'échanges internationaux.

A Vouvry, M. Pignat, ancien conseiller d'Etat du Valais, offrait aux conviés le vin traditionnel de la bienvenue. — A Saint-Maurice, à Martigny se joignaient au train d'inauguration les ingénieurs et les employés du service accompagnant les autorités locales.

M. Vauthier, ingénieur en chef de la Compagnie, qui avait fait improviser si heureusement tous les préparatifs de la fête, conduisait lui-même la locomotive depuis le Bouveret.

A Sion enfin, les membres du Conseil d'Etat, M. de Riedmatten, président; M. Allet, vice-président; MM. les conseillers d'Etat Luder et de Sépibus, MM. Ducrey, vice-président du grand Conseil; Challet-Venel, conseiller d'Etat de Genève, et d'autres représentants de l'autorité locale, recevaient eux-mêmes leurs hôtes avec cette bonne et touchante cordialité qui caractérise les mœurs helvétiques.

Mais ici devait se produire un incident qui a eu un grand retentissement dans la presse, et dont l'*Indépendance belge* a rendu compte en ces termes :

« Un avis parvenu à M. le comte de la Valette, vice-président de la Compagnie, à l'avant-dernière station, faisait connaître que des groupes très-animés devaient s'opposer à l'entrée du train dans la gare, si ce train arrivait avec des drapeaux français.

» M. de la Valette répondit à l'envoyé qui lui transmettait cet avis qu'il n'appartenait qu'au gouvernement suisse de faire retirer les drapeaux placés sur le train; que partout sur la ligne les populations avaient mis le drapeau français dans leurs trophées, et qu'il était impossible aux représentants de la Compagnie de se défier de l'hospitalité suisse. Puis, montant sur la locomotive, suivi de M. l'ingénieur GARELLA, il donna l'ordre de départ en enjoignant à tous les employés de protéger les drapeaux, tant qu'un ordre du gouvernement n'en réclamerait pas la suppression.

» A l'arrivée dans la gare, on trouva les populations rangées en haie. Après les paroles de courtoisie échangées entre les représentants du gouvernement et les représentants de la Compagnie, tout le cortége s'est dirigé vers une vaste tente où était préparée une collation. A peine les invités étaient-ils entrés qu'on est venu prévenir que les manifestations annoncées devenaient menaçantes et qu'il paraissait difficile de défendre les trophées.

» M. le vice-président sortit sur-le-champ, suivi de quelques amis, et réussit à calmer plusieurs des groupes qui proféraient de violentes menaces. Mais les groupes, après s'être dissipés sur un point, se reformaient sur un autre et se rapprochaient de plus en plus en réclamant la suppression des drapeaux français.

» L'agitation allait en augmentant : les appels à l'hospitalité suisse, à la dignité nationale, l'affirmation énergique que les drapeaux seraient défendus devenaient impuissants devant cette foule tumultueuse et irritée. Il fut alors résolu de repousser la force par la

» force. Une ligne d'habits noirs se forma » devant la locomotive, et, après quelques » instants de lutte et de désordre, les assaillants furent repoussés. Dans la mêlée, un » drapeau fut arraché. C'est alors que l'ingénieur suisse déclara, après sommation, qu'il » lancerait la locomotive sur la voie pour » dissiper les perturbateurs. Au premier coup » de sifflet, les groupes se dissipèrent.

» M. le président du conseil d'Etat du Valais » ne put arriver que tardivement sur le lieu » de la lutte, et il donna immédiatement » l'ordre d'arrêter les principaux fauteurs de » ce désordre, en déclarant qu'il saurait faire » respecter le drapeau des hôtes du canton » du Valais.

» Le calme se rétablit enfin, et les représentants de la Compagnie firent replacer les » drapeaux sur la locomotive d'honneur, et » bientôt les invités arrivèrent sous la tente » du banquet. »

On était à Saxon, dont la naïade bienfaisante verse ses eaux salutaires dans le bel établissement dû à la pensée féconde de M. le Dr Claivaz, l'un des hommes les plus justement estimés du Valais, et l'un des administrateurs de la Compagnie.

Tout s'y était organisé dans les meilleures conditions d'ordre, d'abondance et de recherche. Cent chambres élégantes, aux meubles brillants de propreté, sont mises à la disposition des convives, qui se dispersent dans les vastes jardins, et viennent bientôt dans la grande salle des concerts se réunir au banquet de cent vingt couverts.

Les richesses naturelles ou cultivées du Valais couvrent les tables immenses; les poissons les plus fins, le gibier le plus friand, les vins les plus délicats du pays et de toutes les espèces viennent apprendre aux convives que le Valais est une terre promise, et que la bonté proverbiale de ses habitants n'a d'égale que l'excellence des productions de son sol et de son climat. — Dans l'hémicycle, chaque administrateur avait placé à ses côtés deux des autorités invitées, formant ainsi avec les membres du bureau de l'assemblée générale et des commissions de l'assemblée et les principaux fonctionnaires, vingt-cinq places d'honneur.

Nous y remarquons, outre les représentants et les conseillers d'Etat du Valais et de Genève, M. de Joguet, l'un des quatre nouveaux administrateurs, les autorités du Chablais, MM. Carella, de Teste, scrutateurs, et M. Mercier, secrétaire à l'assemblée générale.

Au dessert, et la première coupe de vin de Champagne à la main, M. William Austin, l'un des administrateurs de la Compagnie, qui, après avoir présidé l'assemblée générale, présidait aussi le banquet au nom des actionnaires, se lève et dit :

Messieurs,

Je porte un toast au canton du Valais, à son gouvernement.

Nous profitons avec bonheur de l'occasion qui nous est offerte d'exprimer les plus vifs, les plus sincères, les plus énergiques remercîments de la Compagnie de la ligne d'Italie au gouvernement du Valais.

C'est à lui que nous devons nos premières concessions du réseau; c'est à lui que nous devons ce que nous deviendrons; c'est grâce à lui que deux grands peuples pourront bientôt sans doute se tendre la main au travers des Alpes.

C'est à sa bienveillance, à sa ferme protection que nous avons dû de surmonter beaucoup d'obstacles.

Hier encore, c'est au concours de l'un de ses hommes d'Etat les plus justement honorés que nous avons dû de pouvoir nous livrer aux travaux de notre assemblée et d'arriver à prendre les résolutions vitales que les circonstances nous commandaient.

Notre profonde reconnaissance est à jamais acquise au gouvernement du Valais, à ses représentants.

M. de Riedmatten, président du Conseil d'Etat, porte le toast suivant :

Au président ainsi qu'au Conseil d'administration! Aux hommes résolus dont la persévérance infatigable a doté ce pays de cette belle voie, et dont l'énergie vient d'écarter ou de briser, devant l'assemblée générale, des obstacles qui menaçaient de compromettre son existence et son avenir!

Aux nouveaux membres du Conseil d'administration choisis par la majorité, et qui ont les sympathies du gouvernement, comme celles de l'assemblée générale! Aux actionnaires qui ont eu confiance dans la ligne d'Italie, dans cette grande voie de communication internationale qui doit traverser les Alpes, qui doit réunir Genève à Milan! Aux actionnaires, Messieurs, qui trouveront toujours dans le gouvernement une protection qui ne fera jamais défaut à leur appel, à l'appel des hommes de cœur et d'intelligence qui se dévouent sans arrière-pensée à l'achèvement de cette ligne ferrée!

Aux membres du Conseil d'administration, aux actionnaires, aux fonctionnaires de la Compagnie, aux travailleurs de tous grades dont la constance et les efforts réunis doivent assurer l'entière exécution de la ligne d'Italie! (Marques très vives d'assentiment.)

M. le comte Adrien de la Valette, vice-président du Conseil d'administration, répond à M. le président de Riedmatten :

Permettez moi, Messieurs, au nom du Conseil d'administration, au nom des actionnaires, de remercier M. le président du Conseil d'Etat du toast qu'il vient de porter. Je serai certainement l'interprète fidèle des sentiments de cette assemblée en proposant un second toast au gouvernement du Valais, au président actuel du Conseil d'Etat, et en particulier au vice-président M. Allet, qui a su avec tant d'énergie et de succès vous donner à tous, le 25 septembre, la conviction que nous avions depuis si longtemps de sa fermeté, de sa bienveillance et de sa haute intelligence d'homme d'Etat.

C'est un bonheur pour un pays, Messieurs, quand l'élection a placé à sa tête des hommes d'Etat que les plus grandes nations seraient heureuses de compter parmi leurs illustrations les plus élevées; de pareils hommes savent rendre à leur pays les services les plus signalés; ils savent féconder les grands intérêts, ils savent assurer l'exécution des grandes entreprises d'utilité publique, ils savent développer tous les éléments, toutes les ressources de la prospérité nationale; ils savent inspirer la confiance aux étrangers qui placent leurs capitaux sous leur protection, ils savent donner une haute idée de la sagesse et de la dignité du gouvernement qu'ils représentent.

On vous l'a déjà dit, Messieurs, et chacun de vous l'a compris, jamais peut-être le gouvernement du Valais ne vous avait donné une preuve plus éclatante et plus utile de la protection éclairée qu'il accorde à notre ligne, qu'il accorde aux capitaux engagés; jamais il ne vous avait fourni une assurance plus solennelle du concours qu'il entend donner à la Compagnie, de l'appui qu'il promet à votre Conseil d'administration.

Que MM. les conseillers d'Etat, que M. Allet en particulier, reçoivent l'expression la plus vive de la reconnaissance unanime des membres de cette assemblée, comme ils auront plus tard les félicitations de tous les actionnaires qui connaîtront les motifs de cette reconnaissance.

Messieurs, au président et aux membres du Conseil d'Etat du Valais, et en particulier au vice-président, M. Allet! (Applaudissements unanimes de l'assemblée.)

M. Allet, vice-président du Conseil d'Etat du Valais, répond à M. de la Valette en ces termes :

Je remercie bien vivement M. le vice-président du Conseil d'administration des sentiments qu'il vient de m'exprimer au nom du Conseil et des actionnaires de la Compagnie. Je décline tout ce qu'il peut y avoir de trop bienveillant dans ses expressions, pour ce qui me concerne, mais je les confirme pleinement quant à l'entier concours que le gouvernement du Valais est décidé à apporter à la Compagnie et à son œuvre déjà si avancée. Le gouvernement du Valais, Messieurs, a compris toute l'importance d'une voie internationale qui fait de sa principale vallée le canal d'échange des produits de trois peuples qui désirent vivre dans la meilleure harmonie et pouvoir bientôt se tendre la main par le prolongement de la ligne jusqu'au pied des Alpes et au delà; il s'est parfaitement rendu compte des difficultés que vous avez rencontrées dès l'origine, des obstacles qui ont contribué à retarder votre marche.

Usant de son droit, qui n'est qu'un droit protecteur des intérêts de tous, il est complétement et fermement décidé à intervenir dans l'avenir, comme il est intervenu dernièrement, de la manière la plus efficace, pour les intérêts du pays, qui sont aussi ceux de la Compagnie, les intérêts des actionnaires. Vous pourrez toujours, messieurs les actionnaires, compter sur le gouvernement du Valais comme sur le protecteur-né et le défenseur équitable de vos intérêts légitimes. Nous sommes heureux, Messieurs, de pouvoir féliciter hautement les membres présents du Conseil d'administration et en particulier le fondateur de la Compagnie, M. de la Valette, de la persévérance qu'ils ont déployée dès l'origine; du dévouement qu'ils ont apporté à l'exécution d'une œuvre qui est un bienfait pour ces contrées. Ils ont acquis une force nouvelle par le choix de nouveaux membres qui méritent toute notre confiance. Nous les en félicitons.

Soyez unis, Messieurs; continuez votre œuvre, consacrez-vous à l'achèvement de la ligne, et si vous considérez comme un élément de réussite le concours et l'appui du gouvernement, cet appui, ce concours ne vous manqueront pas. — Messieurs, aux actionnaires, à la Compagnie de la ligne d'Italie! (L'assemblée exprime ses remercîments par de chaleureux applaudissements.)

M. le comte de la Valette répond à M. le président Allet.

Vous venez d'entendre, Messieurs, des assurances solennelles, des promesses pleines d'encouragement qui ne peuvent désormais laisser aucun doute dans vos esprits sur la nature et la valeur du concours dévoué que vous devez

attendre du gouvernement pour la protection de vos intérêts, qui sont en même temps les intérêts de ce pays. Je suis donc l'interprète de vos sentiments les plus intimes, lorsque j'adresse en votre nom au gouvernement du Valais les plus chaleureux remerciments et l'expression de votre gratitude. On vous l'a dit déjà, Messieurs, ce n'est pas d'aujourd'hui que la bienveillante protection de ce gouvernement a été l'une des forces les plus fécondes pour la création et l'exécution du réseau de la ligne d'Italie; lorsqu'au début de ce projet les ingénieurs et les financiers considéraient comme une utopie le passage d'une voie ferrée à travers les Alpes, lorsque l'opinion publique n'avait pas encore admis la possibilité de cette ligne, que les événements politiques, les conflits européens et les crises financières avaient rendu presque impossible, dans les trois premières années, la réunion de capitaux et la formation de la Compagnie, le gouvernement de ce pays n'a jamais désespéré de la réalisation du chemin. Je le sais mieux que personne, Messieurs, il a trouvé des encouragments pour des efforts et une persévérance que les événements condamnaient à une impuissance momentanée, et, dans sa confiance pour les hommes et les projets qu'il voulait protéger, il n'a refusé aucune prolongation de délais.

Certes, Messieurs, si lorsque la Compagnie à son début, alors qu'elle était entravée par de grands obstacles, étouffée pour ainsi dire au berceau par des difficultés de tout genre, a trouvé assez de motifs de courage et de persévérance dans la grandeur même du projet qu'elle voulait accomplir, et dans la persévérante protection du gouvernement du Valais, de quel courage, de quelle force ne se sent-elle pas animée aujourd'hui que le succès couronne ses travaux, et qu'une autre protection puissante, généreuse, efficace, vient de lui accorder toute sa sollicitude.

Ainsi, Messieurs, nous avons trouvé dans le gouvernement du Valais la protection la plus constante dans notre enfance; cette protection nous a conduits jusqu'à notre majorité; elle nous soutient encore aujourd'hui, au moment même où nous avons le bonheur de vous annoncer qu'une autre protection toute puissante va bientôt consolider votre avenir, assurer l'achèvement de votre réseau du côté de la France. Permettez-moi donc, Messieurs, à ce sujet, de venir vous entretenir quelques instants de nos affaires.

Messieurs, les autorités, les populations de ce pays, les populations du Chablais ont les mêmes intérêts, les mêmes préoccupations dans la question du chemin de fer; je ne m'étonne donc pas que les membres de cette assemblée écoutent avec indulgence quelques détails donnés sur la nouvelle situation faite à notre Compagnie.

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, le succès de notre premier appel de capitaux; vous n'avez pas oublié qu'en France on a souscrit quatre fois le nombre d'actions réservées à ce pays, et lorsque les circonstances difficiles que nous avons traversées avaient déprécié nos titres d'une manière exagérée, même au milieu de la dépréciation générale des valeurs étrangères, vous avez pu voir que l'opinion publique avait confiance dans la ligne d'Italie, et donnait à la supériorité de cette voie ferrée une nouvelle et solennelle sanction, une sanction qui ne peut être taxée de partialité et de légèreté, la sanction de la confiance et de l'apport de nouveaux capitaux. Nous avons appelé quinze millions d'obligations, et nous avons obtenu plus de vingt millions de souscriptions, qui nous ont donné la satisfaction de refuser cinq millions.

Nous sommes maintenant en mesure, Messieurs, avec les ressources dont nous disposons, de terminer les 160 kilomètres entre les deux lacs, Léman et Majeur, en laissant aux gouvernements intéressés le percement du Simplon, en exécutant avec le concours du gouvernement français la ligne de jonction de la frontière du Valais à la ligne de Lyon à Genève, sans abandonner le territoire français.

Je vous ai dit, Messieurs, que la Compagnie ne pouvait exécuter la partie française de son réseau sans le concours de l'État, voulez-vous me permettre de vous renouveler ici, en présence des autorités de la Suisse et du Chablais, les communications que j'ai déjà faites à l'assemblée générale.

Le jour même du départ des délégués du conseil pour Genève, le ministre des travaux publics avait bien voulu donner l'assurance que l'Empereur voulait l'exécution du chemin du Chablais, que le gouvernement considérait cette voie ferrée comme voie d'utilité publique, et que dans cette situation il ne pouvait pas demander que les actionnaires fissent une affaire onéreuse; il consentirait donc à fournir toute la portion du capital qui ne trouverait pas dans les produits présumés de la ligne un intérêt suffisamment rémunérateur.

Vous le voyez, Messieurs, dans les 85 kilomètres qui forment cette partie de votre réseau, vous pouvez compter sur des bénéfices certains, sur des bénéfices d'autant plus encourageants que les produits qui les assurent viendront nécessairement augmenter le trafic général des autres sections de la ligne d'Italie.

Eh bien! Messieurs, lorsque déjà les ingénieurs, les financiers, les spéculateurs et les souscripteurs sérieux ont reconnu la valeur de cette ligne, la supériorité du passage du Simplon sur les autres traversées des Alpes, ne vous est-il pas permis de concevoir de grandes et légitimes espérances et d'avoir confiance dans l'avenir de la voie ferrée où vous avez engagé des capitaux?

M. de la Valette, sur la demande de la réunion, donne ensuite des détails sur les diverses sections de la ligne; indique la marche des travaux; il développe les éléments de supériorité que présente la ligne d'Italie comme dépenses de construction, comme longueur de parcours et comme produits; il fait la comparaison des différents passages de la chaîne alpestre; il retrace les divers moyens proposés pour la traversée du Simplon; il insiste sur la supériorité du souterrain de plaine à plaine qui supprime 60 kilomètres de développements, qui peut être exécuté dans les mêmes conditions que celles de la percée du mont Cenis, et qui permet de traverser les Alpes en 25 minutes.

M. de la Valette demande la permission de compléter après un moment de repos les développements que les actionnaires réclament encore de lui.

M. WILLIAM AUSTIN, administrateur anglais, se lève et dit:

Messieurs, je bois à la grande nation française!

Oui, Messieurs, un Anglais est heureux de le dire, à la grande nation française!

Tous les jours les liens de l'intérêt réciproque, bien plus, les liens du sang se resserrent entre l'Angleterre et la France.

Qui pourrait jamais sacrifier ces intérêts? qui voudrait jamais voir couler ce sang? Non, Messieurs, de telles catastrophes ne sont plus possibles.

Nous disons dans notre pays — que le sang est plus épais que l'eau. — Lorsque votre sang s'est mêlé au nôtre, qui penserait qu'il ne serait insensé de le répandre?

L'alliance de la France et de l'Angleterre est le fait beaucoup désiré, rarement obtenu dans l'histoire moderne.

Je crois et j'affirme qu'elle est un fait inébranlable pour l'avenir; car la France et l'Angleterre ennemies, c'est la terreur dans les intérêts, c'est la guerre universelle, c'est la ruine des espérances civilisatrices.

La France et l'Angleterre alliées et amies, c'est le génie du progrès marchant aux conquêtes pacifiques, avec la pensée généreuse qui s'élance et la prudence habile qui applique.

La France est une grande nation qui fait éclore de grandes choses, et qui brille par ses grands hommes, et ce n'est pas un homme ordinaire qui préside à ses destinées.

Ce n'est pas un homme ordinaire qui peut gouverner cette grande nation à cette époque; car la France n'est pas facile à gouverner.

Ce n'est pas un homme ordinaire que celui qui peut briller encore après l'homme de génie qui lui a légué le pesant fardeau de son nom, et que le monde appelait Napoléon le Grand.

Ce n'est pas un homme ordinaire que celui qui peut décorer un nom déjà si illustre par la guerre, des lauriers de la paix, encore plus difficiles à cueillir, et qui a pris une si large part aux conquêtes pacifiques de cette grande époque.

(Trois bans unanimes de l'assemblée accueillent cet hommage à la France.)

M. LE COMTE DE LA VALETTE répond à M. William Austin:

Nous adressons tous nos remerciments à notre collègue d'Angleterre pour les paroles si courtoises qu'il vient d'adresser à la France. En laissant à l'un de nos amis le toast à l'Angleterre, que M. William Austin nous permette d'ajouter à sa pensée, qu'il ne faut pas s'étonner que dans un si grand siècle, le plus grand de tous les siècles, Dieu ait placé de grands hommes à la tête des plus grandes nations. Mais nous le savons tous aussi, le surnom de *grand* n'est donné qu'aux souverains qui font de grandes choses dans leur siècle, et c'est pour cela, Messieurs, que nous croyons au percement du Simplon, au souterrain de plaine à plaine, à la suppression des Alpes, au passage de la montagne en vingt-cinq minutes. (Vifs applaudissements.)

M. de la Valette reprend l'examen des questions les plus importantes sur la marche des travaux, l'exécution de la ligne et les avantages qu'elle présente sur les autres lignes des Alpes pour le mouvement du grand transit de la Méditerranée vers l'Europe centrale et occidentale, et pour les communications internationales des contrées placées au sud et au nord des Alpes.

Il cite à l'appui des opinions de la Compagnie et de ses légitimes espérances, le remarquable ouvrage de M. Eug. Flachat sur le Simplon; il fait connaître en quels termes cet éminent ingénieur proclame la supériorité du passage du Simplon soit avec un tram-way, soit avec des tunnels ordinaires, soit avec un grand souterrain.

Tels sont, Messieurs, ajoute M. de la Valette, les motifs qui inspirent maintenant tant de confiance au fondateur de la Compagnie, à vos administrateurs, aux associés de ce chemin de fer et aux gouvernements intéressés. Nous avons eu foi dès l'origine dans l'exécution de la ligne d'Italie. Notre foi n'a pas été trompée. Cette foi est partagée plus que jamais par vous, nous l'espérons du moins, et elle est aussi adoptée par l'opinion publique.

Messieurs, il est écrit dans les livres sacrés que la foi transporte les montagnes! Notre foi, à nous, doit percer les Alpes, elle doit les supprimer. C'est notre foi, c'est votre confiance qui ont créé ce chemin de fer que l'on avait déclaré impossible. Ce qui nous reste à faire ne nous paraît pas plus difficile que ce que nous avons déjà fait avec vous. Nous croyons fermement à l'achèvement de notre ligne d'Italie. Nous croyons au passage des Alpes en vingt-cinq minutes. Oui, Messieurs, nous croyons à cette nouvelle conquête de la vapeur. Nous croyons à cette merveilleuse manifestation de la puissance humaine. Nous croyons à l'accomplissement d'une œuvre qui est utile à l'Europe et qui ne sera pas la moins glorieuse création du dix-neuvième siècle.

Des applaudissements prolongés accueillent le brillant exposé fait par le vice-président de la Compagnie.)

M. CHALLET VENEL, conseiller d'Etat de Genève:

Messieurs, au nom du Conseil d'Etat de Genève, au nom de notre canton, je porte un toast au canton du Valais, à nos frères de ce canton du lac. Nous avons le même sentiment national, le même dévouement à la patrie commune; nos frères du Valais savent qu'ils peuvent compter sur nous, et que nous partagerions leurs périls comme nous partagerions leurs joies, et qu'heureux de nous trouver avec eux au milieu de leurs fêtes, nous y serions aussi dans les temps d'épreuves; nous savons que leurs cœurs et leurs bras ne nous ont jamais fait défaut et que nous pouvons compter sur eux si leurs confédérés de Genève avaient jamais besoin de leur patriotisme. A nos amis du Valais, je crois pouvoir dire, Messieurs, à nos frères!

M. ALLET répond à M. le conseiller d'Etat de Genève:

Les sentiments de sympathie qui viennent d'être exprimés par l'honorable conseiller d'Etat de Genève sont hautement partagés par les Valaisans présents à cette fête et par le pays tout entier. Oui, ce n'est pas seulement des amis, mais des frères que nous avons constamment trouvés dans nos bons confédérés de Genève; qu'ils comptent sur nous comme nous comptons sur eux. Ce sera pour nous un beau jour que celui où l'achèvement du chemin de fer fera disparaître la distance qui aujourd'hui encore nous sépare d'eux, et où il nous sera donné de resserrer par des rapports plus fréquents le lien qui nous unit. C'est à ce lien qui nous donne le caractère de frères et partant le bonheur d'avoir une mère commune, une mère chérie, c'est à la patrie suisse, à la confédération helvétique que je vous propose de porter un toast chaleureux. Sous sa sauvegarde et sa protection sont placés notre chemin de fer et des intérêts bien plus chers et d'un ordre supérieur. Elle saura les défendre. Vive la Confédération suisse! (Vifs applaudissements.)

M. le comte DE LA VALETTE répond à M. Allet:

Nous nous associons tous, Messieurs, dans cette assemblée, au toast qui vient d'être porté à la Confédération helvétique par M. le vice-président du Conseil d'Etat du Valais; nous comprenons l'amour que tous les Suisses ressentent pour cette mère commune des cantons, nous comprenons l'enthousiasme passionné de tous les confédérés pour l'indépendance de leur territoire, et nous disons fermement ici que le sentiment national de cette indépendance est le sentiment, la pensée de l'Europe entière. Nous affirmons avec une conviction plus profonde encore, que de toutes les nations de l'Europe, la France est celle qui veut avec plus de sincérité cette indépendance, celle qui aime la Suisse avec le plus de désintéressement et de sympathie.

La France n'a pas oublié, elle n'oubliera jamais avec quelle gloire et quel dévouement pendant deux siècles, le sang des Suisses s'est mêlé avec celui des soldats français dans les luttes terribles et suprêmes où le courage des Suisses s'est montré sublime jusqu'au martyre; et lorsque nous trouvons inscrites dans notre histoire de si belles pages de reconnaissance pour nos anciens frères d'armes, nous sommes heureux d'avoir maintenant avec la noble Helvétie un lien de plus dans cette fraternité nouvelle et d'intérêts communs, créé par la voie internationale ferrée dont nous fêtons aujourd'hui une nouvelle section valaisane.

Grâce à tous les chemins de fer qui relient déjà la France à la Suisse sur tant de points de la frontière commune, jamais ces deux pays n'ont été plus unis par les mêmes intérêts, et, on peut le dire aussi, jamais ils n'ont été plus unis dans le même sentiment patriotique et réciproque du respect des nationalités.

Oui, Messieurs, la France et la Suisse sont amies, elles doivent rester amies.

Buvons à la Confédération! buvons à la France!

Nous n'avons pas été surpris, Messieurs, de l'enthousiasme patriotique qui s'est manifesté aujourd'hui à Sion autour du drapeau de l'Helvétie; nous avons même compris les exagérations de cet enthousiasme dans un malentendu que les Suisses ont blâmé plus que nous certainement. Le drapeau de la Suisse, c'est le drapeau de l'union fédérale; il représente l'indépendance de son territoire, le maintien des libertés nationales. Le drapeau de la France, quelle que soit sa couleur, permettez-nous de le dire, Messieurs, c'est le signe et le souvenir de nos gloires; ces deux drapeaux doivent toujours rester debout quand ils sont arborés même dans une fête privée, et c'est un bonheur pour les deux nations quand ils peuvent être placés dans un faisceau commun.

Le drapeau de la France, partout où il se trouve, même quand il n'est pas officiel, représente pour nous notre dignité nationale, il représente aussi le chef de l'Etat; félicitons-nous Messieurs, de voir les deux drapeaux réunis, et du fond de l'âme, avec le même sentiment de patriotisme, avec la même pensée d'union, crions sans distinction de nationalités et d'opinions: Vive la Confédération helvétique! vive la France! vive l'Empereur!

(L'assemblée tout entière se lève et s'associe à la pensée de ce double toast par des applaudissements unanimes).

M. WILLIAM AUSTIN. — Messieurs, je porte un toast à la Suisse tout entière.

Je suis toujours heureux toutes les fois que je me retrouve dans votre beau pays.

Ce pays est une terre de liberté et de progrès.

Il n'est sourd à aucune question de droit, de justice et d'indépendance.

Ce ne sont pas les grands territoires qui font les grands peuples, ce sont les grandes institutions et les grands citoyens.

C'est surtout la généralisation, dans les masses, des sentiments du droit et du devoir, du juste et de l'honnête, de la liberté et de l'ordre.

Hier encore, Messieurs, à l'assemblée générale, nous avons eu la preuve éclatante de ces sentiments. J'ai été content de voir, dans un pays libre, l'ordre s'établir dans la liberté, par la manifestation de la seule véritable autorité, de l'autorité consentie.

Aujourd'hui même, nous avons eu une nouvelle preuve de cet ordre dans la liberté au sujet de l'incident regrettable, du malentendu des drapeaux.

Sans offenser aucune nationalité, Messieurs, un Anglais peut être fier de son pays, parce que l'Angleterre a fait de grandes choses par le respect de la tradition, par l'ordre, par la liberté et par le travail, pour la cause de la civilisation humaine.

Si je n'étais pas Anglais, j'aimerais à être Suisse.

(Ce toast est salué par trois salves britanniques.)

M. MAURICE CLAIVAZ, ancien président du Conseil d'Etat du Valais, l'un des administrateurs de la Compagnie, porte le toast suivant:

A nos bons voisins du Chablais! à nos bons amis, que nous regrettons tous de ne pouvoir appeler nos frères. Nous nous réjouissons du fond du cœur de chaque occasion qui nous réunit à eux dans une même manifestation de sympathie dans la réalisation d'intérêts communs. Bientôt notre chemin de fer prolongé sur leur territoire, en rapprochant les distances, multipliera ces occasions dont nous nous félicitons avec bonheur. Les regrets que nous avons exprimés ne diminuent en rien, ils augmentent plutôt encore l'estime et l'affection que nous portons à nos voisins du Chablais. Habitants de nos frontières, ils savent que la différence de nationalité ne les sépare en rien de nous. Oui, Messieurs, si nous avons éprouvé un grand bonheur lorsque notre Conseil d'administration a pu annoncer à l'assemblée générale la décision de votre souverain, relativement à la jonction de notre ligne au réseau français, ce n'est pas seulement parce que cette décision est une véritable et une grande fortune pour la Compagnie, c'est aussi parce que votre territoire tout entier est traversé par cette ligne de jonction, et que du Valais au Chablais, chaque jour, en quelques moments, nous pourrons aller vous serrer la main, vous donner toutes les occasions de reconnaître que vous rencontrerez toujours en nous les sentiments de bons et de loyaux voisins et amis.

M. LE MAIRE DE THONON. — Nous remercions de grand cœur l'honorable M. Clairvaz des sentiments qu'il vient d'exprimer pour nous, au nom de nos voisins et excellents amis du Valais. Ces mêmes sentiments d'estime, d'affection et de parfaite sympathie, nous les éprouvons aussi pour eux et nous sommes heureux de les exprimer. Nous nous associons bien sincèrement à la joie que leur cause la jonction plus intime de nos pays par une voie ferrée. Grâce à la bienveillance de l'Empereur, à la sagesse merveilleuse avec laquelle il veille à l'exécution des projets qu'il a jugés d'intérêt public, cette jonction ne se fera pas attendre, et la Compagnie de la ligne d'Italie, nous en sommes certains, ne négligera

rien non plus pour atteindre rapidement ce but, objet de nos désirs. Bientôt, Messieurs, nous l'espérons, il nous sera donné de vous réunir dans notre beau pays pour une semblable fête, et nous nous réjouirons de pouvoir essayer de vous rendre cette généreuse hospitalité que vous savez si bien nous offrir aujourd'hui, et qui confirmerait, si elle avait besoin d'être confirmée, l'antique réputation de nos bons voisins du Valais.

M. ZEN-RUFFINEN, ancien président du Conseil d'Etat du Valais, et l'un des administrateurs de la Compagnie, prend la parole en ces termes :

Après les toasts solennels qui viennent d'être portés, je devrais m'abstenir de parler, mais les faits qui se sont produits à l'assemblée générale du 25 septembre 1860 m'ont tellement impressionné, que je veux vous proposer, Messieurs, un toast à cette journée si mémorable pour la Compagnie de la ligne d'Italie. En effet, Messieurs, c'est bien dans cette journée que se sont manifestées les trois forces essentielles et vitales auxquelles la Compagnie et tous ceux qui lui portent intérêt devront désormais la prompte et complète exécution de la ligne entière. C'est à cette assemblée que ces trois forces se sont réunies dans une même pensée pour assurer par les moyens les plus rapides l'avenir de notre entreprise.

Nous devons avant tout, au gouvernement du Valais, la première de ces forces, comme nous lui devons l'expression de notre reconnaissance pour le puissant appui qu'il nous a prêté dans cette assemblée. Désormais, Messieurs, n'en doutez pas, la Compagnie peut compter sur le concours le plus énergique de l'Etat pour la réalisation de nos vœux les plus ardents : pour le succès de notre entreprise.

J'étais agité, je vous l'avoue, de sentiments bien pénibles lorsque, le 21 septembre, comme déjà antérieurement dans les réunions, j'entendais partir d'une certaine fraction du Conseil d'administration des sentiments bien peu en harmonie avec le respect du mandat d'administrateur, bien peu en harmonie avec la considération que l'on doit à l'autorité du pays; à cette autorité qui a donné la première concession de sa ligne à votre Compagnie, sur la portion la plus importante de son parcours, à l'autorité qui a consacré par son homologation notre existence légale en société anonyme. Ces manifestations m'ont bien plus tristement affecté que l'arrêt de défiance et de violence retombé sur ses auteurs, et dont cette même fraction semblait vouloir menacer quelques-uns de vos administrateurs. L'eussiez-vous accepté, Messieurs, cet arrêt, je m'y serais soumis, heureux de vous léguer au moins, dans ma déférence pour les intérêts qui m'ont été confiés, ce choix de quatre personnes d'un mérite et d'une honorabilité incontestable et incontestée, que la majorité de votre Conseil avait appelées à lui pour compléter son nombre statutaire. Mais mon cœur a bondi de joie à l'instant solennel où, par un vote imposant, l'assemblée générale, à l'unanimité, par suite de l'abstention des opposants, a bien voulu acclamer ce choix, si hautement approuvé ensuite par le gouvernement du Valais.

C'est là, Messieurs, que je trouve votre seconde force; je la trouve dans les intentions bien arrêtées, dans la résolution ferme du Conseil réorganisé, de pousser avec activité, avec énergie, tous les travaux utiles à l'achèvement rapide de notre voie ferrée. Je me félicite d'avoir contribué à l'acquérir et d'avoir agi ainsi conformément à un vœu manifesté par l'assemblée.

Cette approbation, la sanction de ce qui venait d'être fait, nous fournit la preuve que, de son côté, l'immense majorité des actionnaires est animée des mêmes sentiments, et c'est dans ce précieux concours que je trouve la troisième force manifestée au profit de la Compagnie le 25 septembre 1860.

Ces trois forces, qui ont le même intérêt, devaient avoir la même expression.

Pouvait-il en être autrement? Non! le gouvernement du Valais ne désire que sauvegarder les véritables intérêts des actionnaires et contribuer de tout son pouvoir à l'achèvement de la voie. Il vous l'a déclaré à Genève, et il vous l'a déclaré de nouveau dans notre réunion d'aujourd'hui.

Messieurs les actionnaires, vous insistez avec raison pour que vos capitaux soient consacrés activement au but pour lequel ils ont été réunis, et qu'il n'en soit point perdu des sommes importantes par de fâcheux retards, et votre Conseil d'administration n'hésitera pas de veiller à l'exécution de désirs aussi légitimes.

Ce qu'il vous doit en sa qualité de mandataire, il le fera autant poussé par sa propre conviction que guidé par ses devoirs.

Désormais, personne ne pourrait ici le contester, ni en douter, la majorité du Conseil, la grande majorité des actionnaires, le gouvernement qui a créé notre société anonyme, sont unis dans une même pensée, dans une même volonté : et cette triple volonté défie tous les périls, et triomphera de tous les obstacles.

Messieurs, au 25 septembre 1860, qui a fourni l'occasion de proclamer hautement cette alliance, — au souvenir de ce jour mémorable, à l'accord intime et à l'union durable de ces trois forces assurées désormais à l'avenir de notre Compagnie!

M. MAX DE JOGUET, l'un des quatre nouveaux administrateurs, se lève pour remercier M. Zen-Ruffinen des paroles bienveillantes qu'il a trouvées pour parler de l'acclamation des nouveaux administrateurs dans l'assemblée du 25. Il profite de cette circonstance pour assurer, tant en son nom qu'au nom de ses collègues, le plus entier dévouement aux intérêts de la Compagnie, et pour remercier MM. les membres du Conseil du Valais de la bonne opinion qu'ils veulent bien avoir de leur concours.

M. FOURNIER, SOUS-PRÉFET DE THONON. — Je n'ai point ici, Messieurs, de caractère officiel, je suis votre invité et non pas le représentant de la France. Cependant, Messieurs, les sentiments de bon voisinage qui nous animent tous, m'engagent aussi, comme simple particulier, à vous faire une proposition qui, j'en suis certain, rencontrera toutes vos sympathies, parce qu'on ne saurait couronner plus dignement une semblable fête que par une bonne action.

Il y a peu de jours, Messieurs, une désastreuse inondation désolait la haute vallée du Rhône. Venons en aide à cette grande infortune par une souscription improvisée et spontanée, comme les sentiments qu'elle éveille dans nos cœurs.

Ces généreuses paroles de M. le sous-préfet sont couvertes d'applaudissements, et la collecte opérée sur-le-champ par les soins de M. l'ingénieur Garella, produit, entre les invités, les administrateurs et les actionnaires de la Compagnie, une somme de 1,157 francs, qui est versée entre les mains de l'un des directeurs, M. Claivaz.

A la fin du banquet, M. ALLET prend une dernière fois la parole, sur la demande de l'un des administrateurs, et dit :

Messieurs, on me fait une douce violence pour clore cette causerie, que chacun de nous désirerait se voir prolonger. Jamais je n'ai maudit comme en ce moment la rapidité du chemin de fer, qui va dans quelques instants nous entraîner bien loin de vous.

Je conserve l'espoir, Messieurs, que nous aurons bientôt une nouvelle hospitalité à vous offrir, lorsque l'ouverture de la dernière section de la ligne valaisane vous réunira dans une solennelle inauguration.

Nous pouvons ainsi, en vous faisant nos adieux, vous dire AU REVOIR.

Permettez-moi, Messieurs, avant de terminer de vous rappeler que nous possédons au milieu de nous un représentant de l'Angleterre, cette amie fidèle de la Suisse, de ce pays protecteur du commerce, de l'industrie et des grandes entreprises, qui n'a pas laissé notre ligne en dehors de l'action de ses ressources immenses. En la personne de M. l'administrateur Austin, l'honorable président de la fête, je porte un toast à l'Angleterre.

Les paroles d'adieux de M. le président Allet sont accueillies par tous les invités avec les marques de la plus vive sympathie, et un grand nombre de convives s'approchent des membres du conseil d'Etat du Valais, des représentants et fonctionnaires des divers pays et des administrateurs de la Compagnie, pour leur exprimer toutes leurs chaleureuses félicitations. Tous les toasts de cette brillante et sympathique soirée ont été salués par les plus chaleureux applaudissements.

Pendant toute la durée du banquet et dans les intervalles des toasts qui ont été portés, la Société d'harmonie de Sion avait exécuté, au grand plaisir des convives, les morceaux les mieux choisis des meilleurs maîtres allemands, italiens et français. Pour terminer enfin cette agréable soirée, M. le professeur Henzen, entouré de quelques amateurs du pays, a bien voulu faire jouir les invités de quelques-uns de ces beaux chœurs familiers aux réunions helvétiques, et que les Suisses chantent avec tant de justesse et de mesure, et une si parfaite entente des nuances et du style musical.

Après minuit on se sépare, en regrettant les heures si rapidement écoulées dans cette journée si bien remplie et si féconde en souvenirs. Le lendemain, des trains spéciaux emportaient la plupart des invités vers Sion ou vers Genève pour l'heure de l'express; cependant, un grand nombre de personnes, à qui leurs loisirs permettaient un plus long séjour, se dirigeaient vers les admirables vallées tributaires du Rhône, pour aller jouir du spectacle des magnificences que la chaîne des Alpes déroule dans ces contrées, les plus pittoresques et les plus célèbres de la Suisse entière.

UN DES INVITÉS.

Pour extrait :

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 16 mars 1860.

Suite (1).

Présidence de M. VUIGNER.

Dépense de l'injecteur en calories. — Au moyen de thermomètres on a trouvé :

Température de l'eau aspirée, 22°,5
Id. id. injectée, 74° »

Excès de température donné à l'eau dans son passage dans l'injecteur, 41°,5.

D'où chaleur trouvée dans l'eau injectée, 82.4 × 41.55 = 3,424 calories.

Or, d'après M. Regnault, un kilog. de vapeur à cinq atmosphères, dont la température est 152°, contient 653 calories, donc :

Chaleur confiée
à l'appareil, (653 — 64) 6.1 = 3,593 calories
Chaleur perdue
ou anéantie, 3,593 — 3,424 = 169 id.

Or, si on admet avec M. Brüll, ce qui peut être contesté, que la vapeur se détend dans la buse avant sa sortie en restant à la température de 152°, il en résulte nécessairement que cette vapeur prend à celle voisine non détendue (152 — 120) 0.5 = 16 calories par kilogramme, pour rester à 152°, et franchir l'orifice de la tuyère avec une température de 152°. A la perte de 169 calories, trouvée expérimentalement, il faut donc ajouter la chaleur communiquée à la vapeur pendant sa détente dans la tuyère, ou 16 × 6.1 = 97 calories. On pourra donc admettre, dans le cas présent, que la perte de chaleur est d'environ 169 + 97 = 266 calories, sur 3,593 + 97 = 3,690 calories confiées à l'appareil.

Le travail utile développé est 88.5 × 10.33 × 5 = 4,571 kil. Or, pour effectuer ce travail, on dépense 266 calories, qui représentent, si on admet 420 pour l'équivalent mécanique de la chaleur, 266 × 420 = 1,117.20 kil. Le coefficient d'utilisation de la chaleur dans l'injecteur est $\frac{457.1}{1,117.20} = 0.041$; c'est-à-dire que pour 100 calories disparues on a un travail recueilli correspondant à 4 calories.

Comparons cet appareil à une assez bonne machine à vapeur brûlant 2 kil. de houille par heure et par force de cheval. Or, 2 kil. de houille donnent 7,500 × 2 = 15,000 calories, qui représentent $\frac{15,000 \times 420}{1,000} = 6,300$ dynamies. D'un autre côté, le travail de 1 cheval-vapeur pendant une heure est 270 dynamies; on en conclut que le coefficient d'utilisation de la chaleur dans la machine ci-dessus est $\frac{270}{6,300} = 0.043$.

Il résulte de ce qui précède, que l'injecteur de M. Giffard utilise sensiblement aussi bien la chaleur qu'une machine à vapeur brûlant 2 kil. de houille par cheval et par heure.

On se rend compte de la disparition des 266 calories pendant la marche de l'injecteur, en admettant que cette chaleur représente, non-seulement celle correspondant au travail de l'entrée de l'eau dans la chaudière, mais encore celle absorbée pendant la dilatation dans la buse. Le travail provenant de la dilatation dans la buse de 5 atmosphères à 2 atmosphères, est environ les 0,86 du travail à pleine pression à 5 atmosphères, ou 0,86 × 20,000 × 6.1 = 105,000 kilogrammètres environ, qui représentent $\frac{105,000}{420} = 250$ calories; à ces calories, il faut ajouter les 11 calories qui représentent le travail d'entrée de l'eau dans la chaudière, ce qui fait 261 calories, nombre s'approchant beaucoup des 266 calories perdues.

Comparaison de l'injecteur avec une pompe alimentaire — Nous avons trouvé plus haut que l'injecteur dissipe 266 calories sur 3,690 qu'on lui a confiées; c'est donc les $\frac{266}{3,960} = 0.074$ de la chaleur confiée que l'on perd. Or, la chaleur passant dans l'alimentateur est environ 1/13 de la chaleur totale donnée à la chaudière; l'injecteur dissipe donc $\frac{13}{0.074} = 0.0057$ de la chaleur totale donnée à la chaudière, autrement dit l'appareil retire pour sa marche 0.0057 du travail total de la machine. Admettons que la machine exige 15 kil. de vapeur par force de cheval et par heure : ces 15 kil. de vapeur étant produits par 2 kil. de houille. Le travail résistant par 1", pour l'entrée de cette eau dans la chaudière à 5 atmosphères, est

$$\frac{15}{3,600} \times 10.33 \times 5 = 0.215 \text{; d'où } \frac{0.215}{75} = 0.00287$$

est la fraction de la force totale prise pour l'entrée de l'eau dans la chaudière. Si la pompe alimentaire rendait 100 0/0 en travail, elle serait environ deux fois meilleure à employer que l'injecteur de M. Giffard. Or, une bonne pompe alimentaire bien entretenue, allant doucement, peut bien donner 50 0/0 de rendement en travail; il en résulte que l'injecteur de M. Giffard est à peu près équivalent aux bonnes pompes alimentaires bien entretenues.

Avant de terminer cette note, je vais considérer successivement l'injecteur de M. Giffard, appliqué aux machines sans condensation et aux machines à condensation, en laissant complétement de côté la théorie, qui peut être sujette à discussion.

Généralement, dans l'emploi d'une machine sans condensation bien entendue, on se sert de la vapeur perdue qui sort du cylindre pour réchauffer l'eau d'alimentation; c'est ainsi que dans nombre d'usines, et en particulier dans les raffineries, on alimente les chaudières avec de l'eau à 80°, 90° et même 100°. Pour ces machines, l'appareil de M. Giffard me semble défectueux : car, puisque gratuitement on peut échauffer l'eau d'alimentation à 90° au moins, il n'est pas nécessaire de remplacer la pompe alimentaire par un appareil, qui, pour son fonctionnement, exige dans ce cas environ 1/12 ou 0.077 de la vapeur totale produite par la chaudière; l'eau entrant alors aussi à la température de 90°. Le bénéfice, dans ce cas, en faveur de la pompe, est de 0.077 du combustible brûlé sur la grille, moins le combustible correspondant au travail pris par la pompe, soit les 0.02 de la force totale absorbée par la pompe, le bénéfice net est 0.057 du combustible total brûlé sur la grille. Ce bénéfice en faveur de la pompe peut augmenter si l'appareil n'entraîne pas 13 kil. d'eau par kil. de vapeur.

Ce résultat doit être pris en considération, non-seulement pour le bénéfice du combustible, mais aussi parce que, dans l'emploi de l'injecteur, les chaudières doivent être plus fortes d'au moins 0.05 à 0.06 de la force exigée par la machine. Cette remarque a un grand intérêt pour l'établissement de l'injecteur sur les chaudières déjà existantes : en effet, supposons une machine ayant une chaudière juste de la force que l'on exige de cette machine ; si on vient à remplacer la pompe alimentaire par un injecteur de M. Giffard, la chaudière se trouvera trop faible, et la tension de la vapeur baissera si on ne diminue pas le travail de la machine. Ce fait se présente dans plusieurs usines.

D'après ce qui précède, l'emploi de l'injecteur de M. Giffard entraîne nécessairement avec lui une perte de 5 à 6 0/0 du combustible, toutes les fois qu'on peut réchauffer l'eau d'alimentation avec la vapeur de l'échappement. Ce réchauffage est toujours possible, sauf le cas où la vapeur de l'échappement est complètement employée à autre chose. Je pense qu'il serait simple, même pour les locomotives, de réchauffer l'eau d'alimentation à 80° ou 90°, sans pour cela nuire au tirage provenant du jet de vapeur. Supposons, en effet, que l'on réchauffe dans le tender à 40°, puis que l'eau à sa sortie de la pompe se rende dans un réservoir avant d'entrer dans la chaudière ; dans ce réservoir, on fait passer, soit au moyen d'un serpentin, soit par un tout autre moyen, la vapeur de l'échappement qui se rend à la cheminée : il en résulte qu'une portion de cette vapeur se condense, en élevant la température de l'eau à 80° environ ; et, comme il faut très-peu de vapeur pour arriver à ce résultat, le tirage sera sensiblement le même que si l'on ne réchauffait pas l'eau d'alimentation. Ce moyen de réchauffage est déjà employé sur des locomobiles dans lesquelles on se sert de l'échappement pour activer la combustion, pourquoi ne pourrait-on pas l'employer pour les locomotives?

On peut conclure de là que l'usage de l'injecteur dans les machines sans condensation est défectueux. Il n'en est pas de même pour les machines à condensation, dans lesquelles la vapeur à sa sortie du cylindre est condensée, de manière que l'eau de condensation ait à 35° à 40° au plus. Il est probable que l'injecteur bien construit sera, pour ces machines, aussi bon que les meilleures pompes alimentaires. On peut cependant avoir une crainte; c'est que, par son fonctionnement, l'appareil n'entraîne de l'air dans la chaudière : air qui serait très-nuisible au vide dans le condenseur, et qui ferait par cela même rejeter l'injecteur pour les bonnes machines à condensation.

Il résulte des considérations précédentes qu'une pompe alimentaire, même mauvaise sous le rapport du rendement, sera presque toujours préférable à l'injecteur pour les machines sans condensation, quand on pourra réchauffer l'eau d'alimentation par la vapeur de l'échappement. Au contraire, dans le cas où l'appareil n'aspirerait pas d'air avec l'eau, il sera presque toujours préférable aux pompes alimentaires pour les machines à condensation dans lesquelles on ne réchaufferait pas l'eau d'alimentation par les gaz provenant du générateur à vapeur.

M. Faure fait ressortir la différence qui existe entre les premiers résultats indiqués par la théorie précédemment donnée par M. Ermel, et ceux qui ressortent d'une expé-

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 6 octobre 1860.

rience qu'il vient de discuter. Après cette première partie de sa communication, et les conclusions très-nettes qu'il en a tirées, M. Ermel a cherché quelle pourrait être la valeur de l'injecteur appliqué à telle ou telle catégorie de machines. M. Faure pense que, dans la discussion, il convient de conserver la distinction très-rationnelle faite par M. Ermel, entre l'injecteur considéré isolément et le même appareil appliqué à une machine de tel ou tel autre système : la question capitale, selon lui, est de savoir s'il faut, en général, préférer l'injecteur aux pompes d'alimentation, et il demande que cette question soit épuisée avant d'aborder l'examen des applications particulières de l'appareil.

M. Brüll, se renfermant, conformément à cette proposition, dans l'étude de la question générale, déclare accepter les calculs que vient de présenter M. Ermel, d'après une expérience à laquelle il a lui-même assisté et dont il confirme les éléments ; mais il désire appeler l'attention sur le degré d'approximation que les résultats peuvent présenter ; en ce qui concerne la détermination du rapport entre le poids de vapeur dépensée et le poids de l'eau injectée, il n'est pas douteux que les pesées aient une exactitude suffisante ; mais l'évaluation de la quantité de chaleur absorbée par l'appareil lui paraît plus difficile, parce que le résultat dépend d'abord d'observations délicates de température, et surtout parce que les erreurs de pesées prennent alors, à raison de leur multiplication par la chaleur latente de la vapeur, une influence considérable, ainsi que l'ont d'ailleurs constaté MM. Giffard et Flaud. Il pourrait donc se faire que les calculs basés sur l'expérience citée, bien qu'irréprochables théoriquement, fussent entachés d'erreur quant au résultat, en ce qui concerne, bien entendu, l'évaluation de la quantité de chaleur absorbée par l'appareil. Une autre expérience, faite dans les mêmes conditions, conduirait à des résultats très-différents des précédents. Les évaluations numériques de M. Ermel semblent donc à M. Brüll pécher par le point de départ

M. Faure croit devoir rappeler une idée qui avait été émise par M. Arson, ce serait d'alimenter l'injecteur, pour les expériences, avec une chaudière spéciale, de façon à mesurer directement le poids de vapeur consommée par l'appareil ; il pense qu'on pourrait ainsi éviter les causes d'erreurs signalées par M. Brüll ; de plus, la marche suivie dans l'expérience décrite par M. Ermel, et qui consiste à diriger dans une bâche l'eau débitée par l'injecteur, en remplaçant par un robinet la résistance de la chaudière, lui semble renfermer une altération des conditions de marche de l'appareil qu'on éviterait dans la méthode proposée par M. Arson. M. Faure désire donc que de nouvelles expériences soient faites dans cette voie, et il rappelle que M. Arson a mis à la disposition des membres de la Société une chaudière convenablement disposée pour ces observations.

M. Giffard, invité à assister à la séance, indique que des expériences exactes ont été faites, dans le but de déterminer l'absorption de calories, correspondant au travail dynamique de l'appareil ; or, en partant de la formule de M. Regnault, pour la quantité de chaleur de la vapeur, on a constamment trouvé un *boni* de 2 0/0 ou à peu près ; ce résultat étant inadmissible, et l'erreur lui paraissant due à la formule elle-même, M. Giffard est d'avis qu'il faudrait avoir de nouvelles observations sur la chaleur latente de la vapeur avant de rien conclure d'absolument exact sur la portion de calorique absorbée.

M. Faure fait observer que si, comme l'a indiqué M. Ermel, le jeu de l'appareil pouvait, dans certaines circonstances, déterminer un entraînement d'air, ce fait pourrait être la cause du boni trouvé par M. Giffard. Qu'ainsi on pourrait à la rigueur et au besoin trouver peut-être l'explication du fait cité par M. Giffard, sans qu'il fallût pour cela attaquer l'exactitude d'une formule établie par M. Regnault.

M. Giffard répond qu'il est facile d'éviter cet inconvénient en fermant, après la mise en train de l'appareil, tous les orifices à l'air libre, et c'est ainsi, en effet, que l'on procède ; d'ailleurs, il n'est pas d'avis qu'il résulterait d'un appel d'air une altération sensible du résultat qu'il a signalé.

Répondant à une question de M. Forquenot, M. Giffard explique comment l'appareil cesse de fonctionner, lorsque l'eau d'alimentation dépasse une certaine température ; ce fait se produit quand l'eau ne peut plus condenser la quantité de vapeur nécessaire à son impulsion. Plus la pression dans la chaudière est élevée, plus la vitesse de l'eau doit être grande, et plus il faut ainsi que le rapport du poids d'eau entraînée au poids de vapeur condensée devienne faible. On peut, en partant des formules des quantités de mouvement, se rendre compte, dans chaque cas, de la limite de température que l'eau ne doit pas dépasser, et l'on voit facilement que cette limite est d'autant plus basse que la pression est plus considérable.

M. Ermel demande quelles seraient les conditions de marche d'un injecteur pour la pression de deux atmosphères.

M. Giffard indique que le rapport du poids de l'eau au poids de la vapeur s'élèverait alors à 20, et que la différence de température de l'eau à l'entrée et à la sortie de l'appareil ne serait que de 30°, en sorte que la limite de température de l'eau d'alimentation pourrait être de 100°, 30° ou 70°.

M. Faure remarque que, d'après les calculs de M. Ermel, basés sur l'expérience dont il a rendu compte, la quantité de chaleur perdue par l'appareil ne serait que de 7 0/0 ; il demande à M. Giffard s'il admet ce résultat dans le cas particulier dont il s'agit.

M. Giffard ne croit pas qu'il soit possible de fixer un chiffre certain, ce qui tient à l'inexactitude relative des moyens d'observation ; les expériences plus précises qu'il a déjà signalées ne suffisent même pas encore, eu égard à l'incertitude des formules.

M. le président fait ensuite donner lecture d'une note de M. Vuillemin, membre de la Société, ingénieur principal du matériel et de la traction aux chemins de fer de l'Est, relative à des expériences faites aux ateliers d'Epernay, sur une machine locomotive munie d'un injecteur.

M. Thomas déclare qu'il admet qu'à 1 ou 2 0/0 près l'injecteur n'absorbe pas de chaleur ; mais il croit trouver, dans les conclusions de la note de M. Vuillemin, une augmentation des résultats dépassant ceux qu'il est possible d'attendre de l'appareil ; il conclut en demandant que ce travail ne soit pas publié avant que l'attention de l'auteur n'ait été appelée sur ce point, attendu que les expériences qui font l'objet de la communication ne semblent pas présenter des conditions identiques de comparaison.

En conséquence, il est décidé que des renseignements seront demandés à M. Vuillemin.

M. Flaud, invité à assister à la séance, fait remarquer que, dans la comparaison qu'il a établie entre l'injecteur et les pompes, M. Ermel a supposé que l'eau d'alimentation devait toujours être froide pour le jeu de l'appareil. Cependant l'eau peut être préalablement réchauffée jusqu'à une température qu'on peut déterminer, et cette considération serait de nature à modifier le résultat du calcul de M. Ermel.

M. Ermel répond que sa comparaison s'applique au cas où le réchauffage de l'eau d'alimentation a lieu par la vapeur perdue, et que l'observation qui vient d'être faite laisse subsister, en conséquence, ce qu'il a établi sur l'avantage que présentent les pompes à ce point de vue particulier.

De plus, comme on peut le voir dans ses calculs, il a tenu compte de la température à laquelle peut être portée l'eau d'alimentation avant son passage dans l'injecteur.

M. Flaud répond à une observation contenue dans la note de M. Ermel, sur la difficulté de mise en marche de l'injecteur, en indiquant que, si ce fait a pu se produire accidentellement, il n'est pas inhérent au système, et que tous les appareils qu'il a pu observer se mettent en train avec la plus grande facilité.

Séance du 27 avril 1860.

Présidence de M. Laurens, vice-président.

M. Faure dépose sur le bureau, au nom de M. Desmousseaux de Givré, un mémoire traitant de la coulisse de Stephenson.

M. Faure présente ensuite à la Société un modèle d'un nouveau disque-signal pour chemins de fer, inventé par M. Massé, accompagné de dessins et d'une note explicative.

Cet appareil se compose d'un mât central porteur du disque ; ce mât repose par sa partie inférieure sur une pièce horizontale, sorte de croisillon dont deux branches sont, à leurs extrémités, munies de galets susceptibles de tourner dans les gorges hélicoïdales d'un anneau en fonte, solidement fixé sur le châssis en bois supportant tout l'appareil.

Chacune de ces gorges diamétralement opposées présente la même pente de 0m,025 en sens contraire, suivie d'arrêts pris dans le prolongement du cylindre. Aux deux branches supérieures du croisillon sont attachés les fils de fer qui s'accrochent par l'autre bout au levier de manœuvre, à égale distance de l'axe de rotation.

Une ou plusieurs bagues suivant la largeur du mât sont portées par les quatre montants en fer qui l'entourent et servent à le maintenir verticalement. La manœuvre se réduit à faire décrire un certain arc, à ramener ainsi les galets d'une position extrême à l'autre. Dans la première partie de leur course, ceux-ci montent une rampe qu'ils descendent dans la seconde. La rampe de 0m,025 est calculée de telle sorte qu'aucun arrêt produit par des aspérités accidentelles, qu'aucun choc nuisible ne puisse se produire. Ainsi le mât entraîné

dans la rotation des galets tourne avec son disque toujours de 1/4 de circonférence et jamais d'une fraction de ce 1/4 seulement.

Les avantages de ce disque sont :

1° De ne coûter, d'après le devis, que 379 fr. 23, y compris le fil de fer ;

2° De donner toujours le signal parfaitement et complétement, les galets ne pouvant s'arrêter qu'au bas des rampes;

Or ces deux positions correspondent aux deux positions uniques du disque;

3° Les fils ne devenant nécessaires que pour la manœuvre, et non en même temps pour le maintien du disque une fois placé, leur dilatation, si le levier est assez long, n'a aucun effet sur le bon fonctionnement de l'appareil ;

4° L'action du fil n'étant pas permanente, les ruptures sont moins fréquentes ;

5° Les facilités d'entretien et de manœuvre.

Les résultats obtenus sur la ligne de Charleville (Ardennes) ont été très-satisfaisants.

M. Guillaume fait remarquer que l'appareil dans son mouvement sur les parties hélicoïdales est forcé d'entraîner le second fil, ce qui peut empêcher les galets d'arriver au bout de leur course.

M. Cazes donne communication d'un mémoire sur l'emploi dans les hauts-fourneaux du coke des cornues à gaz (usine de Saint-Louis, Marseille).

Jusqu'à présent le coke provenant de la fabrication du gaz avait été considéré comme impropre à la fabrication de la fonte. Des expériences commencées depuis plus de deux ans et continuées sans interruption jusqu'à ce jour aux hauts-fourneaux de Saint-Louis, près Marseille, par l'initiative de MM. A. Burat, ingénieur du conseil, et P. Briqueler, directeur de l'exploitation des gaz et hauts fourneaux de Marseille, paraissent prouver que ce coke convenablement employé peut rendre les mêmes services qu'un coke provenant d'une fabrication spéciale.

L'usine de Saint-Louis, créée par la Société J. Mirès et Ce, propriétaire des houillères de Portes et Sénéchas, et concessionnaire de l'éclairage public et privé de la ville de Marseille, devait amener à la fois l'écoulement des menus de la houillère et des excédants de coke de l'usine d'Arenc, si l'emploi de ceux ci était reconnu possible.

Les essais commencèrent au mois de janvier 1858, au haut-fourneau n° 1, sous la direction de M. C. Gaulliard.

Les chiffres suivants sont empruntés à une note adressée au mois de décembre 1858 à la Société de l'industrie minérale.

Le fourneau avait une bonne allure de fonte grise de moulage n°s 1 et 2. La charge était de 300 kilog. minerai, 325 kilog. coke de Portes, les buses au nombre de deux de 74 millimètres de diamètre, la pression du vent mesurée aux tuyères de 8 centimètres de mercure, la température moyenne de l'air lancé de 300° centigrades environ, les laitiers blancs bleuâtres, très-chauds, courts, demi-pierreux, et offrant une composition moyenne 0,40 silice, 0,39 chaux, 0,20 alumine, 0,01 au maximum oxyde de fer, composition qui, avec les minerais employés à Saint-Louis (île d'Elbe, Espagne, Toscane), correspond aux fontes de moulage les plus chaudes et les plus résistantes. La production journalière était de 11 tonnes, la consommation de coke de 1,400 kilog. par tonne de fonte, et la résistance au choc très-considérable. L'essai se faisait avec l'appareil ordinaire. La rupture sous un seul choc ne se produisait que sous une hauteur de chute de 1^m,20 à 1^m,40, et par chocs successifs espacés de 0^m,05 en partant de 0^m,50, sous une chute de 0^m,85 à 1^m,00 après huit à onze chocs.

C'est dans ces conditions que la charge de 325 kil. coke Portes fut d'abord remplacée par une charge de 25 kil. coke gaz et 300 kil. coke Portes, sans aucune modification dans les dosages en minerai et castine, le vent et la pression. Quatre jours plus tard, aucun changement ne s'étant produit dans l'allure, la charge de coke fut encore modifiée en 50 kil. coke gaz + 275 kil. coke Portes sans aucun autre changement. Quatre jours après, la proportion fut portée à 100 kil. coke gaz pour 225 kil. coke Portes, avec une réduction de 0^m,01 dans la pression du vent, ramenée ainsi à 0^m,07 pour tenir compte de la nature plus friable du nouveau mélange. Quinze jours de ce nouveau dosage, loin de nuire à la marche du fourneau, de refroidir l'allure, et d'abaisser la qualité de la fonte, principalement employée en moulages de première fusion (coussinets, ornements et sablerie), amenèrent une amélioration de la qualité des gaz employés au chauffage des chaudières et des appareils à air chaud. On put élever de 300° à 330° la température de l'air lancé ; la fonte devint graphiteuse, et il fallut augmenter un peu la charge en minerai.

La ténacité des fontes, en comptant entre eux les mêmes numéros, n'avait rien perdu.

L'allure chaude se maintint encore avec la proportion de 150 kil. coke gaz et 175 kil. coke Portes.

Par des augmentations progressives, nous arrivâmes enfin à supprimer complétement le coke de Portes, un peu plus d'un mois après le commencement des essais, et à employer le coke du gaz seul. Au bout d'une dizaine de jours de cette charge, nous pûmes remarquer une production abondante de fraisil qui encombrait le creuset, quoiqu'on l'enlevât à la pelle à chaque travail de fourneau, et la formation de garnissages dans l'ouvrage et le creuset, dont la capacité se trouvait par là notablement diminuée.

La charge de coke fut alors ramenée à 225 k. coke gaz et 100 kil. coke Portes, et avec cette proportion nous vîmes cesser les effets inquiétants que nous avions observés précédemment, tout en conservant l'allure chaude et la charge plus forte en minerai à laquelle nous étions arrivés.

A la suite de ces essais, ce coke n'a pas cessé d'être employé dans les fourneaux concurremment avec le coke de Portes, la proportion du mélange étant réglée surtout par les excédants dont disposait l'usine à gaz.

Les principales remarques que nous ayons eu lieu de faire, et qui peuvent servir de guide dans cet emploi, sont les suivantes :

Le coke provenant des cornues à gaz, en raison même de son mode rapide de fabrication, offre une structure assez poreuse. Le pied est néanmoins assez résistant ; mais la surface offre, sur une certaine épaisseur, variable, une croûte scoriacée et boursouflée, une sorte d'éponge où les vides deviennent prédominants.

Cette partie friable, sous l'effet mécanique de la pression et du frottement des matières, se désagrége et donne lieu au fraisil, qui devient gênant et même dangereux, s'il s'en produit trop, par les garnissages réfractaires qu'il peut former en s'empâtant sur les parois du fourneau avec des laitiers d'allure chaude très-peu fusibles eux-mêmes, ou avec des particules de fer décarburées par un trop long séjour dans les régions oxydantes. On évitera facilement ces garnissages et les inconvénients de toute sorte qui en résultent pour la marche régulière du fourneau, par l'introduction dans des charges d'une proportion convenable de coke moins friable.

Les garnissages faciles peuvent devenir utiles pour la conduite du fourneau, dans le cas où les parties inférieures du fourneau sont vivement attaquées et rongées par les laitiers. Ils permettront de reformer ainsi un ouvrage et un creuset factices, dont la formation sera conduite à volonté et arrêtée par un nouveau changement de la charge.

La production plus abondante de gaz riches donne toutes facilités pour élever la température de l'air lancé dans le fourneau, et par suite pour abaisser le point de fusion et élever la température du creuset et de l'ouvrage, conditions qui assurent la marche régulière du fourneau et contre-balancent les inconvénients attachés à la production des fraisils.

Le gaz donne plus de poussière dans les conduites ; cet inconvénient est dû en partie sans doute à la friabilité du coke, en partie aux produits condensables contenus dans ces gaz, qui, par le refroidissement, se déposent et cimentent les poussières entraînées, empêchant ainsi le courant gazeux de les porter au loin ; l'obstruction assez rapide des tuyaux qui en résulte nécessite simplement un nettoyage un peu plus fréquent de ces conduites.

Enfin, dans le cas particulier qui nous occupe, les cendres du coke de gaz, étant plus calcaires que celles du coke de Portes, à cause du mélange d'une certaine proportion de houille anglaise aux menus de Portes pour la fabrication du gaz d'éclairage, le dosage ne nécessitait pas une aussi grande quantité de castine dans la charge. De là un poids de laitier moindre à fondre, et une petite augmentation de l'effet utile de combustible à ajouter à celle qui résulte d'autre part de l'accroissement de charge en minerai.

Les résultats obtenus à la suite de ces essais dans le haut-fourneau numéro 2, mis en feu au mois d'octobre 1858, sont venus pleinement confirmer les précédents. On a obtenu depuis la mise en feu une allure régulière en fontes grises numéros 1, 2 et 3, avec une consommation moyenne de 1,000 kil. de coke par tonne de fonte, le rendement moyen des mélanges des minerais étant de 55 à 58 0/0. Les premiers mois de roulement ont même donné des consommations mensuelles moyennes de 990 kil. à 1,050 kil. coke par tonne n° 1 et graphiteuse.

Quelle que soit dans ces derniers résultats la part à attribuer à l'emploi d'un appareil neuf, à quelques modifications des formes intérieures, et notamment à un élargissement du gueulard, tout semble prouver que le coke du gaz n'a pas fait preuve de l'infériorité marquée qu'on lui supposait, et qu'il peut être employé à la fabrication de la fonte, sans détriment pour cette fabrication.

M. Cazes pense, en résumé, avec M. Gaulliard, que le seul soin à prendre pour l'emploi de ce coke, comme coke métallurgique, réside dans l'appropriation attentive de la pression du vent à sa nature plus ou moins friable, et dans son emploi en mélange, si cette friabilité est trop grande.

Enfin, sans présumer pour cela de l'impossibilité d'arriver à un bon résultat, aucun effet convenable de l'essai de ce coke dans les cu-

billots pour la seconde fusion n'a été obtenu jusqu'à présent.

Sur la demande de M. le président, M. Cazes ajoute à ce qu'il vient de dire que le poids spécifique du coke était déterminé de temps à autre par la pesée directe des mannes servant au chargement.

La différence de poids entre le coke des cornues à gaz et celui des cokes de Portes-Sénéchas était de 30 kilog. par mètre cube.

Pour avoir du coke un peu plus dense, on avait essayé d'employer des cornues plus grandes (les cornues sont en terre réfractaire), mais on y a renoncé parce que la production de gaz était trop lente.

M. Tronquoy, secrétaire, donne ensuite lecture d'une note de M. Emile Boivin, sur quelques essais des *foyers à combustion mixte*, imaginés par M. Corbin-Desboissière.

L'auteur de la note, après avoir décrit comment se produit la combustion dans les foyers ordinaires, définit ainsi la combustion mixte : « La *combustion mixte* consiste à faire dégager d'abord du combustible les gaz à une température suffisante pour obtenir leur combustion sans le secours de l'air extérieur, puis à brûler ensuite le coke qui résulte de cette première combustion sur une grille ordinaire avec l'oxygène atmosphérique. »

Le foyer de M. Corbin est divisé, dans sa largeur, en trois parties : celle du milieu est une surface plane, cerclée en briques réfractaires, appelée *avant-foyer* ou *tablier* ; de chaque côté du tablier et au même niveau, est une grille ordinaire à barreaux minces.

La voûte au-dessus du foyer est disposée de manière à réfléchir sur le tablier le calorique ; quant à l'autel, il monte près des bouilleurs de la chaudière en forçant les gaz à passer dans un orifice étroit.

Le chargement de la houille se fait sur le tablier, et le calorique rayonnant suffit pour la distillation des produits gazeux qui s'enflamment ; puis, lorsque la distillation est terminée, on fait tomber à droite et à gauche le coke obtenu sur les grilles où s'achève la combustion du charbon, puis on charge à nouveau le tablier.

La disposition de la voûte et de l'autel produit le tourbillonnement des gaz et facilite le mélange avec l'air atmosphérique qui passe à travers la grille. En réglant convenablement l'épaisseur du combustible et l'afflux d'air, on détermine la combustion complète des gaz hydrogénés et de l'oxyde de carbone.

Les dimensions relatives du tablier et des deux grilles ainsi que des surfaces réfléchissantes varient suivant la nature du combustible employé, le tablier devant être d'autant plus grand, par rapport aux grilles, que le combustible est plus riche en gaz, la section de l'ouverture d'échappement de gaz est en moyenne le cinquième de la surface des grilles.

La disposition du foyer Corbin varie d'ailleurs suivant les besoins : tantôt on fait sous chaque chaudière un vaste foyer, avec trois portes, une pour chaque grille et une en avant du tablier ; tantôt on ne met qu'une seule porte à deux battants. Quelquefois les portes sont supprimées, et l'obturation des ouvertures se fait par le combustible même ; d'autres fois encore on fait sous chaque bouilleur d'une chaudière un foyer séparé.

Enfin, on a appliqué avec succès le foyer Corbin à des fours à souder, à réchauffer, à puddler, etc., avec quelques dispositions particulières.

M. Emile Boivin donne ensuite le détail d'essais comparatifs qui ont été faits avec le plus grand soin sur des chaudières à vapeur de 35 à 45 chevaux. Le résultat moyen de ces essais est le suivant :

Les chaudières avec les foyers anciens qui étaient établis dans de bonnes conditions, produisent 6 kilog. 70 de vapeur à 4 atmosphères 5 par kilogramme de charbon brûlé.

Les mêmes chaudières avec le foyer Corbin ont produit 8 kilog. 05 de vapeur ; donnant ainsi une économie de 16 0/0, économie qui sera plus grande encore quand le foyer sera bien connu par les chauffeurs aux mains desquels il sera confié.

M. Faure pense qu'il y a lieu de regretter que M. Boivin ait reproduit la dénomination essentiellement impropre de foyer *à combustion mixte*, que M. Corbin a cru devoir donner à son appareil.

La houille placée sur le tablier subit d'abord une distillation incomplète, en même temps que les gaz, produits de cette distillation, se brûlent imparfaitement, en se combinant avec l'oxygène qui est livré par les deux grilles latérales ; il y a donc, simultanément, distillation et combustion. Rien de plus.

M. Faure dit, en outre, que la disposition qui consiste à séparer les deux grilles par un tablier ou avant-foyer est loin d'être nouvelle. Elle a été complétement décrite dans une patente anglaise au nom d'Ed. Foard, qui remonte à 1841.

Plus tard, elle a été empruntée à ce dernier par M. Vuitton, qui y a ajouté des dispositions heureuses et essentielles. Le foyer Vuitton fonctionne à la boulangerie de la place Scipion.

Le foyer Foard, de même que celui de M. Corbin, présente cette condition essentiellement défavorable au but voulu de la fumivorité, que le combustible placé sur le tablier central ne reçoit pas par voie d'*accès direct* l'air qui doit être intimement mélangé au gaz produit par la distillation.

M. Vuitton a imaginé, sur les parois verticales du coffre de distillation qui sépare les deux grilles, des accès d'air spéciaux, éminemment favorables au point de vue du mélange de l'air et des gaz, mélange duquel seul peut résulter une bonne et complète combustion. Il a, en outre, rendu ascendante la charge de combustible, au moyen d'un wagon, et manœuvre à la main par un système de leviers.

Enfin, pour être juste, bien qu'il ne veuille pas entrer ici dans des développements qui seraient intempestifs en présence d'un procès pendant entre MM. Duméry et Vuitton, M. Faure croit devoir remarquer que M. Duméry aurait compris, *le premier*, l'utilité d'un accès direct d'air neuf au milieu de la masse de combustible en voie de distillation. Quoi qu'il en soit, M. Faure pense que le foyer Vuitton, comparé à celui de M. Corbin, a sur ce dernier une supériorité incontestable, sans parler d'une disposition commune empruntée par l'un et par l'autre à la patente Foard.

Séance du 4 mai 1860.

Présidence de M. VUIGNER.

M. Love donne lecture de la première partie d'un travail intitulé : *De l'identité des agents qui produisent le son, la chaleur, la lumière*, etc.

L'auteur montre d'abord, dans une courte introduction, le lien qui unit son nouveau travail à ses recherches expérimentales sur la résistance et autres propriétés des matériaux de construction ; puis il indique sommairement le résultat de ses recherches et la méthode qu'il a employée. Au lieu de se borner à étudier les corps au point de vue de leurs propriétés et des actions qu'ils exercent les uns sur les autres, il l'a fait encore au point de vue *de l'action qu'ils exercent sur nos sens, du lien que les sensations éprouvées établissent entre eux, et des conséquences que l'on peut tirer de là quant à leur constitution intime et à la nature des forces qui les modifient*. Ce procédé physico-physiologique lui a révélé des notions nouvelles dont quelques-unes étaient inattendues, tandis que les autres sont venues confirmer certaines aspirations de la science timidement et imparfaitement formulées jusqu'ici.

Entrant ensuite dans son sujet, l'auteur commence par examiner quels sont les caractères auxquels on reconnaît l'existence et la matérialité d'un corps, et conclut que la *matière est tout ce qui frappe un ou plusieurs de nos sens, tout ce qui peut recevoir le mouvement et le communiquer*. Il ajoute à ce moyen d'investigation quelques développements sur la manière de distinguer *une entité d'un attribut*. L'entité se reconnaît à ce signe qu'elle constitue une *unité distincte*, qu'elle a des attributs invariables dans les mêmes circonstances, différant en nombre et en intensité de ceux des autres entités ; qu'elle ne peut s'allier avec une autre entité et continuer à y être discernée par ses attributs. L'*attribut*, au contraire, se reconnaît à ce signe, qu'il peut, à l'inverse de l'entité, *coexister distinctement* avec d'autres attributs, qu'il ne peut être isolé d'un corps ou y exister à des degrés différents dans les mêmes circonstances. En tous cas, la dépendance reconnue exister entre ces deux termes : *entité, attribut*, est telle, que l'on peut toujours conclure de l'un à l'autre. Ainsi, lorsque la présence d'un ou de plusieurs attributs aura été constatée, l'existence d'une *entité* apparente ou non, pondérable ou *impondérable* (1), s'ensuivra rigoureusement.

L'auteur fait voir ensuite que le *mouvement* modifie les attributs, et il arrive à cette conclusion, que si une entité, qui ne se révèle d'abord que par certains attributs, en décèle d'autres à d'autres moments dans des circonstances différentes, on pourra dire, si les premiers ont été constatés au repos, que *les derniers sont le résultat du mouvement plus ou moins rapide de l'entité dont il s'agit*.

Partant de là, M. Love, après avoir montré que la chaleur et la lumière *coexistent toujours et d'une manière distincte*, en conclut que ce sont des attributs et non des entités.

Ce ne sont pas des attributs des corps pondérables. Appartiendraient-ils à l'électricité, ou l'électricité serait-elle un attribut comme la chaleur, la lumière ? L'auteur fait voir que l'électricité, qu'il démontrera plus tard être *une substance unique*, est une véritable entité ; qu'elle en a les caractères au repos ; mais qu'en outre, lorsqu'elle est animée d'une très-grande vitesse, elle donne lieu aux phénomènes *de lumière, de chaleur et de son*. Ce qui confirme l'observation faite précédemment, que lorsqu'une entité reconnue au repos par certains attributs en décèle d'autres variables dans des circonstances différentes, ces derniers sont le

(1) L'auteur entend par *impondérable* ce qui échappe à l'action de la pesanteur.

résultat du mouvement plus ou moins rapide de l'entité en question :

Donc la *lumière*, la *chaleur*, le *son*, sont des attributs manifestés par l'électricité en mouvement.

Mais ces mêmes attributs n'appartiennent-ils pas, à divers degrés, à tous les corps? Non, et cela ne peut faire question pour la chaleur et la lumière. Reste le son. Ici M. Love, s'appuyant sur les effets mécaniques que produirait l'air ondulant avec une vitesse de 340 *mètres par seconde*, la vitesse de l'ouragan le plus violent n'étant que de 46 mètres rejette la possibilité d'une intervention de cet agent dans la production du son, pareille à celle que l'on a supposée. Il fait comprendre qu'il n'y a que le fluide électrique, qui est dans l'air, qui par sa densité infiniment faible (1) soit capable de se mouvoir avec la vitesse constatée, sans qu'il résulte une quantité d'action mécanique funeste à un organe aussi délicat que l'ouïe et même à l'organisme entier. M. Love examine d'ailleurs l'expérience de physique du timbre résonnant sous la cloche d'une machine pneumatique, et prouve qu'elle n'a nullement la valeur et la signification qu'on lui a attribuées. Puis il fait voir que le rôle de l'air et des corps solides dans la production du son est celui d'agents intermédiaires, au moyen desquels nous imprimons à l'électricité le mouvement nécessaire à la manifestation du phénomène. C'est ainsi *seulement* que l'on peut se rendre compte pourquoi une cloche en métal, donnant la *même note* que le gros bourdon d'un jeu d'orgue avec ses ondes aériennes de 32 pieds, n'a que des mouvements presque imperceptibles. C'est que le son étant le résultat d'une certaine quantité d'action imprimée au fluide, on conçoit que le métal, étant beaucoup plus dense que l'air, n'ait besoin pour le produire que d'un déplacement de ses molécules infiniment plus faible...; ajoutant ensuite quelques développements sur l'existence forcée du fluide, dans les espaces planétaires, sur le fait que l'homme avec ses faibles moyens lui fait déjà produire une lumière égale en intensité au tiers de celle du soleil, il repousse le fluide hypothétique appelé *éther*, et conclut que la *lumière*, la *chaleur* et le *son* sont des attributs appartenant exclusivement à l'*électricité*.

M. Love fait voir ensuite que c'est au moyen de mouvements vibratoires allant rapidement en augmentant, du son à la chaleur, de la chaleur à la lumière, que le fluide électrique produit ces différents ordres de phénomènes. Ce qui ressort assez clairement, pour les solides, du mouvement vibratoire imprimé à une barre de fer, qui, sous cette action constante et accélératrice, fait d'abord entendre un son, s'échauffe graduellement et finit par devenir lumineuse. Il montre d'ailleurs que ces mouvements imprimés au fluide doivent se maintenir à l'état vibratoire pour être transmis à nos sens.

Mais outre les divers phénomènes dont il vient d'être question, M. Love rappelle que le fluide des machines a toujours une certaine odeur phosphorée; celle de la foudre la développe également et parfois aussi celle du soufre enflammé. Quelle est la cause de ce phénomène? ne serait-il pas dû aussi à un état vibratoire particulier du fluide? On ne saurait en douter; M. Love cite plusieurs exemples d'odeurs semblables dégagées par le fer avant d'arriver à la chaleur rouge. Or, il suffit de montrer que le fluide dégage une seule odeur, dans les mêmes circonstances, *par un état vibratoire particulier*, pour conclure rigoureusement qu'il peut les produire toutes, de même que produisant un son par un certain nombre de *vibrations* ayant une certaine *amplitude*, il les produit tous par les modifications de ces deux termes du mouvement vibratoire.

Passant alors en revue les sensations appartenant aux divers organes il montre qu'elles sont produites, pour la plupart, ainsi qu'on vient de le voir, par des états vibratoires particuliers du fluide et conclut, en présence de la simplicité ordinaire des procédés naturels, que le goût ne saurait échapper à cette règle, et qu'en conséquence *toutes nos sensations sont dues à diverses catégories de vibrations du fluide électrique ne différant entre elles que par leur nombre et leur amplitude.*

Pour clore la démonstration générale qui précède, M. Love cite, comme preuve expérimentale récapitulant la série des phénomènes qu'il vient d'examiner, la production spontanée de ces phénomènes par l'exemple d'une barre de fer passant naturellement par les états vibratoires qui les constituent. Ainsi une barre de ce métal, chauffée à blanc, nous donne l'impression de la lumière blanche, de la lumière rouge, de diverses intensités de la chaleur et *du son*. Il renvoie pour la preuve de ce dernier phénomène à l'article publié par M. Figuier, sous le titre de *Métaux chanteurs*, dans le tome II de son *Année scientifique* 1858. Il annonce ensuite qu'il passera successivement en revue tous les faits principaux de la physique pour y puiser une nouvelle confirmation du système qu'il vient de poser dans ses termes les plus généraux.

Il commence aussitôt par *l'examen du son dans ses rapports avec la lumière*. Il se demande s'il y a une loi générale qui relie le nombre de vibrations à leur amplitude, dans toute la série infinie des phénomènes compris entre ceux du son et de la lumière, et montre que s'il y en a une, comme c'est probable, elle ne peut être exprimée en égalant le produit du nombre des vibrations y et de leur amplitude x à une constante, c'est-à-dire que l'on ne peut avoir $xy = a$.

Cela est en contradiction avec l'opinion professée en physique qui veut *que les sons, quels que soient leur ton, leur timbre et leur intensité, se propagent avec la même vitesse.* Mais M. Love fait remarquer que si l'on prouve que la différence d'arrivée à l'oreille des sons embrassés par l'échelle musicale est trop petite pour être appréciable aux distances ordinaires d'audition, les expériences sur lesquelles on s'appuie pour entretenir cette idée ne prouveront rien du tout. C'est ce qu'il établit plus loin après avoir déterminé une formule, fondée sur l'accroissement de vitesse des sons à mesure que leur acuité augmente.

Une formule satisfaisant à la condition de donner une vitesse variable V appartient nécessairement à une courbe hyperbolique, se rapprochant plus rapidement de l'axe des x que de l'axe des y et doit avoir la forme :

$y = \frac{a}{x^2}$ et comme $x \times y = V$, $x^2 = \frac{V^2}{y}\frac{2}{y}$, et par conséquent $a = \frac{V^2}{y}$.

Appliquant à cette formule la vitesse du son du canon, et considérant ce son comme le maximum d'intensité de celui correspondant au sol de la voix de l'homme de 396 vibrations par seconde, on obtient :

$$y = \frac{292}{x^2} \text{ ou bien } y = \frac{V^2}{292}.$$

En introduisant dans la première de ces formules l'amplitude de la vibration de la lumière rouge tirée directement du spectre solaire, et que Frauenhofer et Fresnel ont trouvé être égale à 645 millionièmes de millimètre, il s'ensuivrait, si la lumière était due aux vibrations du même agent que le son et soumise à la même loi, que le nombre de vibrations correspondant serait

$y = 704,283,000,000,000$ en nombres ronds,

et la vitesse de transmission de cette lumière tirée de la deuxième formule devrait être

$$V = \sqrt{292 \times 704,283,000,000,000} = 453,000,000 \text{ mètres}$$

La vitesse de transmission de la *lumière blanche réfléchie* par un satellite de Jupiter, a été trouvée être de 3,200,000,000 de mètres par seconde. Ces deux nombres, quoique différents sont concordants; car la lumière rouge en question est la plus voisine de la lumière blanche solaire, la plus intense; tandis que l'autre, n'étant que la lumière blanche réfléchie, doit appartenir à un degré inférieur de l'échelle des gammes lumineuses. Cette concordance contribue certainement à confirmer l'identité des agents qui produisent la lumière et le son. On peut encore invoquer à l'appui de cette opinion ce fait d'observation générale, que, dans les mêmes circonstances, les sons se propagent mieux la nuit que le jour. Or, la lumière et le son étant dus à des vibrations d'un ordre différent du même agent, on conçoit que les premières puissent contrarier et atténuer les secondes dans une certaine mesure.

Passant ensuite à l'application de cette formule aux sons produits dans un théâtre de 50 mètres de profondeur à partir de l'avant-scène, en prenant des sons écartés de trois octaves et demie, circonstances qui ne se présentent jamais, M. Love fait voir que dans cette hypothèse extrême la différence de vitesse d'arrivée à l'oreille ne serait que de 83 millièmes de seconde; différence plus faible que celle observée fréquemment dans un chœur entre les basses et les dessus attaquant le même accord. En rentrant dans les cas qui se rencontrent en pratique, dans un théâtre de la plus grande dimension, comme celui de Saint-Charles à Naples, ayant 26 mètres de profondeur à partir de l'avant-scène jusqu'au rang le plus éloigné des auditeurs, la différence descendrait au-dessous de 20 millièmes de seconde. On ne peut donc conclure de l'harmonie des sons d'un orchestre perçus à distance, que ces sons, quelle que soit leur acuité, se propagent avec la même vitesse. Tout ce que l'on peut dire, c'est que ce résultat est souvent obtenu. Mais cela tient alors, ainsi qu'on le verra plus loin, à ce que la différence de vitesse des sons ayant le *même*

(1) Le fluide électrique n'est pas impondérable d'une manière absolue, puisqu'il produit des effets mécaniques considérables, et que cela ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une vitesse et d'une *certaine masse*. Mais ces effets étant en raison du carré de la vitesse, et la vitesse pouvant être énorme, on peut se rendre compte que, pour produire le même effet sous le même volume et la même pression, la densité du fluide pourrait n'être que la centrillionième partie de celle de l'air. Quand, en réalité, cette densité serait un million de fois plus grande, la densité du fluide serait telle qu'il pourrait passer avec facilité à travers les corps les plus denses.

degré d'intensité peut être entièrement effacée en produisant ces sons à des degrés relatifs d'intensité, et par suite avec des amplitudes capables de racheter la différence dans le nombre des vibrations.

M. Love démontre ensuite que la vitesse des sons est variable, non-seulement pour les sons divers, mais qu'elle l'est aussi pour le même son suivant son intensité. Cette proposition n'infirme en rien ce qui a été dit relativement à la formule de la transmission du son ; parce que cette formule s'applique aux sons produits avec leur maximum d'intensité et d'amplitude. Il entre dans quelques développements pour expliquer ce qu'il entend par maximum d'intensité d'un son, et le signe auquel on le reconnaît. Et enfin après avoir indiqué comment il faut comprendre que les sons se propagent à l'air libre et dans les tuyaux, il fait voir que l'expérience dans laquelle M. Biot a fait jouer de la flûte à l'extrémité d'un tuyau de 950 mètres ne prouve nullement que tous les sons se propagent avec une égale vitesse.

M. Love termine la première partie de son travail comme il suit :

« Les considérations et investigations particulières auxquelles nous venons de nous livrer sur l'acoustique dans ses rapports avec la lumière, en même temps qu'elles redressent de graves erreurs, viennent donc corroborer la démonstration générale de ce fait, que l'électricité est le seul agent dont l'action mécanique, variable sur nos organes, produit nos diverses sensations. Cette démonstration empruntera encore une force nouvelle de l'examen des autres parties de la physique.

» En attendant, mettant un instant de côté les raisons et les faits sur lesquels nous nous sommes appuyé, et nous reportant à la simplicité admirable des moyens que la nature met en œuvre pour résoudre les problèmes les plus délicats et que la science nous révèle à mesure qu'elle fait un pas en avant ; remarquant d'un autre côté, dans l'industrie, les effets si variés produits par un *même moteur* dont l'action est modifiée suivant la *forme des récepteurs de la force motrice* ; et enfin revenant à la machine humaine dans laquelle nous discernons, entre autres, cinq récepteurs différents pour nos diverses sensations ; pouvons-nous admettre un instant que la nature se soit montrée moins intelligente que l'homme qui est son œuvre, et qu'elle ait employé cinq moteurs différents là où nous concevons clairement qu'un seul peut suffire ? Peut-on méconnaître que le système que nous avons exposé dans les pages précédentes ne tire déjà de ce simple rapprochement un degré de probabilité très-voisin de la certitude ?

» Dans le nouvel ordre d'idées, la physique et la physiologie ne sont plus qu'une extension de la *mécanique*. Il n'y a partout, en effet, que mouvement, transformation de mouvement, travail mécanique dont les résultats sont une modification des corps inertes, une modification continuelle, définitive ou accidentelle et temporaire, des tissus et des organes. Mais il y a toujours aussi, dans tout cela, un agent qui préside à tous ces changements, qui les voit, les sent, les juge. Il y a là de nouveaux attributs qui, eux aussi, réclament leur entité. Nous en parlerons plus tard. »

M. le président remercie M. Love de son intéressante communication, et l'invite à vouloir bien donner la suite à la prochaine séance.

Séance du 18 mai 1860.

Présidence de M. Laurens, vice-président.

M. Love donne lecture de la deuxième partie de son mémoire intitulé : De l'identité des agents qui produisent le *son*, la *chaleur*, la *lumière*, etc.

L'auteur revient sur la variabilité dans la vitesse de transmission des sons pour citer à l'appui de son opinion de nouveaux faits qui lui ont été communiqués et qui la confirment. C'est d'abord une expérience faite par le capitaine Parry dans les mers du Nord, dans laquelle le commandement de faire feu arrivait à l'oreille d'auditeurs éloignés après le bruit du canon. Ce sont ensuite des observations faites par M. Montigny et lues à l'Académie de Bruxelles, et desquelles il est ressorti clairement que la vitesse du son du tonnerre pouvait dépasser 2,000 mètres par seconde. M. Love entre ensuite dans de nouveaux détails sur les divers degrés d'intensité d'un même son, pour faire comprendre comment les sons différents par leur degré relatif d'intensité et leur acuité pouvaient arriver à l'oreille, en même temps, à des distances beaucoup plus grandes qu'on ne serait porté à le croire au premier abord, d'après ce qui a été dit sur ce sujet dans la première partie de son travail.

Il aborde ensuite les phénomènes de l'optique et rappelle que les physiciens avaient été amenés insensiblement à attribuer la lumière aux vibrations d'un agent spécial appelé *éther*, et montre qu'ils n'eussent pas éprouvé le besoin d'inventer un nouveau fluide et qu'ils eussent reconnu dans l'électricité la cause unique de la lumière, s'ils n'avaient été retenus par la malencontreuse théorie des deux électricités. Il exprime ensuite l'opinion que le fluide électrique étant un agent matériel auquel s'appliquent les notions habituelles de la mécanique dans ses manifestations sonores, il doit en être de même des phénomènes lumineux qui lui sont dus. Et l'on ne doit chercher et ne s'attendre à voir dans la *réflexion*, la *réfraction*, la *dispersion*, la *polarisation*, les *interférences* que des états dynamiques différents du même fluide ayant leurs analogues dans les mouvements des gaz, et auxquels on n'a donné des noms particuliers que parce qu'ils se traduisent à l'œil d'une manière plus sensible. Il passe rapidement en revue ces divers phénomènes et y trouve la confirmation de l'opinion qui vient d'être rappelée.

M. Love examine ensuite le rôle de l'électricité dans les phénomènes calorifiques. Il fait voir son action dans la dilatation d'une barre chauffée et son accumulation forcée dans le changement d'état du solide entrant en fusion et désigné en physique sous le nom de *calorique latent*. Puis comparant le mouvement du fluide dans une barre ou un fil avec le mouvement de l'air dans un tuyau, il explique comment il se fait que dans l'échauffement d'une barre, qui n'est pas autre chose qu'une incorporation de fluide électrique supplémentaire à l'état de vibration, l'électricité ne trahit pas sa présence au galvanomètre. Ce cas a son analogue dans l'air s'écoulant dans un tuyau en restant en équilibre avec la pression atmosphérique. Le manomètre, dans ce cas, est muet comme l'est le galvanomètre dans le cas précédent. Mais les deux instruments parlent si les deux fluides continuant à affluer dans leurs canaux respectifs on vient à gêner leur mouvement ou leur sortie, par un obturateur au tuyau d'air, par une soudure à la barre de fer ou une torsion faite à son extrémité. On a, dans ce dernier cas, un courant appelé *thermo-électrique*. Suivant M. Love, ce courant existait auparavant et il a été rendu simplement apparent par l'obstacle apporté à son mouvement.

Les phénomènes électriques montrent qu'il y a au moins un agent qui les produit. Le deuxième n'a été inventé que pour expliquer certains faits dont on n'avait pas trouvé la solution en s'en tenant à un fluide unique. Certains physiciens considèrent cette hypothèse comme une réalité. M. Love, examinant les théories de la machine électrique et de l'électrisation par influence, fait voir que ces théories sont fausses et que l'hypothèse de deux fluides n'est d'aucun secours pour expliquer les phénomènes en question (1). Il affirme, au contraire, que rien n'est plus facile d'en donner une explication simple et suffisante en reconnaissant que l'électricité répond au signalement suivant :

« L'électricité est un gaz d'une subtilité extrême qui pénètre tous les corps et dont chaque corps, sous une pression atmosphérique et un état hygrométrique déterminés, contient toujours la même quantité. La moin-

---

(1) M. Love discute dans les termes suivants la théorie officielle de l'électricité par influence.

« Deux sphères A et B étant mises en présence ; l'une A supposée chargée d'électricité vitrée, l'autre B à l'état neutre, l'électricité de celle-ci est décomposée (par influence, bien entendu). La résineuse se porte du côté du corps B, la vitrée est refoulée de l'autre côté. Les choses étant dans cet état, si l'on touche le côté du corps B opposé au corps A, la mécanique reprend ses droits et l'électricité vitrée de B s'écoule dans le sol. Mais ce qu'il y a d'extraordinaire, c'est que si l'on touche l'autre côté où il n'y a, d'après la théorie, que l'électricité résineuse, c'est encore la vitrée qui s'écoule, sans doute à cause de son *horreur* pour l'électricité du même nom du corps A. M. Pouillet, qui qualifie ce phénomène de *remarquable*, très-remarquable, en effet, dans les conditions où il est présenté, l'explique différemment, mais d'une manière qui n'est ni plus heureuse, ni plus concluante.

» En effet, ce physicien admet que l'électricité naturelle du conducteur ou du doigt que l'on approche du corps B est aussi décomposée par influence et de la même manière que celle de ce corps par la présence de A ; que son électricité vitrée est refoulée dans le sol, et que la résineuse passe sur le corps B pour aller neutraliser, de l'*autre côté* où elle est accumulée, l'électricité vitrée de ce corps.

» Mais nous opposerons à cette invention l'objection suivante : Il est évident que la faculté que l'on prête au corps A de décomposer l'électricité naturelle des corps voisins *est limitée*, et alors il doit arriver de deux choses l'une : ou cette faculté est épuisée, ou elle ne l'est pas. Si elle l'est, on aura beau présenter un conducteur à l'extrémité résineuse du corps B, l'électricité de ce conducteur ne sera pas décomposée et il ne pourra y avoir, et en aucune façon, neutralisation de l'électricité vitrée de B. Ou bien la faculté de décomposition du corps A ne sera pas épuisée, et alors l'électricité naturelle du conducteur ou du doigt que l'on approche de B sera décomposée de la même manière que celle de ce corps. La vitrée sera refoulée dans le sol ou en arrière et la résineuse attirée. Mais alors, en vertu de l'*attraction* exercée par A sur l'électricité résineuse du doigt comme sur celle de B, en vertu de la *répulsion* entre les deux électricités du même nom, elle restera en place, à moins que l'on n'invente, pour la circonstance, une nouvelle force, la soustrayant à cette double influence et l'escortant sous bonne garde jusqu'à l'électricité du corps B où la *neutralisation* est censée s'effectuer. »

dre impulsion le met en mouvement. Le choc et le frottement le font sortir des interstices entre les molécules où il est logé et peuvent faire qu'il accuse sa présence par des signes extérieurs. Il s'écoule sur celui des corps frottants qui par sa structure moléculaire offre le moins d'obstacle à son mouvement. Accumulé à la surface des corps appelés *conducteurs*, il y est retenu, dans une certaine mesure, par l'air, comme ce gaz l'est lui-même dans une enveloppe plus ou moins perméable. Cependant il tend sans cesse à se mettre en équilibre sur des corps voisins qui en sont différemment chargés, comme l'eau dans les vases communiquants. Ce qu'il effectue en *trouant* son enveloppe aérienne, petit à petit, si le conducteur est rond; rapidement, s'il est parsemé de pointes; plus rapidement encore, si l'on établit des communications entre ces corps divers au moyen de baguettes métalliques. »

Partant de là, M. Love donne une nouvelle théorie de la machine électrique d'après laquelle le frottement et les vibrations imprimés au plateau de verre délogent l'électricité des interstices moléculaires et l'amènent à la surface. La force centrifuge la pousse, suivant le rayon, vers la circonférence où elle s'accumule à l'état de tension. Là elle rencontre de chaque côté une multitude de petits canaux métalliques par lesquels elle s'écoule et s'accumule sur le conducteur. L'électricité qui s'en va est remplacée par celle qui est appelée du sol par le vide électrique qui se fait au centre du plateau en vertu de la force centrifuge (1).

L'*électrisation d'un corps dite par influence* est expliquée par le refoulement de l'électricité naturelle du corps du côté opposé à celui dont on l'approche et que l'on a chargé d'électricité à l'état de tension, refoulement produit par le fluide qui s'échappe de celui-ci en trouant son enveloppe aérienne, du côté où son épaisseur a été réduite par le rapprochement des deux corps.

L'existence des deux électricités étant ainsi réfutée et ce que l'on a considéré comme tel n'étant, ainsi que le pensait Franklin, que deux états relatifs différents d'une même électricité, M. Love propose d'appeler *fluide à l'état positif* celui où la quantité d'électricité possédée par un corps est au-dessus de celle qu'il contient habituellement d'une manière non apparente: et *fluide à l'état négatif*, l'état opposé. Aux expressions vicieuses de *fluide positif et de fluide négatif* proposées par Franklin on pourrait substituer celles de fluide *condensé* ou *accumulé* et de *fluide raréfié*.

M. Love termine son examen de cette partie de la physique en rendant compte par sa théorie des actions attractives et répulsives qui ne sont que des actions mécaniques très-simples. Puis se fondant sur la répulsion ou plutôt l'écartement observé dans les balles de sureau électrisées, tenues par des fils rassemblés au même point, écartement dû aux petites atmosphères d'électricité qui entourent chacune des balles et qui paraissent en faire partie intégrante, il propose de jeter dans un conducteur en forme de panier ayant à son centre une sphère en cuivre à laquelle on pourrait imprimer un mouvement de rotation, une demi-douzaine de balles de sureau pour voir si elles ne se maintiendraient pas en l'air et à distance les unes des autres; et si elles ne seraient pas mises en mouvement de translation et de rotation sur elles-mêmes, par le mouvement rotatoire de la sphère centrale. M. Love attendra pour formuler toute sa pensée au sujet de ce phénomène qui, selon lui, doit se produire ainsi qu'il vient de le tracer, que l'expérience ait été faite et lui ait donné raison.

M. Love procède ensuite à l'explication des courants électriques terrestres en débutant par la proposition principale de l'électro dynamique qui, selon lui, contient toutes les autres et fournit l'explication des courants dits d'induction. Cette proposition est la suivante:

Lorsque deux courants se croisent, si rien ne s'oppose à leur mouvement, ils se disposent toujours de manière à cheminer dans le même sens.

M. Love explique ce phénomène en admettant qu'un courant électrique, dans un fil, détermine d'abord un appel d'électricité de l'extérieur ou du fil voisin, comme il se fait un appel d'air dans certains cas de l'écoulement de l'eau dans les tuyaux; que de plus il se forme autour des fils et par communication latérale du mouvement des courants extérieurs d'électricité atmosphérique dans le même sens que le courant des fils. Dès lors, si deux courants électriques se croisent à une distance telle que les courants extérieurs puissent se toucher et réagir l'un sur l'autre efficacement, ils tendront naturellement à marcher de concert et entraîneront avec eux les courants principaux auxquels ils doivent naissance.

Quoi qu'il en soit, en examinant l'action des uns sur les autres des courants astatiques, des courants sur les aimants et réciproquement; constatant ensuite la direction prise par un courant circulaire se mouvant dans un plan vertical, on est forcé de reconnaître que l'aiguille aimantée est un solénoïde et qu'il doit exister à l'intérieur de la terre et jusqu'à la surface un courant électrique dirigé à peu près de l'est à l'ouest. Quelle est la nature de ce courant, à quoi est-il dû? M. Love fait voir que ce ne peut être un courant thermo-électrique, ainsi que l'ont supposé les physiciens. Il doit y avoir un grand nombre de ces courants dont la direction varie suivant la nature de l'écorce terrestre et les changements fréquents dans l'état de l'atmosphère. Ces sortes de courants ne peuvent produire en général, comme les aurores boréales, que les perturbations de l'aiguille. Si l'on imagine au contraire deux sphères, l'une A fortement électrisée, et l'autre B beaucoup moins, ou même à l'état naturel, et qu'on les approche suffisamment l'une de l'autre, la dernière, suivant l'ancienne théorie, sera électrisée par influence, c'est-à-dire qu'il y aura du côté opposé au corps A une accumulation de son électricité diminuant en intensité en allant vers les pôles. Dès lors si l'on suppose que la sphère B tourne sur elle-même autour d'un axe perpendiculaire à la ligne qui joint les centres des deux sphères, la zone d'électricité accumulée se déplacera incessamment et formera un courant dans le sens inverse du mouvement de rotation. A la place des deux sphères, que l'on mette le soleil et la terre, et l'on reconnaîtra qu'il existe sur celle-ci un courant de même nature, dont la régularité, l'étendue et le sens montrent clairement qu'il doit être la cause de l'orientation habituelle de l'aiguille aimantée. Dans cet ordre d'idées, le méridien magnétique doit être perpendiculaire au plan de l'écliptique et faire avec le méridien terrestre le même angle que le plan de l'écliptique fait avec l'équateur et éprouver les mêmes variations séculaires. En ce moment le premier est de 22°, le second de 23°. Ils ont éprouvé tous les deux des variations séculaires qui n'ont pas été assez bien observées pour que l'on puisse dire que cette relation, entre les deux angles, existe toujours; mais cela est plus que probable, sauf les écarts dus à d'autres causes qu'il s'agit de découvrir.

Quant aux perturbations diurnes, M. Love en voit la cause dans la différence des surfaces d'évaporation des deux hémisphères austral et boréal, où les mers sont dans le rapport de 8 à 5; ce qui dès l'apparition du soleil doit produire dans le premier un dégagement d'électricité dont une partie s'élève avec la vapeur d'eau et l'autre s'écoule du sud au nord. Plus tard c'est un courant thermo-électrique des continents à la mer qui produit une perturbation dans le sens inverse.

M. Love termine cette nouvelle communication en donnant l'explication de la rotation de l'aiguille aimantée sous l'influence du mouvement de rotation, à distance, d'un plateau métallique, expérience imaginée par Arago et dont le célèbre physicien n'a pas trouvé la cause. La force centrifuge accumule l'électricité naturelle du plateau vers sa circonférence, comme dans la machine électrique, et l'y établit à un certain état de tension. Cette électricité constitue un véritable courant, dans le sens du mouvement de rotation du disque, lequel a sur l'aiguille l'effet ordinaire de déviation. Mais il arrive un instant où la communication latérale du mouvement l'emporte sur l'action directrice du courant terrestre, et le disque entraîne l'aiguille dans son mouvement. Il suit de cette explication que l'effet du plateau sur l'aiguille doit être d'autant plus marqué qu'il est formé d'une substance plus conductrice offrant, par conséquent, le moins d'obstacles au déplacement du fluide. On a observé, en effet, que les métaux sont tout particulièrement propres à cette expérience, le cuivre principalement; tandis qu'avec le bois et le verre l'effet était peu sensible. Il faudrait, évidemment, pour ces dernières substances, joindre à l'action de la force centrifuge celle des vibrations produites par le frottement, comme dans le cas du plateau de la machine électrique.

M. le président présente quelques observations à l'appui de la variation de vitesse des sons, et il invite M. Love à étayer son travail de quelques nouvelles expériences, et entre autres de celle dont il vient d'entretenir la Société. Il pense qu'il trouvera facilement dans les nombreux laboratoires de Paris tout le concours qu'il lui faut pour cela.

M. Faure demande que M. Love veuille bien expliquer par sa théorie l'électricité dissimulée du condensateur et de la bouteille de Leyde.

M. Limet appelle aussi l'attention de l'auteur du mémoire sur les courants d'induction dont la théorie laisse beaucoup à désirer et qui d'ailleurs se trouve complétement mise en défaut par la machine électro-magnétique de Nollet dont il a rendu compte à la Société dans sa séance du 17 février. Il présume que M. Love est sur la voie qui doit conduire à l'éclaircissement de cette importante question.

M. Love répond qu'il ne demande pas mieux que de faire des expériences et qu'il s'efforcera de répondre au vœu de M. le président.

(1) M. Faure a fort heureusement caractérisé la machine électrique ainsi comprise, en l'assimilant à un ventilateur.

Il a encore une ou deux communications, sur le même sujet, à faire à la Société, et saisira cette occasion pour revenir sur les points qui lui ont été signalés par MM. Faure et Limet. Mais il fait dès à présent observer que s'il ne leur donnait pas, à cet égard, une entière satisfaction, cela ne prouverait rien contre sa théorie; car cela pourrait tenir à certaines particularités de l'équilibre ou du mouvement du fluide électrique qui nous sont encore inconnues et que l'avenir révèlera peut-être; ce qui se comprend d'autant mieux que nous sommes encore loin de savoir tout sur le mouvement des liquides et des gaz, agents autrement saisissables que l'électricité.

M. Richoux donne ensuite communication d'une note sur quelques modifications des disques-signaux proposées par MM. Desgoffe et Jucqueau.

Dès l'origine des chemins de fer on a senti la nécessité d'indiquer, par des signaux faits aux mécaniciens, les points de la voie qu'ils ne devaient pas franchir.

Lorsque les embarras qui nécessitent l'arrêt des trains se renouvellent périodiquement et aux mêmes points, aux stations, par exemple, les signaux sont faits à l'aide d'un appareil appelé disque ou mât, signal qui consiste en un disque en tôle de 1m,00 de diamètre, mobile autour d'un axe vertical, de manière à pouvoir se présenter parallèlement ou perpendiculairement à la voie, suivant que celle-ci est libre ou embarrassée; dans le premier cas, le disque se trouve effacé par rapport au mécanicien; dans le second cas, il présente sa face rouge qui commande l'arrêt; le mécanicien doit alors avancer au delà du disque pour se couvrir en cas d'un nouveau train et s'arrêter avant l'aiguille protégée par le disque, c'est-à-dire avant d'entrer sur la voie qu'il s'agit de fermer.

Les premiers disques furent d'abord placés auprès des aiguilles et manœuvrés directement par l'aiguilleur, mais l'accroissement de vitesse des trains, et l'augmentation du trafic ne tardèrent pas à imposer l'obligation de reporter les disques en avant des aiguilles et de les *manœuvrer à distance.*

Les disques furent alors mus au moyen d'un levier oscillant dans un plan vertical autour d'un axe horizontal. Ce levier placé près de la station fut mis en relation avec le signal, au moyen d'un ou deux fils agissant sur un levier ou sur une poulie fixée à la base de l'arbre porte-disque, de manière à le faire tourner d'un quart de tour.

La distance du disque au levier placé à la station fut de 500 mètres, mais l'accroissement de la longueur des gares résultant de l'augmentation du trafic fit augmenter cette distance, qui atteint aujourd'hui 1,000 et 1,200 mètres. On comprend la nécessité d'une si grande longueur de fil, quand on voit que certaines stations ont jusqu'à 1,000 mètres de longueur, soit 500 mètres de l'axe à l'origine des garages, et qu'il faut de 300 à 500 mètres pour que le mécanicien puisse arrêter son train.

La grande distance qui sépare alors le signal de la station fait que dans beaucoup de cas, la configuration du terrain ou des obstacles locaux s'opposent à ce que l'aiguilleur puisse voir le disque. De là la recherche des moyens propres à constater la réalité de la transmission du signal.

Au nombre de ces moyens figurent les mâts de retour ou signaux placés entre les disques principaux et la station en un point visible de la gare.

Les indications qui précèdent suffisent pour montrer que tout signal répétiteur doit satisfaire aux conditions suivantes: être commandé par le disque principal pour donner une répétition réelle, et se trouver à l'abri de dérangements particuliers.

Examinons comment MM. Desgoffe et Jucqueau remplissent ce programme, mais auparavant indiquons comment fonctionnent les disques: les appareils, avons-nous dit, peuvent être commandés par deux fils ou par un seul: dans le premier cas, l'un des fils agit seul pour amener le disque dans une direction perpendiculaire à la voie, et le second fil est entraîné par un mouvement de rotation imprimé au signal pour le premier.

Lorsqu'il n'y a qu'un seul fil, le levier de manœuvre agit sur ce fil pour amener le disque parallèlement à la voie (voie ouverte), et cet appareil est maintenu dans cette position sans le secours de l'aiguilleur, par un poids fixé à l'extrémité du levier de manœuvre qui a pris une position horizontale.

Un contre-poids placé à la base du mât tend constamment à ramener le disque dans sa seconde position, c'est-à-dire perpendiculairement à la voie ou au rouge (voie fermée), lorsqu'on soulève le levier de manœuvre de manière à laisser agir ce contre-poids.

Lorsque la manœuvre du signal se fait au moyen de deux fils, MM. Desgoffe et Jucqueau placent le mât de rappel entre le disque et le levier de manœuvre, en un point visible de la station. Le mât de rappel est en tout semblable au disque à distance, il est fixé entre les deux fils et porte à sa base un levier traversant le mât de part en part. Chaque extrémité de ce levier est reliée au fil le plus voisin par un bout de chaîne, allant du répétiteur vers le signal principal. Les deux portions de chaîne ainsi établies sont parallèles et se font vis-à-vis.

Par suite de ces dispositions, lorsqu'on vient à faire agir le levier de manœuvre, le fil qui par sa traction met le signal en jeu, se rapproche de la station, ramène à lui l'extrémité de la chaîne du répétiteur attachée à ce fil et la rapproche du mât. Par ce fait, la chaîne est détendue et se trouve sans action sur le répétiteur; mais par contre, le second fil entraîné par le signal principal tire la chaîne attachée à la seconde extrémité du levier que traverse le mât de rappel et le force à tourner, c'est-à-dire, à reproduire le signal déjà donné.

Si l'un des fils casse pendant la manœuvre, le répétiteur ne fonctionne plus, et par ce seul fait, l'aiguilleur est prévenu du dérangement.

Lorsque le signal est manœuvré par un seul fil, il faut évidemment, pour que le mât de rappel ne fonctionne qu'après le disque, que ce dernier dépasse la position dans laquelle on veut le fixer, de telle sorte que le contre-poids placé à son pied, le ramène à la position voulue en entraînant le répétiteur. Il suffit donc, pour obtenir ce résultat, de relier le répétiteur au fil de manière à ce qu'il puisse en suivre les mouvements et tourner d'un quart de tour.

On satisfait à cette condition en posant à la base du répétiteur un excentrique autour duquel s'enroulent deux chaînes dont les extrémités viennent se fixer sur le fil de part et d'autre du répétiteur.

La disposition employée par MM. Desgoffe et Jucqueau, pour permettre au levier de manœuvre de dépasser la position voie ouverte, et de revenir à cette même position, est assez mauvaise; elle serait avantageusement remplacée par la disposition suivante empruntée à la manœuvre Robert. Le guide du levier dans cette manœuvre est formé par un arc en fer flexible, portant un taquet d'arrêt, avec plan incliné. Le levier franchit aisément le taquet, lorsqu'il se présente dans le sens convenable; mais il se trouve arrêté lorsqu'il marche en sens inverse jusqu'à ce qu'on fasse fléchir l'arc pour dégager l'arrêt. Si dans ces conditions le fil vient à rompre entre le disque et le répétiteur lorsque le mât est à la position *voie ouverte*, le contre-poids du levier de manœuvre agit et entraîne le répétiteur qui vient indiquer le dérangement. Si le fil se casse entre le répétiteur et le disque, le contre-poids de ce dernier fait passer les deux signaux au rouge, c'est-à-dire à la position qui commande l'arrêt, et l'aiguilleur en est informé *de visu.* Enfin si la rupture du fil a lieu lorsque le signal est au rouge, les appareils restent au repos, par suite ne peuvent donner lieu à aucun accident, et le sifflet du mécanicien arrêté indiquant à l'aiguilleur que la voie est fermée, permet à celui-ci de constater la rupture et lui donne le temps d'aller au disque pour l'ouvrir.

Résumant ce qui précède, nous voyons que les mâts de rappel disposés par MM. Desgoffe et Jucqueau remplissent complétement les conditions ci-dessus énoncées et qu'ils ont, en outre, l'avantage de n'exiger pour leur établissement aucun fil supplémentaire.

Les mâts de rappel rendent les signaux visibles de la station et permettent de constater les dérangements qui pourraient survenir aux appareils par suite de la rupture des fils; mais ils laissent subsister les causes d'accidents qui peuvent survenir la nuit, lorsque le feu attaché au disque vient à s'éteindre ou que le verre rouge qui se place devant le feu pour indiquer l'arrêt vient à casser. On a récemment proposé l'emploi des piles thermo-électriques; mais il est évident que ces appareils ne peuvent indiquer si le verre rouge est cassé, ou si le noir de fumée qui se dépose sur les verres de la lampe, lorsque sa cheminée vient à rompre, n'est pas en assez grande abondance pour que la lumière ne puisse se transmettre à l'extérieur.

L'insuffisance de ce moyen laisse toute responsabilité à l'aiguilleur chargé de l'entretien et de la manœuvre des signaux; il a conduit à la recherche des signaux s'adressant directement au mécanicien.

Les signaux proposés dans ce but par M. Desgoffe et Jucqueau sont des cloches mises en mouvement par les disques. Le mécanisme employé pour leur manœuvre est constitué de la manière suivante:

Un bâti support en fonte, ayant à la partie supérieure la forme d'un manchon, reçoit un arbre vertical traversé par un arbre horizontal, terminé à chacune de ses extrémités par un petit galet. Ces galets traversent le manchon qui est évidé de manière à leur permettre de tourner d'un quart de tour et de monter lorsqu'on les soulève. — L'arbre vertical qui traverse le manchon reçoit une poulie clavetée, mise en relation avec le disque par une chaîne sans fin; les deux poulies sur lesquelles passe la chaîne ont même diamètre, de telle sorte que les mouvements angulaires du mât et de l'arbre des galets sont égaux.

La base supérieure de cette poulie sert de surface de roulement aux galets, et forme en même temps le point d'appui sur lequel repose l'axe vertical dont ils sont solidaires. Cette surface de roulement porte quatre encoches espacées à 90°.

Ces encoches peuvent être considérées comme appartenant à deux diamètres de la poulie espacés entre eux de 90°, la portion de circonférence comprise entre chaque extrémité de ces deux diamètres est occupée par une partie de surface hélicoïdale allant du fond d'une encoche à la partie supérieure de l'autre, et les deux surfaces ainsi situées aux deux extrémités des diamètres que nous venons de considérer, sont inclinées en sens inverse, afin que les deux galets puissent monter et descendre en même temps lorsqu'ils viendront à passer d'une encoche dans l'autre.

C'est également entre ces diamètres que se trouvent les évidements du manchon. Ces évidements sont à peu près triangulaires ; ils ont pour base horizontale l'arc que peut décrire la poulie, c'est-à-dire l'arc compris entre les deux encoches opposées; l'un des autres côtés du triangle est vertical et correspond à une des positions extrêmes du galet et lui sert de guide lorsqu'il vient à monter ; le troisième côté est formé par une hélice faisant un quart de tour, en sorte que si le galet monte, lorsqu'il est au pied de cette hélice, il est obligé de suivre cette courbe qui le ramène à toucher le second côté du triangle, c'est-à-dire lui fait parcourir en montant l'espace compris entre les deux encoches.

Ceci posé, si l'on soulève l'axe vertical qui porte les galets lorsque la voie est fermée, c'est-à-dire lorsque les galets sont appuyés contre l'arête verticale du triangle que forme l'évidement, cet arbre arrivé en haut de sa course et abandonné à lui-même, retombera dans la position qu'il occupait avant ce mouvement, et sa course pourra servir à mouvoir une cloche ; or si l'on suppose que ce soit la machine qui, en faisant fléchir le rail ou par tout autre moyen opère le soulèvement de l'arbre, la cloche sera mise en branle et donnera le signal d'arrêt, signal qui pourra également se trouver transmis à la seconde station par une seconde cloche.

(La suite prochainement.)

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une souscription est ouverte, du 10 au 20 octobre courant inclusivement, dans les bureaux du Comptoir d'escompte, rue Bergère, n° 14, pour l'émission de 40,000 actions nouvelles formant le complément du capital social du Comptoir.

Les actions sont émises au taux de 580 f., dont 500 applicables au capital et 80 à la réserve.

Le prix de chaque action est payable, savoir :

180 fr. au moment de la souscription ;
100 du 10 au 20 novembre 1860 ;
100 du 10 au 20 décembre 1860 ;
100 du 10 au 20 janvier 1861 ;
100 du 10 au 20 février 1861.

Tout versement qui ne sera pas effectué aux époques ci-dessus fixées sera passible d'un intérêt de retard de 5 0/0.

Il sera bonifié aux souscripteurs qui devanceront ces termes un intérêt égal au taux d'escompte de la Banque de France.

Les actions nouvelles entreront en partage des bénéfices à partir du 1er janvier 1861 et auront droit, comme les anciennes, au dividende payable le 1er août prochain.

Le bénéfice de la souscription est exclusivement réservé aux actionnaires qui seront admis à souscrire un nombre d'actions de la nouvelle émission égal à celui des titres qu'ils possèdent et qui devront être représentés pour être frappés d'une estampille.

Ils pourront, en outre, souscrire éventuellement et par préférence un semblable nombre d'actions dans les titres qui pourraient rester disponibles.

Cette seconde souscription étant réductible suivant l'importance des demandes de même nature, les versements y afférents ne seront réclamés qu'après la répartition qui sera opérée entre les souscripteurs dans les dix jours qui suivront la clôture de la souscription, et qu'en raison du nombre d'actions qui leur aura été attribué dans cette répartition.

EMPRUNT DES VILLES DE ROUBAIX ET DE TOURCOING (NORD)

Autorisé par la loi du 6 juillet 1860, conditions approuvées par le gouvernement.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE.

Cet emprunt est divisé en 60,000 (soixante mille) obligations de CINQUANTE francs chacune, remboursables en cinquante-cinq années, à l'aide de deux tirages par an.

Les tirages se feront publiquement aux hôtels de ville de Roubaix et de Tourcoing le 1er février et le 1er août de chaque année. Le premier tirage aura lieu le 1er février 1861.

Ces tirages donnent droit aux remboursements suivants :

24	Obligations à raison de	25,000	fr.	chacune.
20	»	20,000		»
24	»	10,000		»
66	»	5,000		»
332	»	1,000		»
450	»	500		»
470	»	200		»
6.966	»	100		»
51,648	»	50		»
60,000				

Les obligations sorties seront payées trois mois après chaque tirage.

Les obligations sont émises au cours de 45 fr. chacune, payables comme suit :

10 fr. en souscrivant,
15 fr. le 1er décembre 1860,
20 fr. le 1er janvier 1861.

En cas de retard de paiement, le porteur sera passible des intérêts, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du huitième jour après l'échéance.

A défaut de paiement d'un terme échu dans le délai d'un mois, à partir de l'échéance, le montant de l'obligation sera exigible en totalité, et elle pourra être vendue jusqu'à due concurrence.

Les porteurs auront la faculté d'anticiper en bloc les deux termes de paiement avec bonification de l'intérêt en leur faveur à 3 0/0 l'an.

La souscription demeurera ouverte, du 18 au 31 courant :

A ROUBAIX, à l'hôtel de ville ;
A TOURCOING, à l'hôtel de ville ;
A PARIS, chez MM. SIMON, EMDEN ET C., banquiers (un bureau spécial sera établi à cet effet, 11, *rue Drouot*), où l'on délivre des prospectus détaillés de l'emprunt et du tableau des tirages.

Si les demandes dépassaient le nombre des obligations à émettre, un avis ultérieur ferait connaître le plus promptement possible la proportion dans laquelle chaque souscription devrait être réduite.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à 3 jours de vue 2 1/2 0/0
— à 90 jours.... 3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Mis G. D'AUDIFFRET.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE XÉRÈS A CADIX (PAR LE TROCADERO)

Tête de la ligne de Séville-Xérès-Cadix

Longueur du chemin, 27 kilomètres.

Recettes du mois d'août 1860.

78,038 voyageurs.........fr.	101,488 96
Marchandises...............	34,490 85
fr.	135,979 75
Recettes antérieures depuis le 1er juillet................	115,375 05
Recette totale.............	251,353 80
En 1859..................	217,845 66
Augmentation en 1860......	33,508 14

Jerez de la Frontera, 4 septembre 1860.

Signé, LUIS DIEZ.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859 — 1051 —
12e année. — 40e semaine.
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

213.187 Voyageurs	592 574 10
Bagages, Marchandises, etc.	813.948 20
Total	1.406.522 30
Recettes antérieures	46.087.520 10
Total	48.094.052 40
40e semaine de 1860	1.406.522 30
Semaine correspondante de 1859	1.283.976 80
Différence	122.545 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860	48.094.052 40
— — 1859	44.876.769 46
Différence	3 217.272 94

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil.
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

149.146 Voyageurs	642.714 20
Bagages, Marchandises, etc.	901 875 15
Total	1.544.580 35
Semaine correspondante de 1859	1.450.441 95
Semaine correspondante de 1858	1.324 795 34
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	94.147 40
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	219.794 01
Recettes depuis le 1er janvier 1860	49.948.195 25
— — 1859	49.036.411 34
Différence en faveur de 1860	911.783 91

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Septembre 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

11.832 Voyageurs	50.677 28
Bagages, Marchandises, etc.	36.123 30
Total	86.800 58
Mois correspondant de 1859	58 280 33
Différence	28.520 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	546.527 56
— — 1859	443 236 22
Différence	103.291 34

Ligne de Montauban à St-Christophe
1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

21.649 Voyageurs	49.887 94
Marchandises, etc.	105.577 15
Total	155.465 09
Mois correspondant de 1859	141.987 13
Différence	13.477 96
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	1.458.216 94
— — 1859	1.098.141 37
Différence	360.075 57

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

102.018 Voyageurs	62.336 »»
Bagages, Marchandises, etc	1.738 »»
Total	64.071 »»
Mois correspondant de 1859	61.630 35
Différence	2.440 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	476.738 21
— — 1859	467.386 55
Différence	9.351 66

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 86 kilomètres.

5.336 Voyageurs	22.980 61
Bagages, Marchandises, etc.	74.829 28
Total	97.809 89
Recettes depuis le 1er janvier 1860	740.634 36

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1146 —
1858 — 1346 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

223.158 Voyageurs	971.925 35
Bagages et Marchandises	1.483 522 74
Total	2.455 448 09
Semaine correspondante de 1859	2.184.449 29
— — de 1858	1.860.697 83
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	270.998 80
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	594.750 26
Recettes depuis le 1er janvier 1860	74 309 374 40
— — 1859	77.368.262 12
Différence	3.058 887 72

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.
1860. Longueur exploitée 832 kilomètres
1859. — [illegible] —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

35.196 Voyageurs	142.842 40
Bagages et Marchandises	260.308 65
Total	403.151 05
Semaine correspondante de 1859	379 324 80
Différence	23 824 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	13.421.851 10
— — 1859	11.662.114 30
Différence	1.759.736 80

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1199 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

320.298 Voyageurs	615.135 65
Marchandises, etc. — Grande vitesse	104.862 15
— — Petite vitesse	473.721 85
Total	1.193.719 65
Semaine correspondante de 1859	1.174 691 08
Différence	19.028 57
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	39.518.096 60
— — 1859	37.860.125 01
Différence	1.657.971 59

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 954 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

181.691 Voyageurs	506.285 25
Bagages, Marchandises, etc.	807.860 22
Total	1.314.154 47
Semaine correspondante de 1859	1.296.496 73
Différence	17.657 74
Recettes depuis le 1er janvier 1860	45.429.431 04
— — 1859	42.892.043 25
Différence	2.537.387 79

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 19 kilom.
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

2.851 Voyageurs	3.148 10
Bagages, marchandises, etc.	83 75
Total de la semaine	3.231 85
Recettes depuis le 4 juin 1860	51.533 08

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 214 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860

58.625 Voyageurs	210.294 51
Bagages, Marchandises, etc.	375 877 90
Total	586.172 41
Semaine correspondante de 1859	482.657 88
Différence	103.514 53

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	18.780.828 07
— — 1859	17.160.773 19
Différence	1.620 054 88

NOUVEAU RÉSEAU. — Septembre 1860
Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.
Longueur exploitée : 93 kilomètres.

16.690 Voyageurs	60.404 57
Bagages, Marchandises, etc	28.673 80
Total	89.078 37
Recettes depuis le 1er janvier 1860	540.763 78

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 221 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860

20.574 Voyageurs	77.207 30
Bagages et Marchandises	90.630 31
Total	167.837 61
Semaine correspondante de 1859	156 060 44
Produit kilométrique annuel, en 1860	37.885 42
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus.	14.90 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	44.49 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.069 135 43
— — 1859	5.014.799 59

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Renson.* }
1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 161 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

18.850 voyageurs	31.292 99
Bagages, Marchandises, etc.	54.212 11
Total	85 505 10
Semaine correspondante de 1859	82.346 84
Différence	3.158 26
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.708 846 27
— — 1859	2.420.817 97
Différence	288.028 30

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860

14.468 Voyageurs	31.222 85
Bagages, Marchandises, etc.	32.693 15
Total	63.916 »»
Semaine correspondante de 1859	62 434 80
Différence	1.481 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.168.348 61
— — 1859	2.069.838 94
Différence	98.509 67

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

Voyageurs	2.416 10
Bagages, Marchandises, etc.	26 003 50
Total	28.419 60
Semaine correspondante de 1859	20.394 90
Différence	8.024 70
Recettes depuis le 1er janvier 1860	878.971 70
— — 1859	926 520 15
Différence	47.548 45

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 23 au 29 septembre 1860.
RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1102 kil. — — 1859, 1101 kil.

121.305 Voyageurs	319.569 85
Bagages et Marchandises	559.123 30
Transports militaires	132.380 92
Total	1.011.074 07
Semaine correspondante de 1859	1.102.903 95
Différence	91.829 88

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 221 kil.

39.627 Voyageurs	85.897 50
Bagages et Marchandises	34.303 55
Transports militaires	2.949 »»
Total	123.150 05
Semaine correspondante de 1859	135.718 98
Différence	12.568 93

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1322 kil.

En 1860	1.134.224 12
En 1859	1.235.622 93
Différence	101.398 81

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1328 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	32.991.426 43
En 1859	46.078.194 67
Différence	13.086.768 24

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab
1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres. 1859. — 1323 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860

51.309 Voyageurs En florins	142.175 »»
1.095.774 »» quintaux Marchandises	302.682 »»
Total	444.857 »»
Semaine correspondante de 1859	365 614 »»
Différence	79.243 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	14.208.751 »»
— — 1859	13.440.250 »»
Différence	768.501 »»

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres. 1859. — 214 —
Du 23 au 29 septembre 1860.

33.630 Voyageurs		63.374 40
Bagages, Marchandises, etc.		41.161 13
Recettes diverses		1.266 80
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis		33.445 61
Transports militaires		750 17
Total		139.998 11
Recettes correspondantes de 1859	121.874 01	135.413 88
Transports militaires	13.539 87	
Différence		4.584 23
Recettes depuis le 1er janvier 1860		4.820.558 33
— — 1859		5.467.393 89
Différence		646.835 56

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 23 au 29 septembre 1860.
Ligne d'Alicante.
1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres. 1859. — 462 —

12.901 Voyageurs		95.602 61
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		16.358 06
— (petite vitesse)		226.837 54
Total de la semaine		338.798 21

Ligne de Saragosse.
Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres. 1859 — — 57 —

12.910 voyageurs	24.407 45	28.755 11
Bagages, March. (gr. vit.)	1.290 03	
Marchandises (petite vit.)	3.057 63	

Ligne de Ciudad-Real.
Section d'Alcazar à Manzanares.
1860. — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

1.481 Voyageurs	4.201 18	10.305 41
Bagages, March. (gr. vit.)	511 87	
Marchandises (petite vit.)	5.592 36	
Total des trois lignes réunies		377.858 73
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		12.181.758 »»
Total		12,559.616 73

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres. 1859. — 275 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

35.745 Voyageurs	40.382 90
Marchandises et Bagages	30.069 70
Total	70.452 60
Période correspondante de 1859	68.323 17
Différence	2.129 43
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.421.436 94
— — 1859	2.255.018 17
Différence	166.418 77

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée. 247 kilomètres. 1859. — 236 —
Du 30 septembre au 6 octobre 1860

40.811 Voyageurs	78.253 75
Bagages, Marchandises	56.673 09
Total	134.926 84
Semaine correspondante de 1859	123.358 21
Différence	11.568 63
Recettes depuis le 1er janvier 1860	4.581.702 09
— — 1859	4.032.008 41
Différence	549.693 68

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.
Ouverture 1er août, 21 septemb 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.
Du 26 septembre au 2 octobre 1860.

Voyageurs	15.594 01
Marchandises	65.153 06
Total	80.747 07
Produit annuel par kilomètre	24.835 »»
Recettes antérieures	555.831 79
Recettes totales depuis le 1er août 1860	636.578 86

CORDOUE A SÉVILLE

1860. Longueur exploitée. 131 kilomètres.
Du 16 au 22 septembre 1860

38e semaine	20,725 55
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	32.541 35
Semaine correspondante de 1859	32.506 70
Différence	34 65
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.562.039 55

ANVERS A GAND.

Septembre 1860	70.133 87	9 1ers mois 1860	581.449 55
Septembre 1859	66.101 37	id. 1859	542.189 52
Différence	4.032 50		39.260 03

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.
1860 Longueur exploitée : 97 kilomètres
Du 28 septembre au 4 octobre 1860.

16.340 Voyageurs	26.097 60
Bagages, Marchandises, etc.	17.761 22
Total	43.858 82
Semaine correspondante de 1859	36.516 76
Différence	7 342 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.539.924 39
— — 1859	1.214.355 55
Différence	325.568 84

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée 104 kilomètres.
29e semaine, du 16 au 22 septembre.

6,373 Voyag., bagag. et marchand.	27.360 96
Recettes antérieures depuis le 1er mars	806.764 77
Total	834 125 73

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860 Longueur exploitée : 52 kilomètres
Du 23 au 29 septembre 1860.

3.932 Voyageurs	5.107 20
Bagages, articles de messagerie	408 17
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	6.188 82
Total de la semaine	11.704 19
Recettes antérieures	312.161 13
Total général	323.865 32
39e semaine de 1860	11.704 19
Semaine correspondante de 1859	5.409 64
Différence	6.294 55

CHEMIN DE FER DU CENTRE DE BELGIQUE

Août 1859.	Août 1860.	Augmentation
Longueur exploit., 21 k.	Long exploit., 26 k.	en 1860.
Fr. 23.900 »»	45.006 76	21.106 76

Augmentation dans les recettes depuis le 1er janvier 1860 sur 1859
Fr. 142,166 18

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2me quinzaine de septembre 1860	7.819 09
— — 1859	10.136 25
Différence	2.317 16

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Août	94.992 16	78.421 65	16.570 51	21.13
8 1ers mois	871.149 48	752.713 48	118.436 »»	15.73

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Août	872,360 71	759,574 70	112,786 01	14.85
8 1ers mois.	10,093,604 37	9,311,260 99	782,343 38	8.40

OMNIBUS DE PARIS

Du 30 septembre au 6 octobre 1860

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes	289.001 »»	84 75	52 86
Semaine correspondante de 1859	302.341 45	91 16	54 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	11.015.482 50	84 21	48 55
Période correspondante de 1859	11.386.349 50	87 03	56 29
Différence	370.867 »»	2 82	7 74

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Conformément à l'article 28 des statuts, le conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende 1860 à distribuer aux actions.

Cet à-compte sera payé, à partir du 2 novembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7 ; à Lyon, rue Impériale, 33 ; et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 57 par coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer d'avance dans les bureaux de la Compagnie leurs titres et leurs coupons, à partir du samedi 20 octobre, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Le premier à-compte sur le dividende de l'exercice 1860 sera mis en paiement le 1er novembre prochain, au siége de la Compagnie, de dix heures à deux heures, sur la présentation de certificats nominatifs ou du coupon n° 6, détaché des actions au porteur (20 fr. par action nominative et 19 fr. 56 c. par coupon au porteur).

Les certificats et les coupons pourront être déposés à l'administration, à partir du 25 courant.

Les paiements des coupons ont lieu également en province, dans les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES

MINES DE HOUILLE ET DES SCHISTES BITUMINEUX DE LA CONDEMINE

(ALLIER).

APPEL DE FONDS.

Dans sa séance du 20 septembre 1860, le conseil de surveillance a autorisé le gérant à faire un appel de fonds de 50 f. par action, sur lequel sera déduit le coupon d'intérêts échus le 30 juin dernier.

Ce versement devra être effectué, du 15 au 20 octobre, à Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers de la Société, rue du Faubourg-Poissonnière, 9; chez MM. Ch. Hirsch et Ce, banquiers à Strasbourg ; chez M. Varin-Bernier, banquier à Bar-le-Duc.

Passé le 20, les intérêts en retard seront exigibles à dater du 15.

Le gérant,
ED. PASTEY.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

MM. les actionnaires sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire, le samedi 10 novembre 1860, à une heure précise, au siége de la Société, rue Lepelletier, n° 35.

MM. les titulaires d'actions nominatives qui voudront assister à cette séance ou s'y faire représenter, devront retirer leurs cartes d'admission ou déposer leur procuration (que l'administration délivre dans ses bureaux), au plus tard le 9 novembre.

Les fondés de pouvoir recevront une carte d'admission personnelle.

En conformité de l'article 56 des statuts, les actions au porteur, pour être représentées, devront être déposées au siége de la Société, au plus tard la veille du jour de la réunion, et il sera délivré en échange à chaque déposant une carte d'admission personnelle.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. GISLAIN

Etude de Me AGNIEL, avoué, successeur de Me Barre, rue Coste-Frége, 7, à Montpellier.

BASSIN HOUILLER DE GRAISSESSAC

Le vendredi 9 novembre 1860, à deux heures de l'après-midi, au Palais de Justice, à Montpellier,

VENTE sur licitation des concessions des Mines de houille du Bousquet, de Boussagues et de Saint-Gervais.

L'actif à vendre se compose principalement :

I. Des concessions houillères avec les mines de houille dont la désignation suit :
1° Concession de St-Gervais;
2° Concession du Bousquet d'Orb ;
3° Concession de Boussagues.

II. De tous immeubles par nature et par destination en dépendant.

III. De l'entier actif de la Compagnie dite de Graissessac, relatif aux concessions sus-indiquées.

Le tout plus amplement désigné au cahier des charges.

Mise à prix : **8,000,000** de francs.

S'adresser, pour tous renseignements, à Montpellier :

1° A Me L. Agniel, avoué poursuivant la vente, demeurant rue Coste-Frége, 7;

2° A Me Osmont, avoué colicitant, demeurant rue Blanquerie, 29;

3° A Me G. Ferrier, autre avoué colicitant, demeurant rue du Palais, 19 ;

4° A Me Germa, autre avoué colicitant, demeurant rue de la Barralerie, 1;

5° A Me Bancal, autre avoué colicitant, demeurant rue du Palais, 12 ;

6° A Me Jean, autre avoué colicitant, demeurant rue Dauphine, 6 ;

7° A Me Garbouleau, autre avoué colicitant, demeurant rue Vieille-Intendance, 9;

8° A Me Vallet, autre avoué colicitant, demeurant rue de l'Amandier-Valfère, 12 ;

9° A Me Perier, autre avoué colicitant, demeurant Plan-du-Palais, 3;

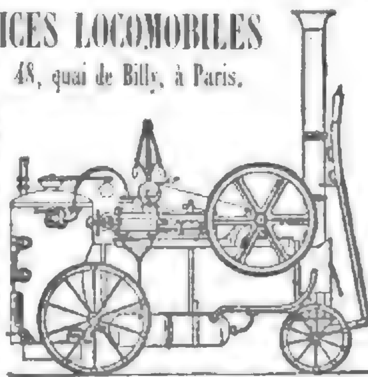
Et dans les bureaux de la Compagnie, à Montpellier, boulevard Saint-Guillem, enclos Tissié-Sarrus.

Pour extrait :
L. AGNIEL, avoué, signé.

MACHINES-MOTRICES LOCOMOBILES

J. F. CAIL et Ce, 48, quai de Billy, à Paris.

Une fabrication courante, largement organisée dans les ateliers J.-F. CAIL et Ce, permet de livrer sans délai des locomobiles de diverses forces, depuis 2 jusqu'à 20 chevaux, avec ou sans train.



MM. J.-F. CAIL et Ce appliquent à la construction de ces machines-*locomobiles* toutes les conditions de solidité et de durée de la fabrication des *locomotives*, habituelles à leurs établissements.

Un système de détente variable et de chauffage d'eau alimentaire amène la consommation de ces machines en combustible, aux proportions des meilleures machines fixes sans condensation. Elles sont, à la demande des acheteurs, essayées au frein, dans les ateliers, lors de la livraison.

Ces machines, applicables aux instruments d'agriculture aussi bien qu'à l'industrie, se sont fait apprécier dans divers concours agricoles, et plusieurs ont fonctionné à l'Exposition d'agriculture de Paris.

Constatations de consommation faites au Conservatoire des arts et métiers de Paris.

MACHINES N° 4 (8 chevaux au tarif).

DATES DES ESSAIS.	FORCE PRODUITE.	CONSOMMATION DE CHARBON.
1857. Novembre. 14.	13.»» Chevaux.	2 k. 95 à l'heure, par cheval.
— — 16.	13.40 —	2 50 — —
— — 17.	12.49 —	2 51 — —
— — 18.	12.40 —	2 60 — —
— — 20.	11.13 —	3 30 — —
— — 24.	10.27 —	2 03 — —
Moyenne.........	12.10 Chevaux.	2 k. 67 à l'heure, par cheval.

SOCIÉTÉ

DES MINES DE LENS

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle se réunira à Lille, hôtel du *Nouveau-Monde*, rue Esquermoise, le lundi 14 novembre prochain, à midi, conformément à l'art. 11 des statuts.

Tout mandataire devra remettre ses pouvoirs, trois jours à l'avance, chez M. Bigo, rue Sans-Pavé, n° 3, à Lille. (Art. 10.)

LIVRET-CHAIX

L'édition d'OCTOBRE du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 7 octobre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 14 octobre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le mouvement de bausse, qui a eu lieu la semaine dernière, était du surtout à la position de la place. La spéculation à la baisse prêtait depuis longtemps le flanc à un mouvement en sens contraire, et l'époque de la liquidation avait paru avec juste raison un moment d'autant plus favorable pour enlever les cours que le découvert était plus considérable. Mais il est arrivé que par suite de circonstances particulières, le mouvement de hausse, tout en se développant, n'a pas pris immédiatement des proportions inquiétantes pour les vendeurs; la liquidation s'est même faite dans des conditions relativement favorables, si bien que le lendemain de cette liquidation, la position de la place se trouvait, comme la veille, à la baisse. Or c'est précisément cette situation qui est devenue le levier le plus puissant de la hausse. En effet, dès le lendemain de la liquidation, on a vu, au lieu de la stagnation qui depuis longtemps était la suite ordinaire de cette liquidation, la hausse faire des progrès rapides et mettre en péril sérieux la situation du découvert. Cependant jusqu'à 69 les baissiers ont fait bonne contenance, mais ce cours franchi, ils se sont mis à racheter, en retournant leur position, c'est-à-dire en s'engageant en sens contraire. De la hausse rapide de 69 fr. à 69 50. On sait ce qui ont s en est immédiatement suivi. Des réalisations ont eu lieu presque aussitôt, et comme avec l'organisation actuelle de la Bourse, les mouvements n'étant pas soutenus par le public sont presque toujours précaires et sans portée, la réaction ne s'est pas fait attendre, aidée par les nouvelles politiques.

Quoiqu'il en soit, la baisse qui a signalé la Bourse de mardi et de mercredi ne s'est pas continuée jeudi, par suite des nouvelles impressions du marché. La fermeté est revenue avec des appréciations moins défavorables de la situation politique, et les transactions ont repris une certaine activité. La rente 3 0/0 remontant rapidement vers le cours de 69 avait retrouvé jeudi à la fin de la Bourse, celui de 68 90 à terme et même 95 c. au comptant. On savait d'ailleurs que les deux faits qui avaient, avec les nouvelles politiques répandues dans les journées de mardi et de mercredi, pesé sur le marché, la baisse des consolidés et la baisse de Marseille, s'expliquaient par des causes toutes naturelles, savoir le retrait de la Banque d'Angleterre de quinze millions envoyés au Comptoir d'escompte, c'est-à-dire un simple achat de métaux, et le bruit d'affrètement extraordinaire de quelques bâtiments des Messageries. A cet égard il est curieux de voir les cours d'une Bourse départementale peser sur la Bourse de Paris. Ce fait donne la mesure de la consistance et de la vaillance de notre marché financier, tel qu'il est constitué aujourd'hui.

Samedi. — La Bourse s'annonce comme une Bourse de réalisations, et par conséquent de faiblesse. La politique oubliée pendant les jours de liquidation reprend le dessus, et on recommence à disserter sur les affaires d'Italie et sur l'entrevue de Varsovie. A en juger par les apparences, il semblerait que la place, qui était généralement à la baisse à 68, s'est mise à la hausse sur le cours de 69. Il pourrait arriver dans ce cas que la baisse reprît l'avantage à la moindre alarme, parce que beaucoup d'acheteurs seraient obligés de se liquider. La rente a débuté à 69 20 et se tient entre 69 10 et 69 15, elle ferme à 69 10. Il y a peu d'affaires et l'agitation de ces derniers jours a fait place à un grand calme. Les fonds anglais sont sans variations. Le Mobilier a fait 720 et on l'offre en clôture à 715. Les chemins sont sans grandes variations sur samedi, malgré de bonnes recettes hebdomadaires. L'Orléans reste à 1,372 50; le Nord, à 980; le Lyon, à 920; les Autrichiens, à 493 75.

Lundi. — La rente a débuté à 69 10 tend à se rapprocher de plus en plus du cours de 69. C'est sans doute sur ce cours qu'aura lieu le principal débat du mois. Les fonds anglais arrivent sans changement. Le Mobilier est assez ferme au-dessus de 700. Les chemins sont tenus aux prix de la cote précédente, sauf l'Orléans qui est plus faible à 1,362 50. Le Nord est sans variations notables à 975; l'Est, à 640, le Lyon, de 915 à 917 50; les Autrichiens, à 491 25; les Lombards, à 488 75; le Saragosse, à 548 75; le Séville à Xérès, à 517 50; le Barcelone, à 462 50. On négocie la Banque de France, à 2,840; le Foncier, à 895; le Comptoir d'escompte, à 690; la Caisse générale des chemins de fer, à 295; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 113 75. Pas de changements à signaler sur les obligations. En fonds étrangers, on traite le 5 0/0 piémontais à 80; le 5 0/0 autrichien, à 75. Le marché est resté lourd jusqu'à la clôture. On parlait d'une baisse importante sur les fonds de Vienne et on signalait de grosses ventes de banquiers allemands.

Mardi. — Les dispositions ne sont pas plus favorables, on commente les circonstances politiques et les éventualités qui peuvent surgir par suite de l'hostilité entre l'Autriche et le Piémont. Mais la réaction peut être attribuée avec autant de raison à l'absence d'une spéculation à longue portée. Des achats opérés en temps opportun ont amené la hausse, les rachats du découvert l'ont complétée, mais ensuite les nouveaux acheteurs ont fait défaut et les réalisations de bénéfices et les revirements d'opinion ont entraîné les cours. Les consolidés sont arrivés avec 1/8 de baisse; la rente a débuté à 68 90 et se tient entre ce cours et 68 80, cours de clôture. Cependant, la fin de la Bourse a été plus animée que la première partie de la séance. Il y a 50 Mobiliers à l'escompte, mais cette valeur reste lourde à 697 50, et ne peut reprendre le cours de 700. Les chemins sont sans variations sur la veille. L'Orléans, de 1,360 à 1,365; le Nord, à 972 50; l'Est, à 637 50; le Lyon, à 915; le Midi, à 505; le Dauphiné, à 580; les Autrichiens, à 482 50; les Lombards, à 482 50; le Saragosse, à 550; le Séville à Xérès, à 515; le Barcelone, à 465; le Pampelune, à 475. On négocie la Banque de France à 2,840; le Comptoir d'escompte, à 690; la Caisse générale des chemins de fer, à 295.

Mercredi. — On a débuté avec les mêmes dispositions qu'hier. La plupart des valeurs étaient offertes. Le 3 0/0 a ouvert à 68 75, et a fléchi jusqu'à 68 67 1/2. Il s'est relevé ensuite dans les cours d'ouverture, où il est resté, plutôt offert que demandé, jusqu'à la réponse des primes. A ce moment, les cours ont commencé à s'affaisser, et le mouvement est devenu très-précipité, par suite de ventes nombreuses. La rente est tombée rapidement à 68 45. Il y a eu alors quelques demandes; mais les cours n'ont pu se maintenir au-dessus de 68 50. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié à 2,840. Le Crédit mobilier a varié de 687 50 à 696 25, à terme; au comptant, cette valeur a baissé de 8 25, et est restée à 688 75. Les chemins ont été entraînés par la baisse de la rente, mais d'une manière moins sensible. L'Orléans ferme à 1,356 25; le Lyon, à 912 50; le Nord, à 970; l'Est, à 637 50; l'Ouest, à 557 50; l'Autrichien, à 477 50, et le Lombard, à 476 25. Sur le marché des valeurs industrielles, on négociait les Messageries à 650; les Omnibus de Paris, à 902 50; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 125; la Caisse Mirès, à 295; les Gaz de Paris, à 900; les Ports de Marseille, à 423 75; les Voitures, à 72 50, et le Comptoir Bonnard, à 51 25.

Jeudi. — Les nouvelles alarmantes qui s'étaient répandues pendant la Bourse précédente étant démenties, le mouvement de baisse s'est trouvé arrêté court, et les dispositions à la hausse ont reparu. La rente a ouvert à 68 6. et dès les premiers instants du marché on a coté 68 75. Le mouvement n'a pas eu d'autres développements jusqu'à la réponse des primes. A ce moment, on a coté 68 85. Il y a eu ensuite une réaction assez sensible; mais vers la fin du marché les cours sont revenus au plus haut, et on a fermé à 68 95. Les actions de la Banque de France ont baissé de 10 fr. à 2,830. Le Crédit mobilier a varié de 697 50 à 703 75, à terme; au comptant, cette valeur a monté de 5 fr., et est restée à 703 75. Le marché des chemins de fer s'est tenu ferme comme celui de la rente; les principales lignes étaient en hausse. L'Orléans ferme à 1,372 50; le Lyon, à 915; le Nord, à 975; l'Est, à 637 50; l'Ouest, à 561 25; l'Autrichien, à 485, et le Lombard à 482 50. On a négocié les Messageries à 655; les Omnibus de Paris, à 905; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 123 75; les Caisse Mirès, à 297 50; les Gaz de Paris, à 905; les Ports de Marseille, à 423 75; les Voitures, à 71 25, et le Comptoir Bonnard, à 50.

Vendredi. — Le 3 0/0, ouvert à 68 90, a retrouvé rapidement le cours de 69, et finit à 69 15. C'est toujours autour de ce cours qu'a lieu la discussion sérieuse. Les dispositions étaient redevenues très-favorables, et l'article publié par le *Constitutionnel*, qui laisse entrevoir la possibilité d'un congrès pour régler les difficultés italiennes, a été bien accueilli. L'Orléans a monté à 1,376 25; le Nord, à 976 25; l'Est, à 640; le Lyon, à 920; le Midi, à 506 25; l'Ouest, à 562 50; les Autrichiens et les Lombards, à 490; le Saragosse, à 552 50; le Barcelone, à 470. Le Crédit mobilier est au-dessus de 710. On cote la Caisse des chemins de fer 296 25; les Ports de Marseille, 420; le Sous-Comptoir, 112 50.

F. Grimaud

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Société anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	204 25	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	765 »	0.000	500	»	....	42 80
Civ.	Omnium lyonnais	67 25	7.800	1/7800	»	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Ce	56 »	200.000	100	»	février	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs.	112 50	7.000	100	»	mai novembre	7 80
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	[illegible]	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	300	5.000	[illegible]	....	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	[illegible]	février	néant.
A	Océan	»	200	5.000	[illegible]	....	221 06
A	Chambre d'assurances	»	670	5.000	[illegible]	février	»
A	Mélusine	14 0/0 b.	400	5.000	[illegible]	mars	»
A	Vigie	31 0/0 b.	200	5.000	[illegible]	....	[illegible]
A	Sauvegarde	»	200	5.000	[illegible]	février	50 »
A	Centrale	»	1.000	5.000	[illegible]	février	néant.
A	Réunion	»	1.200	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Comptoir	pair.	400	5.000	[illegible]	....	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	3000 »
A	Phénix	215 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	100 »
A	Nationale	180 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	mars	[illegible]
A	Union	79 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	240 »
A	Soleil	»	1.000	5.000	4/5	avril	[illegible]
A	France	60 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	250 »
A	Urbaine	96 0/0 b.	1.000	5.000	4/5	avril	225 »
A	Providence	75 0/0 b.	2.000	[illegible]	1000	avril	150 »
A	Aigle	»	[illegible]	5.000	2000	avril	300 »
A	Paternelle	»	6.000	1.000	610	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	200 »
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	100 »
A	Phénix	3 0/0 p.	800	5.000	[illegible]	tous les ans.	30 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	905 »	31.000	500	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	» »	31.000	1/34000	»	juin	36 »
C	Omnibus de Lyon	85 »	60.000	100	10	....	néant.
»	Omnibus de Londres	40 »	250.000	100	»	....	néant.
C	Ce imp. des Voitures de Paris	71 25	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1240 »	60.130	1.250	»	avril octobre.	50 »
A	— actions de jouissance	94 25	60.000	1/60000	»	juin	8 30
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible] »	27.200	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	1/27200	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	» »	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	3 canaux, actions de capital	» »	10.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	» »	600	5.000	»	février août	350 »
A	Sambre à l'Oise	720 »	11.500	1.000	»	....	[illegible]
C	Scarpe inférieure	1500 »	2.300	1.000	»	....	»
A	Sambre française canalisée	» »	[illegible]	1.000	»	....	16 »
A	Canalisation de l'Èbre	» »	63.000	533 33	»	....	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	420 »	30.000	1/30000	»	avril octobre.	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle.	[illegible] »	7.000	1.000	»	....	45 »
A	Pont de Rouen	» »	800	1.000	»	janvier juillet	44 »
C	Ponts réunis	» »	3.000	1.000	»	....	5 1/10 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	200 »	4.000	1.000	»	....	5 1/10 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Ce	200 »	10.000	500	»	janvier juillet	21 20 0/0
C	Marc-Fraissinet et Ce	405 »	»	»	»	....	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	655 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	580 »	32.000	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	375 »	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation.	100 »	17.500	1/17500	»	....	néant.
A	Compagnie de navigation mixte.	357 50	20.000	1/20000	»	....	»
C	Armements Barbey et Ce	» »	30.000	500	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	» »	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	300 »	2.800	1.000	»	avril	»
Civ.	Montrieux-Saint-Étienne	» »	2.800	500	»	....	40 »
C	Blanzy	» »	20.000	500	»	février août	22 »
A	Azincourt	1200 »	1.500	1/1500	»	....	néant.
A	Chazotte	» »	5.000	1/5000	»	....	26 »
A	Loyon et Loire	800 »	1.850	1/1850	»	....	»
A	Épinac	1800 »	2.400	1/2400	»	décembre	125 »
A	Loire	148 25	80.000	1/80000	»	....	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	172 50	80.000	1/80000	»	....	9 »
A	Saint-Étienne	140 »	80.000	1/80000	»	....	10 50
A	Rive-de-Gier	210 »	80.000	1/80000	»	....	12 »
A	Mayenne et Sarthe	» »	13.200	1/13200	»	....	»
A	Grand'Combe	722 50	24.600	1/24600	»	janvier juillet	60 »
»	Unieux et Fraisse	40 »	»	500	»	....	»
A	Carmaux	65 »	116.000	150	»	mai novembre	4 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	427 50	»	500	»	....	20 »
A	Houillères réun. à Quarégnon	115 »	6.720	250	»	....	néant.
A	Charbonnages belges	385 »	30.000	500	»	....	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	» »	6.000	500	»	....	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»	....	17 50
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	13 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	300 »	[illegible]	[illegible]	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère.	» »	[illegible]	1/[illegible]	»	....	néant.
C	Santander	» »	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	245 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	900 »	3.000	1.000	»	....	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	175 »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	40 »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	417 50	5.500	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc. non privil.	130 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	506 25	30.000	1/30000	»	....	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	» »	2.400	3.400	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	» »	18.000	1/18000	»	juin décembre	45 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	652 50	25.000	[illegible]	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	» »	»	1.000	»	....	»
C	Basse-Indre	700 »	5.000	500	»	avril octobre.	20 »
C	Châtillon et Commentry	255 »	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Herserange	410 »	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	450 »	6.000	1/6000	»	....	30 »
C	Fourchambault	[illegible] »	53.000	1/53000	»	....	12 »
C	Mines et chemins de fer	[illegible] »	54.000	1/54000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	» »	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	165 »	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	710 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	225 »	»	250	»	....	17 50
C	Pont-Lévêque (Vienne)	185 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique).	597 50	10.000	500	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	1250 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Ce	665 »	14.000	500	»	septemb. mars	50 »
C	Chameroy et Ce	» »	4.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Gandillot et Ce	» »	2.300	125	»	....	»
C	Christofle et Ce	700 »	4.000	500	»	....	75 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	385 »	21.500	1/21500	»	....	18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	125 »	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	201 25	200.000	250	125	....	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	965 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	38 75	30.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	160 »	48.000	1/48000	»	avril octobre.	8 85
C	Nord (Batignolles)	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	» »	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	650 »	500	1.000	»	1er juin	50 »
C	Calais	300 »	1.000	1.000	»	....	25 »
C	Cherbourg	600 »	800	500	»	....	45 »
A	Saint-Étienne	1600 »	1.050	1/1050	»	....	100 »
A	Lyon	2125 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1765 »	2.400	1/2400	»	....	77 50
A	Metz	1320 »	1.000	1/1000	»	....	100 »
C	Rome	630 25	»	»	»	....	»
C	Venise	1400 »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	» »	6.000	500	»	janvier juillet	33 38
	FILATURES.						
A	Maberly Amiens	537 50	6.000	500	»	août	30 »
C	Lohin	490 »	18.000	500	»	janvier juillet	37 »
C	Société Linière	» »	1.000	500	»	....	»
A	Pont-Remy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 56
	JOURNAUX						
C	Siècle	» »	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire).	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	» »	100	2.500	»	....	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.000 »	3.600	1/3600	»	....	720 »
C	Montluçon	100 »	21.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique)	450 »	12.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén).	» »	2.400	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Ce. Vidanges	250 »	21.000	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	[illegible]	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	» »	[illegible]	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	290 »	[illegible]	250	»	....	18 »
C	2 cirques (E. Dejean et Ce)	» »	8.750	200	»	5 févr. juillet	10 0/0

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de rembour-sement.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Cie imp. des Voitures de Paris	» »	27.000	125	56	....	5 »
80	Ports de Marseille	490 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	548 75	12.000	500	1870	avril octobre.	30 »
500	Loire, anciennes	1150 »	»	1.250	»	....	50 »
»	— nouvelles	1035 »	10.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	925 »	10.000	1.250	60	1er avril oct.	50 »
»	Carmaux (charbonnages)	» »	2.000	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
270	Télégraphie méditerranéenne	» »	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
400	Vieille-Montagne	415 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
»	Aveyron (emprunt de 1856-57)	» »	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
500	Compagnie générale des Eaux	290 »	20.000	500	90	avril octobre.	15 »
270	Châtillon et Commentry	260 »	20.000	500	35	mai novembre	15 »
250	Hornu, anciennes	447 50	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
475	— nouvelles	265 »	7.400	500	40	31 mars sept.	15 »
265	J.-F. Cail et Ce	415 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
400	Rue Impériale de Lyon	540 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
»	Gaz de Paris	470 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
110	Union des gaz	» »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
280	Gaz de Lyon	315 »	3.888	300	44	15 mai nov.	18 »
»	Docks de Marseille	» »	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 6 AU 12 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 6 Compt.	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Compt.	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Compt.	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Compt.	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Compt.	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Compt.	Vendredi 12 Terme
1475	3929	99	300.000	500	»	91 fr. pour 1859.	avril 1860...	Orléans	1365 75	1372 50	1360 ..	1362 50	1362 50	1368 75	1366 25	1374 25	1372 50	1375 ..	1370 25	1372 50
919	1565	99	400.000	400	»	66 50 pour 1859.	juillet 1860.	Nord ancien	980 ..	980 ..	970 ..	975 ..	975 ..	975 25	970 ..	977 50	975 ..	975 75	975 ..	975 ..
»	»	»	63 300	400	300	4 0/0	juillet 1860.	Nord nouveau	…	…	882 50	885 ..	885 50	…	882 50	…	885 ..	885 ..	…	…
»	»	»	41 667	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	915 ..	…	910 ..	…	915 ..	…	…	…	915 ..	…	935 ..	…
1619	1960	99	560.000	500	»	35 30 pour 1859	mai 1860	Est	641 25	641 25	641 25	640 ..	637 50	635 ..	637 50	635 ..	637 50	640 ..	637 50	637 50
1153	3934	»	663.000	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1859	Paris-Méditerranée	921 25	920 ..	915 ..	917 50	915 ..	916 25	912 50	910 ..	915 ..	920 ..	920 ..	918 75
793	1023	99	250.600	500	»	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	505 ..	507 50	506 75	506 25	506 ..	505 ..	501 25	502 50	503 75	503 ..	505 ..	510 ..
1188	2.104	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	566 25	567 50	565 ..	565 ..	560 ..	561 25	557 50	560 ..	561 25	…	560 25	557 50
229	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	362 50	362 50	360 ..	361 25	…	360 ..	360 ..	360 ..	360 ..	356 ..	355 ..	357 50
53	52	99	35.000	500	»	…	octobre 1857	Graissessac à Béziers	85 ..	…	85 ..	…	85 ..	…	85 ..	…	87 50	…	85 ..	…
134	185	99	35.000	500	…	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	…	…	575 ..	…	580 ..	582 50	582 50	580 ..	…	…	…	…
184	430	99	62.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	440 ..	…	440 ..	…	440 ..	…	438 75	…	…	…	…	…
»	»	»	44.000	500	300	…	juillet 1860	Ardennes nouveau	420 ..	…	420 ..	…	…	…	450 ..	…	…	…	…	…
1333	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859.	juillet 1860	Chemins autrichiens	490 25	492 75	496 75	497 50	493 50	493 75	490 ..	477 50	495 ..	497 50	495 75	491 25
334	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	387 50	392 50	390 ..	390 ..	390 ..	385 ..	…	…	392 50	385 ..	389 50	385 ..
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juin 1860	Russes (150 fr. payés)	470 ..	471 25	471 25	470 ..	460 ..	468 50	460 ..	461 25	460 ..	460 ..	…	465 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	443 75	442 50	443 75	440 ..	…	…	…	…	443 75	…	440 ..	445 ..
90	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	245 ..	»	230 ..	»	217 50	»	215 75	»	217 50	»	217 50	»
306	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse	…	»	…	»	…	»	…	»	417 50	»	…	»
…	187	99	55.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	472 50	…	472 50	…	475 ..	…	470 25	…	…	…	470 25	…
472	816	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	552 50	552 50	554 25	554 25	551 25	551 50	547 50	540 25	550 ..	551 25	548 75	552 75
184	304	99	90.000	325	…	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	467 50	466 25	462 50	463 75	465 ..	463 75	462 50	462 50	470 ..	463 50	470 ..	468 75
»	619	99	170.000	400	…	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	342 50	…	337 50	…	335 ..	…	337 50	…	345 ..	…	343 75	…
1396	2133	99	750.000	500	200	…	mai 1860	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	492 50	490 50	496 25	496 25	491 50	492 50	478 25	478 25	493 50	493 75	496 25	497 50
»	»	99	30.000	500	…	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	470 ..	…
»	109	99	47.500	500	…	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	517 50	518 75	517 50	…	515 ..	510 ..	507 50	507 50	512 50	505 ..	509 75	507 50
»	723	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	477 50	476 25	475 ..	475 ..	475 ..	470 ..	475 ..	467 50	470 ..	…	475 ..	475 ..
»	»	990	50.000	500	300	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	350 ..	…	…	…	350 ..	…	347 50	…	347 50	…	…	…

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	6	8	9	10	11	12
1848	5.000	1896	250	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	…	…	…	…	…	…
1842-1849	12.000	1901	»	»	1.250	juin.	50 ..	Do.	St-Germain (nouvelles)	…	…	…	…	…	…
1843	2.775	1916	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	…	…	…	…	…	…
1842	7.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	…	1030 ..	…	…	…	…
1848	13.333	1908	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Do	Do (nouvelles), dites 5 0/0	…	…	…	…	…	…
1843	6.160	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	Do.	Versailles, rive droite (nouvelles)	…	…	950 ..	…	…	…
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	Do.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.335	1903	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	Do.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	985 ..	980 ..	…	…	985 ..	…
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	…	980 ..	…	…	…	…
1852	90.000	1916	1150	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1035 ..	1040 ..	1040 ..	1040 ..	1040 ..	1040 ..
1847-1854	38.750	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	…	980 ..	…	…	…	980 ..
1852	24.000	1906	500	»	625	mai.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	…	…	…	…	…	…
1854	102.014	1953	»	»	625	décembre.	25 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	…	500 ..	…	…	…	…
1852	130.000	1924	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	502 50	502 50	…	502 50	502 50	502 50
1858	363.928	1902	divers	»	650	mai.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	498 75	497 50	497 50	495 ..	497 50	495 25
»	5.981	1985	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1903	500	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	…	…	…	…	…	…
1846	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	…	…	…	…	…	…
1855	253.000	1908	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Grand-Central (nouvelles)	298 75	300 ..	298 75	298 75	298 75	298 75
1861	63.643	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 .... gar.	…	…	…	…	…	…
1855	364.000	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	Do.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	300 25	300 25	300 25	300 25	300 ..	305 ..
1853-1860	1400.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	301 50	301 25	301 25	300 ..	301 25	301 25
1854-1860	750.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	Do.	Nord	305 ..	305 ..	305 ..	303 75	303 75	304 75
1855	97.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Do.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	301 ..	298 75	298 75	298 25	299 75	…
1857-1860	137.900	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Do (nouvelles)	297 50	297 50	294 75	295 75	296 25	296 25
»	250.000	1908	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	308 75	310 ..	…	305 ..	303 75	304 50
»	1.350.000	1956	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	297 50	296 75	296 75	291 50	297 50	296 75
»	211.000	1962	295	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Bourbonnais	301 ..	300 ..	300 ..	300 ..	297 50	300 ..
»	440.700	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	Do.	Midi .... gar.	296 25	296 50	296 25	296 25	295 ..	294 25
»	22.610	1956	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	…	295 ..	…	…	295 ..	296 ..
1857	450.000	1900	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	298 75	300 ..	298 75	300 75	300 ..	300 ..
»	150.000	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	296 25	296 25	295 ..	296 ..	296 25	295 ..
»	148.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Do.	Dauphiné .... gar.	300 ..	297 50	296 75	298 75	…	300 ..
1858	1.300.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Do.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	304 50	302 50	303 50	300 ..	300 ..	301 25
»	618.375	1916	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	255 ..	251 ..	250 ..	253 75	254 50	252 50
1857	470.000	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens .... gar.	252 50	252 50	250 ..	251 25	250 ..	250 ..
1859	»	1954	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	241 ..	240 ..	241 ..	240 75	239 75	237 50
1860	»	1953	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	247 50	247 50	246 25	247 50	249 75	250 ..
1858	100.000	1913	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	260 ..	263 50	261 25	260 ..	260 ..	261 25
1858	24.570	1957	200	»	500	»	15 ..	Do.	Cordoue à Séville	257 50	257 50	256 25	256 25	255 ..	…
1859	»	1908	»	»	500	»	15 ..	Do.	Séville à Xérès	257 50	257 50	261 25	261 25	262 50	261 50
»	200.000	1954	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	250 ..	250 ..	250 ..	247 50	245 75	249 25
»	103.500	1937	140	»	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	95 ..	95 ..	90 ..	93 75	90 ..	91 25
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	240 ..	235 75	237 50	…	235 ..	236 25
1860	62.500	1947	200	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	240 ..	240 ..	230 25	230 25	…	243 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 6 Comptant	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Comptant	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Comptant	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Comptant	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Comptant	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Comptant	Vendredi 12 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 10	68 10	68 ..	68 ..	68 90	68 60	68 55	68 50	68 95	68 90	68 10	68 15
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	95 75	…	96 60	…	96 20	96 30	95 10	…	95 60	…	95 80	…
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2840 ..	»	2840 ..	»	2840 ..	»	2840 ..	»	2830 ..	»	2830 ..	…
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	660 25	…	660 ..	…	660 ..	…	670 ..	…	661 25	…	661 25	…
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	816 ..	810 ..	815 ..	…	815 ..	…	810 ..	…	815 ..	…	815 ..	…
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	490 ..	…	490 ..	…	490 75	…	490 ..	…	490 ..	…	490 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	463 75	…	465 ..	…	463 25	»	462 75	»	465 ..	»	465 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	98 75	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	96 25	»	96 ..	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1015 ..	»	…	»	1017 50	»	1017 50	»	1017 50	»	…	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	575 ..	…	572 50	572 50	572 50	…	570 ..	…	570 ..	…	570 ..	572 50
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	712 50	715 ..	705 ..	705 ..	695 ..	695 ..	698 75	695 75	700 75	701 25	713 ..	707 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1125 ..	»	1125 ..	»	1125 ..	»	1120 ..	»	1120 ..	»	1120 50	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	477 50	»	477 50	»	477 50	»	…	»	475 ..	»	475 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	237 50	»	237 50	»	235 25	»	236 25	…	238 25	»	238 25	»
Ville de Marseille, Obligations 1860 tout payé, jouiss. juillet 1860	…	»	…	»	…	»	»	»	…	»	…	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 3/4	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 1/8	»	93 1/8	»	93 2/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	…	»	99 1/4	»	99 1/2	»	…	»	99 1/2	»	…	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	79 50	…	79 ..	…	79 60	…	79 25	79 25	79 25	…	79 30	…
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	50 25	»	50 25	»	50 ..	»	50 ..	»	…	»	50 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	78 7/8	»	78 1/2	»	78 1/2	»	78 ..	…	78 ..	»	78 1/2	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	342 50	…
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	79 1/2	»	79 1/2	»	79 ..	»	79 1/2	»	79 1/2	»	79 3/4	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés jouissance juillet 1860	473 75	…	472 50	…	471 50	470 ..	…	470 ..	…	…	472 50	475 ..
Espagne, différé convert., jouissance juillet 1860	…	…	39 3/4	…	40 …	39 3/4	40 ..	40 1/4	40 ..	…	…	…
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	…	»	45 1/4	»	46 1/4	»	…	»	…	»	…	»
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	…	…	46 …	…	46 1/4	…	46 3/8	…	46 1/4	…	46 1/8	…
D° intérieur, jouissance juillet 1860	47 3/4	47 3/4	47 3/4	47 5/8	47 3/4	47 3/4	47 3/8	47 3/4	47 1/2	…	47 3/4	…
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	…	»	…	»	»	…	…	…	…	»	…	»

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1050 — 19e ANNÉE — N° 42 — SAMEDI 20 OCTOBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

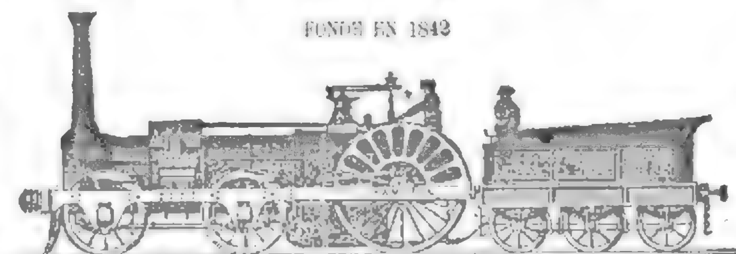
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................... 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............... 15 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus que, par suite de l'annexion de cette ligne au réseau des chemins de fer Romains, il leur est attribué (12,000) douze mille actions, libérées à 400 fr., de la Société générale des chemins de fer Romains, à répartir entre les 32,000 actions libérées à 250 fr., constituant le capital social de la ligne de Rome à Frascati.

La répartition de ces actions aura lieu lorsque la ligne entière de Rome à la frontière napolitaine aura été livrée à l'exploitation.

Jusqu'à cette époque, et pour tenir lieu des intérêts annuels afférents auxdites 12,000 actions, il sera réparti, au marc le franc, entre les 32,000 actions libérées de Frascati, une somme de 300,000 fr., avec jouissance du 1er octobre 1859.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions de Rome à Frascati ont à toucher par action libérée de 250 fr., depuis le 1er octobre courant, une somme de 9 fr. 37 c., représentant le montant de la répartition de la susdite somme de 300,000 francs.

Le paiement de cette somme a lieu à la Caisse générale des Chemins de fer, rue de Richelieu, n° 99.

Les titres doivent être déposés dix jours à l'avance, afin que l'identité en puisse être constatée.

Les versements en retard doivent être effectués avant tout paiement.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Ligne de Rome à Frascati.

PAIEMENT DES COUPONS ARRIÉRÉS.

MM. les porteurs d'actions de la ligne de Rome à Frascati sont prévenus que depuis le 1er octobre courant il leur est payé en acquit et décharge des coupons arriérés de leur titres :

1° Pour les actions libérées de 250 fr.	13 12
2° Pour les actions libérées de 187 fr. 50	9 84
3° Pour les actions libérées de 125 fr.	6 56

Le paiement de ces sommes se fait à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Pour les actions non libérées, le paiement n'aura lieu qu'après encaissement des versements en retard.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la *Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes et Sénéchas* sont informés que la convocation pour l'assemblée générale qui était projetée pour le 20 octobre courant, ayant été omise dans un des journaux où elle devait avoir lieu, cette convocation a dû être remise.

En conséquence, MM. les actionnaires sont *convoqués à nouveau en assemblée générale* pour le *samedi 3 novembre prochain*, à huit heures du soir, *au siége social*, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Cette assemblée est convoquée pour remplir les prescriptions des nouveaux

statuts, touchant la constitution de la Société anonyme, spécialement :

Pour la production de l'inventaire des objets mobiliers et immobiliers apportés dans la Société anonyme, conformément aux art. 5 et 8 des statuts;

Pour la nomination des membres du Conseil d'administration, conformément à l'art. 22 ;

Pour la fixation de la somme à employer annuellement à l'amortissement des actions, comme aussi du chiffre de l'amortissement pour chaque action, conformément aux art. 43 et 45.

En outre l'assemblée délibérera sur les propositions qui pourront lui être soumises relativement à l'à-compte d'intérêt ou dividende à payer sur les résultats de l'exercice courant.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins dix titres anciens et de les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant la réunion. Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les dépôts des titres donnant droit d'assister à l'assemblée sont reçus à Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99, les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La physionomie de la Bourse n'a pas changé ; un jour, il y a un certain entrain, du mouvement, des dispositions en apparence excellentes ; le lendemain, la scène change, et le marché n'est que découragement, faiblesse et inaction. Ce n'est pas que les vendeurs soient plus déterminés ni plus nombreux que les acheteurs, mais c'est que l'effort expire d'un côté comme de l'autre, faute d'être soutenu. En réalité, les événements politiques n'ont plus guère d'action à la Bourse ; on a trop abusé dans ces derniers temps des nouvelles bonnes ou mauvaises, et il résulte bien clairement de l'attitude prise par les puissances européennes, qu'elles n'entendent pas prendre fait et cause dans la question italienne : l'entrevue de Varsovie elle-même paraît réduite à une conférence, où on traitera en famille d'affaires intérieures ; la spéculation politique est aux abois, et la baisse par induction n'est plus possible.

On se rejette alors sur l'élévation imminente du taux de l'escompte à Paris, mais il arrive que le taux de l'escompte n'est pas augmenté par la Banque d'Angleterre, et que le nouvel argument des baissiers n'a pas plus de valeur que les arguments politiques. Il est vrai qu'on a retiré 10 millions de la Banque d'Angleterre et que le prix de l'argent s'en est ressenti, mais l'escompte n'était encore en réalité qu'à 4 0/0 comme à la Banque, et d'un autre côté on sait que les arrivages d'or continuent en Angleterre. Il n'y avait donc rien de sérieux dans cette nouvelle menace des baissiers.

On n'en trouve pas moins dans les faits que nous venons de signaler une nouvelle preuve du peu de résistance que le marché peut opposer au moindre effort tenté pour le décontenancer. Il y a là une situation contre laquelle les acheteurs ne peuvent lutter seuls, et que le libre accès du marché ferait sans doute cesser, en intéressant le public à la lutte entre acheteurs et vendeurs. Il faut donc se résigner et attendre patiemment que des mesures libérales rendent au marché de la Bourse de Paris l'animation et la vie qui en faisaient naguère le centre où affluaient les capitaux de l'Europe. La force des choses amènera nécessairement ce résultat, et toute discussion à cet égard serait aujourd'hui superflue; la question paraît jugée, mais on attend toujours l'arrêt.

La souscription des obligations du Crédit foncier de France, ouverte hier 18, a déjà donné, paraît-il, des résultats très-satisfaisants, et on ne doute pas que les 37,500,000 francs d'obligations communales offerts au public ne soient promptement souscrits.

L'émission des 40,000 actions nouvelles, formant le complément du capital social du Comptoir d'escompte, au taux de 580 fr., sera close demain 20 octobre courant. Nous croyons savoir que cette émission a donné les plus brillants résultats.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 95, ferme à 68 90.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 70, ferme à 95 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	32.75 0/0
Saragosse (Madrid à Guadalajara) ..	22.44 0/0
Autrichiens........................	21.30 0/0
Midi...............................	18.69 0/0
Dauphiné...........................	18.33 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	8.98 0/0
Lyon-Genève........................	8.80 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche.......	7.82 0/0
Central Suisse.....................	5.20 0/0
Bessèges à Alais...................	4.92 0/0
Ardennes...........................	4.42 0/0
Orléans............................	1.57 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est................................	1 13 0/0
Nord...............................	1 31 0/0
Guillaume-Luxembourg...............	2.64 0/0
Cordoue à Séville..................	5.31 0/0
Ouest..............................	5.60 0/0
Union Suisse.......................	6.65 0/0
Victor-Emmanuel....................	6.84 0/0
Ouest suisse.......................	9.07 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	17 octobre.	19 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	69 15	68 90	» »»	» 25
Rente 4 1/2 0/0.	95 50	95 90	» 40	» »»
Banque de France	2830 »»	2845 »	15 »»	» »»
Consolidés	93 3/8	93 »/»	» »»	» 3/8
Crédit foncier...	895 »»	895 »»	» »»	» »»
Crédit ind. et com	570 »»	570 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier..	707 50	706 25	» »»	1 25
Comptoir d'Esc^te	691 25	691 25	» »»	» »»
Orléans.........	1372 50	1367 50	» »»	5 »»
Nord............	975 »»	972 50	» »»	2 50
Nord nouveau...	885 »»	887 50	2 50	» »»
Est.............	637 50	638 75	1 25	» »»
Paris-Méditerran^e	918 75	920 »»	1 25	» »»
Midi	510 »»	506 25	» »»	3 75
Ouest...........	567 50	562 50	» »»	5 »»
Genève..........	357 50	355 »»	» »»	2 50
Dauphiné........	580 »»	582 50	2 50	» »»
Graissessac-Béziers	65 »»	67 50	2 50	» »»
Ardennes ancien.	440 »»	430 »»	» »»	10 »»
Ardennes nouveau	455 »»	440 »»	» »»	15 »»
Ch. Autrichiens..	491 25	487 50	» »»	3 75
Victor-Emmanuel	385 »»	386 25	1 25	» »»
Russes..........	465 »»	455 »»	» »»	10 »»
Romains.........	343 75	337 50	» »»	6 25
S.-Autr.-Lombard	487 50	485 »»	» »»	2 50
Sarag. Pampelune	476 25	475 »»	» »»	1 25
Saragos.-Alicante	553 75	552 50	» »»	1 25
Sarag.-Barcelone.	468 75	465 »»	» »»	3 75
Nord-Espagne ...	475 »»	475 »»	» »»	» »»
Guill.-Luxembour	350 »»	350 »»	» »»	» »»

CHEMINS DE FER ESPAGNOLS.

La *Gazette des chemins de fer* de Madrid annonçait, il y a quelques jours, que les actionnaires du chemin de Xérès à Puerto Réal (Trocadero) étaient convoqués pour le 15 courant, à l'effet d'approuver la cession de ce chemin faite à la Société de Crédit en Espagne. Nous savons également que la Compagnie de Séville à Xérès doit se réunir extraordinairement le 22 pour voter sur la rétrocession du chemin du Trocadéro faite par le Crédit en Espagne à la Compagnie de Séville-Xérès.

Il y a là un symptôme très-favorable qui indique une concentration désirable, à tous les points de vue, des intérêts considérables représentés par les compagnies espagnoles, et nous ne sommes pas surpris que l'assemblée de la Compagnie de Xérès à Puerto Réal ait adopté avec empressement la proposition d'achat faite par la Compagnie du chemin de Séville à Xérès-Cadix.

Le chemin de fer de Séville Xérès-Cadix se compose de deux sections, l'une de Séville à Xérès, l'autre de Cadix à Puerto Real; ces deux sections se trouvaient séparées par un petit chemin de 20 kilomètres appartenant à une Société distincte, qui, au delà de Puerto Real, se prolonge jusqu'à Trocadero, port placé en face de Cadix. On comprend que l'exploitation du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix se trouvait ainsi entravée, puisque tous ses rapports entre Séville et Cadix devaient emprunter une voie appartenant à une autre Compagnie. C'est afin de faire cesser cet état de choses que la Compagnie de Séville-Cadix a racheté le chemin de Xérès au Trocadero, qui produisait d'ailleurs déjà de très-belles recettes et qui aurait pu élever des prétentions excessives, lorsque ces recettes se seraient accrues dans une proportion importante, par l'organisation du service des marchandises sur le Séville-Xérès.

Il paraît, en outre, qu'il est très-sérieusement question de la construction d'une ligne de fer de Cadix au camp de Gibraltar, par Chiclana, Gonil, Véjer, Tarifa et Algésiras, desservant indirectement un grand nombre d'autres localités importantes, sur un parcours de 80 kilomètres. Le rachat de la section de Xérès à Puerto Real fait donc de la Compagnie de Séville à Xérès la tête de ligne du réseau de l'Andalousie, comme le chemin de fer de Pampelune est destiné à devenir, pour la Navarre et l'Aragon, la tête de ligne entre la France et l'Espagne.

Les cours du Séville à Xérès tendent à s'équilibrer avec ceux du Saragosse; il en sera de même du Pampelune lorsque les travaux seront terminés, ce qui aura lieu au commencement de 1861.

Dès aujourd'hui, et au moyen de la mise en exploitation de la section de Guadalajara à Jadraque, de 46 kilomètres, dont nous avons annoncé l'ouverture sur la ligne de Madrid à Saragosse et à Alicante, les voyageurs de Madrid à la frontière française peuvent parcourir 103 kilomètres par la voie ferrée jusqu'à Jadraque, prendre la diligence jusqu'à Caparroso, de là suivre la voie ferrée dans la direction de Pampelune sur 63 kilomètres et gagner la frontière par les transports ordinaires, après avoir fait 166 kilomètres en chemin de fer. On peut avoir par cet exemple une idée de l'activité qui a présidé à la construction de la plupart des lignes espagnoles et des résultats avantageux qu'on doit en attendre dans un avenir très-rapproché.

F. GRIMAUD.

LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS DEVANT LA LOI FRANÇAISE.

Depuis qu'il s'est opéré dans l'opinion publique une vive réaction contre les idées erronées et les déclamations banales qui ont été si fatales au marché français, la liberté des transactions a trouvé plus de défenseurs qu'elle n'avait, il y a quelques années, rencontré d'adversaires. Le silence même de ceux qui avaient été les promoteurs ou les approbateurs des mesures restrictives dont tout le monde est à peu près d'accord pour déplorer aujourd'hui l'existence, parle assez haut, et si le respect humain les empêche encore de proclamer hautement leur erreur, on sait du moins qu'ils la reconnaissent et la regrettent. Les lettres adressées par M. Mirès à M. le préfet de la Seine, et les doctrines qui y sont exposées, doctrines que l'auteur de ces lettres a eu l'insigne honneur de soutenir presque seul dans un temps où les meilleurs esprits n'hésitaient pas à les combattre et à les condamner, les lettres de M. Mirès n'ont pas trouvé, que nous sachions, de contradicteurs sérieux; car si l'on a pu s'étonner de voir le *Journal des économistes*, ce partisan à outrance de la liberté commerciale, ouvrir ses colonnes à un plaidoyer contre la liberté des transactions, il n'est pas possible, avec la meilleure volonté du monde, de considérer comme une réponse le travail véritablement trop léger publié par un de ses collaborateurs sur un sujet aussi important et aussi actuel.

Le mouvement est donc bien décidément favorable aux idées libérales en finance comme en politique, et nous sommes heureux de voir une cause si longtemps désertée recruter chaque jour de nouveaux défenseurs. C'est à ce titre que nous signalons une brochure que vient de publier le secrétaire général de la Société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, M. Charles de Boigne, sur la situation des chemins de fer étrangers devant la loi française. M. Charles de Boigne était très-compétent pour traiter la question, beaucoup plus compliquée au fond qu'elle ne l'est en apparence; sa brochure fait ressortir avec une grande habileté, un état de choses qui est évidemment contraire, quoiqu'il vienne de la loi, à l'égalité devant la loi, cette base fondamentale de notre législation et de nos codes. M. de Boigne a su jeter sur un terrain qui ne prête guère à l'esprit, une verve et une originalité qui nous ont rappelé que, avant d'être homme d'affaires, M. de Boigne avait été écrivain distingué. Il est resté, malgré tout, homme de lettres.

Les Sociétés anonymes des chemins de fer construits hors du territoire français sont régies par une loi du 11 juin 1857 qui dispose que les sociétés anonymes et autres associations commerciales industrielles ou financières, soumises à l'autorisation du gouvernement belge ou qui l'ont obtenue, peuvent exercer leurs droits et ester en justice en France en se conformant aux lois de l'empire. Un second et dernier article donne la faculté d'appliquer à tous autres pays que la Belgique le bénéfice dont il s'agit, par décret impérial rendu en conseil d'État.

Cette loi, qui avait pour but de faciliter les relations commerciales ou industrielles entre les deux nations et qui pouvait s'étendre à d'autres pays, n'avait pas très-certainement de caractère restrictif; elle assurait aux Sociétés étrangères la protection accordée aux Sociétés françaises, à la condition pour elles de se faire autoriser par le gouvernement français; mais devait-on l'interpréter dans un sens exclusif et en conclure qu'une Société étrangère non autorisée dût rester hors du droit commun et inhabile à réclamer l'appui de la justice française, dans ses rapports avec les tiers? La réponse à cette question n'est malheureusement pas douteuse: dans son audience du 1er août dernier, la Cour de cassation a interprété la loi de 1857 dans le sens restrictif, et a décidé que l'article 15 du Code Napoléon, qui autorise les étrangers à traduire devant les tribunaux français un Français pour l'exécution d'obligations contractées envers eux, ne s'applique pas aux Sociétés étrangères non autorisées. (Affaire du pourvoi de la Caisse franco-suisse contre un jugement du tribunal civil de Valognes, en date du 25 juin 1859.)

Il devient donc indispensable pour les Sociétés étrangères établies ou ayant des intérêts en France de se faire autoriser; mais ici une nouvelle difficulté se présente.

Aux termes de l'article 2 de la loi de 1857, un décret impérial peut étendre à d'autres pays le bénéfice du droit accordé aux Sociétés belges; pour cela, il faut qu'un décret spécial confère le bénéfice de la loi non à une Société, mais à toutes les Sociétés d'un pays; ce qui donne à une pareille mesure un caractère bien plus politique que financier. L'initiative de la demande n'appartient donc pas à telle ou telle Société, mais à son gouvernement, lequel peut avoir des raisons personnelles de ne point demander cette autorisation au gouvernement français.

Tel est le premier et grave inconvénient de la loi de 1857 signalé par M. Ch. de Boigne; mais le décret du 22 mai 1858 lui paraît en présenter de bien plus sérieux encore.

Ce décret autorise la négociation à la Bourse de Paris des titres émis par les Compagnies de chemins de fer construits à l'étranger, sous certaines justifications, et de plus à la condition que les actions de ces Compagnies seront de 500 fr. et libérées de sept dixièmes, chiffre réduit par décret du 16 août 1859 à deux cinquièmes. Il dispose en outre qu'elles ne seront portées au cours authentique des Bourses françaises que lorsqu'elles auront donné lieu en France à des opérations publiques assez nombreuses pour que leur cours puisse être apprécié. Enfin il interdit aux agents de change de prêter leur ministère à la négociation des valeurs des Compagnies étrangères avant qu'elles aient été admises par la chambre syndicale de sagents de change; jusque-là la publication des cours de ces valeurs en France, et l'annonce de souscriptions ouvertes en France aux actions et obligations des Compagnies étrangères sont également interdites. Pour les obligations, le décret du 22 mai est plus restrictif encore : il dispose qu'elles ne peuvent être négociées et cotées en France que lorsque le capital social a été intégralement versé, et lorsque l'émission des obligations aura été autorisée par décision ministérielle.

Les actions ne pouvant être de moins de 500 fr. et les obligations ne devant être émises qu'après la libération intégrale des actions, il en résulte que la Société étrangère n'a plus la libre disposition de son capital, et qu'elle ne peut faire d'économies sur le capital-actions fixé par les statuts, tout en restant dans les limites du chiffre fixé pour l'émission de ses obligations. Et cependant les Sociétés étrangères paient l'impôt du timbre résultant des dispositions de la loi du 5 juin 1850, et l'impôt mobilier établi par la loi de finances du 23 juin 1857, impôt du timbre de 5 c. par 100 fr. du capital circulant en France, impôt mobilier de 12 c. par 100 fr. de la valeur du titre. Qu'est-ce que l'impôt, dit l'auteur, si ce n'est une assurance payée à l'Etat, si ce n'est le droit à l'égalité devant les tribunaux?

En résumé, la loi de 1857 et le décret du 22 mai ont eu pour objet de protéger les capitaux français contre eux-mêmes, contre leur propre inexpérience, contre un entraînement irréfléchi; peut-être, ainsi que le dit M. de Boigne, a-t-on voulu empêcher les capitaux de sortir de France, comme si l'argent sorti de France n'y devait plus jamais rentrer. C'est là une crainte chimérique; le capital ne s'expatrie pas, il voyage; mais il profite, même absent, au pays qui le crée. Voyez plutôt le marché de Londres. Il était autrefois le marché commercial, industriel et financier du monde; tous les pays, la France comme les autres, venaient s'y approvisionner de capitaux. Si la France a enlevé à l'Angleterre le monopole de toutes les grandes entreprises, c'est qu'elle est devenue un jour le centre du marché industriel et financier de l'Europe, et les avantages que lui ont valus les invasions pacifiques des affaires étrangères ne sont pas moindres que ceux qu'elle a pu retirer de la création de ses chemins de fer et des établissements exclusivement français.

Qui oserait sérieusement soutenir que les capitaux fournis aux chemins de fer autrichiens, italiens, espagnols et suisses aient été perdus pour la France? Autant vaudrait dire que les capitaux anglais qui sont venus, à notre défaut, fonder et construire nos grandes lignes de fer, ont été perdus pour l'Angleterre, où se faisaient il y a vingt ans les grandes commandes de wagons, de rails, de machines. Et quelle est aujourd'hui la part de notre pays dans le mouvement industriel européen, comparée à celle du mouvement britannique à la même époque? Veut-on compter pour rien ce changement complet dans la situation du marché industriel français, et peut-on nier qu'il le doive au développement énorme du marché financier?

Admettre en France les produits étrangers, dit en terminant M. de Boigne, et ne pas admettre les Sociétés étrangères, c'est une anomalie, et le plus sûr moyen de tirer profit des capitaux français engagés à l'extérieur, c'est d'accorder la plus grande liberté à l'industrie financière.

Sans partager complétement les opinions souvent un peu radicales de M. de Boigne, nous sommes d'accord avec lui sur le principe qui nous paraît être le vrai mobile et la sauvegarde des transactions. Tout en reconnaissant que le gouvernement a le droit et le devoir de demander aux Sociétés étrangères qui font appel aux capitaux français, des garanties sérieuses, nous ne pouvons admettre que l'action de ces Sociétés soit à ce point restreinte, que la libre disposition et la libre administration de leur capital leur échappe. Telle est cependant la situation créée à ces Sociétés par la loi et que M. de Boigne a fait ressortir avec une grande netteté de langage. Nous espérons avec lui que la réforme qui vient de commencer pour les douanes s'étendra à toutes les branches de l'industrie internationale, et que les Sociétés étrangères trouveront une protection et une réglementation libérales au lieu de l'espèce d'interdit qui les frappe aujourd'hui.

J.-G. BORDOT.

IMPOTS ET REVENUS INDIRECTS.

Le *Moniteur* du 15 courant a publié l'état des impôts et des revenus indirects pour les neuf premiers mois de 1860, par comparaison avec les recettes des neuf premiers mois de 1859 et 1858.

Ce document confirme et dépasse même les espérances qu'avait fait concevoir au mois de juillet dernier la publication des recettes des six premiers mois.

En effet, la comparaison des deux années a donné les résultats suivants :

Les recettes effectuées au 30 septembre 1859, s'élevaient à...fr.	799,194,000
Les recettes effectuées au 30 septembre 1860 sont de fr.	788,134,000
La diminution pour 1860 est ainsi de............fr.	11,060,000

Ce chiffre de 11,060,000 n'est, bien entendu, que le produit d'une balance générale. Tous les chapitres atteints par la réduction des tarifs de douane présentent naturellement des diminutions assez considérables. Mais, par contre, tous les chapitres qui correspondent à la consommation intérieure constatent d'importantes augmentations.

Ainsi, les droits d'enregistrement, qui suivent le mouvement des transactions immobilières, se sont accrus de 27 millions en nombres ronds; le timbre, de 1 million et et demi; la taxe des sels, de près de 2 millions; le droit sur les boissons, qui avait fléchi pendant les premiers mois, a repris son ancien niveau et le dépasse même d'un demi-million; les recettes diverses se sont augmentées de près de 4 millions; les tabacs, de 6 millions et demi; la poudre, d'un demi-million; la taxe des lettres et les transports de valeurs, de 1,100,000 fr.

L'ensemble de ces augmentations est d'une importance de 42,955,000 fr.

Quant aux diminutions, elles portent sur les recettes des douanes (marchandises diverses) pour environ 23 millions; sur les sucres français et étrangers (droits d'entrée et de fabrication), pour 29 millions et demi, etc.; c'est-à-dire, pour la plupart, sur des marchandises et des denrées qui ont été dégrevées. L'ensemble de ces diminutions est de ....fr. 54,015,000

En retranchant de cette somme totale le montant des augmentations, soit............	42,955,000
Il ne reste, en définitive, qu'une diminution de......fr.	11,060,000

La diminution sur les droits de douane pendant ce trimestre n'a guère varié et a toujours été à peu près de 3,400,000 fr. par mois en moyenne; mais le chapitre du sucre des colonies françaises commence à se relever : après avoir présenté une diminution qui n'était pas moindre de 3.500,000 f., il a présenté une augmentation de 1,177,000 fr. en août, et de 734,000 fr. en septembre.

Si l'on s'en tient à la supputation des recettes brutes, la diminution de 11 millions sur les trois premiers trimestres ferait prévoir une diminution de 14 millions et demi pour l'année; mais les nouveaux tarifs mis en vigueur le 1er octobre atténueront sans doute encore pour le dernier trimestre le produit des douanes; de sorte que la diminution totale de 1860 peut être prévue à environ 17 millions. Or, il est très-remarquable qu'à la fin du premier semestre, la diminution constatée s'élevait déjà à 12 millions en nombres ronds. Le troisième trimestre a donc donné des résultats très-favorables, et le quatrième s'annonce sous les mêmes auspices.

On peut donc être assuré dès aujourd'hui que la perte résultant pour le Trésor des di-

minutions de tarifs, qui avait été estimée à 88.594.060 fr. dans l'exposé du budget de 1861, sera de 8 à 10 millions au-dessous de ce chiffre.

D'après le tableau de la situation des recouvrements sur l'impôt direct, ces recouvrements représentaient, au 30 septembre 1860,8 douzième et 93 centièmes de douzième du montant des rôles, et dépassaient de 37,395,000 fr. les 8 douzièmes exigibles. A la même époque de 1859, les recouvrements ne s'élevaient qu'à 8 douzièmes 84 centièmes de douzième, et l'avance sur les termes échus n'était que de 33,162,000 fr.

Enfin, les frais de poursuites, qui l'année dernière étaient encore de 1 fr. 04 c. par 1,000 fr. recouvrés, ne sont plus, en 1860, que de 94 c. par 1,000 fr.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 13 OCTOBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 13 octobre
Paris-Méditerranée......	54.516 19	918 75
Nord....................	43.460 77	972 50
Orléans.................	34.928 32	1368 75
Ouest...................	33.618 76	562 50
Est.....................	20.488 89	638 75
Bességes................	27.516 56	440 »»
Genève..................	23.412 86	358 75
Midi....................	22.206 66	508 75
Ardennes................	16.095 58	435 »»
Dauphiné................	16.671 67	580 »»
Autrichiens	211.151 46	487 50
	Au 6 octobre	
Madrid à Alicante.......	26.091 04	552 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	25.085 91	492 50
Victor-Emmanuel........	20.194 48	392 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Quoiqu'en aient dit des journaux toujours prêts à se prétendre mieux informés que personne, le projet de prolongation du chemin de fer de Ceinture sur la rive gauche se poursuit activement, en même temps que des dispositions sont prises pour livrer le plus promptement possible à la circulation des voyageurs la partie de ce chemin déjà existant, mais qui n'est encore affectée qu'au transport des marchandises. Une enquête est ouverte à l'Hôtel de ville, sur le projet de prolongation qui donne lieu, à ce qu'il paraît, à de nombreuses réclamations ou observations. On sait quel est l'objet de ce projet : il s'agit de relier l'extrémité du chemin de fer de Paris à Auteuil, sur l'emplacement de la gare de cette localité, à la gare d'Orléans, au moyen d'une voie ferrée qui suivrait à peu près sur la rive gauche la ligne des fortifications, franchirait la Seine au Point-du-Jour d'Auteuil sur un pont mixte comme le pont Napoléon à Bercy, avec cette différence qu'il serait plus élevé au-dessus du niveau d'eau, et que son tablier serait en tôle. Ce pont aurait quatre travées de 45 mètres chacune.

Le chemin de fer serait tantôt en déblais, tantôt en remblais, selon la configuration du sol, partie à ciel ouvert et partie à voie couverte comme le chemin d'Auteuil. Il n'y aurait pas de passage à niveau sur la voie publique. La longueur totale de ce chemin serait de 10,339 mètres, un peu plus de 10 kilomètres. Le pont seul à jeter au Point-du-Jour coûterait 2,500,000 fr.; et le chemin de fer tout entier, y compris ses nombreux ouvrages d'art et les quatre stations projetées, 21 millions de francs.

— Les travaux du chemin de fer du Mans à Angers sont en cours d'exécution sur la portion comprise entre le Mans et Sablé.

De grands ateliers de terrassements sont ouverts au Mans, à la Suze, à Noyen et à Sablé. Les viaducs de la Suze et de Noyen, sur la Sarthe, en partie fondés, s'élèvent au-dessus de l'eau. Le viaduc de l'Erve à Sablé est construit jusqu'aux naissances des voûtes.

Malgré le mauvais temps, tous ces travaux, commencés depuis cinq mois seulement, sont assez avancés pour être terminés avant le délai fixé, 1er mai 1864, si aucun événement imprévu ne vient en retarder l'exécution

La Compagnie a déjà traité à l'amiable de l'acquisition de la plus grande portion des terrains. Les jugements d'expropriation viennent d'être rendus pour l'arrondissement du Mans; ils le seront bientôt pour l'arrondissement de la Flèche, et la réunion prochaine du jury fera disparaître toutes les difficultés.

Les études pour la seconde portion comprise entre Sablé et Angers sont très-avancées, et on peut compter que les travaux commenceront dans le courant de l'année prochaine.

— Le 1er octobre a été ouverte la section de Manzanarès à Daimiel, longue de 22 kilomètres, sur le chemin de fer de Madrid à Ciudad-Réal.

— Sur le chemin de fer Isabelle II, l'ingénieur inspecteur vient de reconnaître la section de 17 kilomètres de Barcena à Los Corrales, qui va bientôt être ouverte.

— Le 6 de ce mois, le ministère sarde a soumis à la sanction des chambres un traité pour la construction du chemin de fer du littoral de la Méditerranée, à partir de la nouvelle frontière française près Menton jusqu'à Voltri par Gênes, la Spezia et Sarzana jusqu'à la ville de Massa; l'étendue de cette ligne est de 275 kilomètres. La Compagnie centrale de matériel, représentée par son directeur général, M. Prudhomme, figure parmi les signataires de ce traité.

— Il vient d'être pris un brevet pour un nouveau système de construction, par M. Colin, chaussée Clignancourt, 71. Il consiste dans la diminution notable du prix des maisons à élever, tout en leur donnant plus de solidité, d'élégance et de salubrité.

F. GRIMAUD.

leur sur les portions du prix non encore exigibles, la bonification de l'intérêt et le droit aux lots ramènent en réalité le prix de l'obligation à

424 fr. 70 c.

RÉPARTITION DES LOTS.

1er semestre.

Le 1er numéro sorti gagnera un lot de 100,000 fr., soit............	Fr. 100,000
Le 2e, le 3e, le 4e et le 5e, un lot de 10,000 fr. chacun, soit ensemble..................	40,000
Les dix numéros suivants, un lot de 1,000 fr. chacun, soit ensemble..................	10,000
Total pour le semestre...	Fr. 150,000

2e semestre.

Somme égale et même répartition..................	150,000
Total par année.....	Fr. 300,000

LE 1er TIRAGE AURA LIEU LE 22 MARS 1861.

Le conseiller d'État en service extraordinaire,

Gouverneur du Crédit foncier de France,

L. FREMY.

ON SOUSCRIT A PARIS :

Au *Crédit foncier de France*, rue Neuve-des-Capucines, 19 ;

A la *Société générale de Crédit mobilier*, place Vendôme, 15.

ET DANS LES DÉPARTEMENTS :

Chez MM. les receveurs généraux des finances.

Le relevé des demandes d'obligations sera fait par journée. Tant que l'emprunt ne sera pas rempli, les quotités souscrites dans une journée seront définitivement acquises aux souscripteurs.

Néanmoins, lorsque le nombre des demandes d'une journée dépassera celui des titres restés disponibles, la souscription sera close et les demandes de la dernière journée seront réduites proportionnellement.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA VIENNE.

L'un des rapporteurs de la commission des finances, section des voies de communication, lit le rapport suivant :

Messieurs,

Chaque année le conseil général renouvelle un vœu pour la prompte confection du chemin de fer de Poitiers à Limoges et à Montluçon par Montmorillon et Guéret.

Aujourd'hui, en effet, que les grandes lignes rayonnant de Paris aux diverses frontières de l'Empire sont ou vont être terminées, tout l'intérêt se porte vers les lignes transversales qui doivent relier entre elles les villes importantes de nos provinces.

A ce titre, la ligne de Nantes à Lyon par Poitiers et Guéret avec ses prolongements sur la Bretagne d'un côté, et de l'autre sur la Suisse, l'Italie et l'Orient tout entier, par Marseille, mérite plus que toute autre au triple point de vue politique, stratégique et commercial, de fixer l'attention du gouvernement de l'Empereur.

Déjà une première section de cette ligne, celle de Poitiers à Montluçon par Montmorillon et Guéret, nous est acquise, et on ne saurait nous la disputer sans violer la loi du 11 avril 1857 qui nous la donne, et sans porter atteinte aux intérêts du pays et de la compagnie concessionnaire qui en ont fait déterminer le tracé.

C'est en vain que dans un département voisin, sous l'empire de préoccupations locales que nous respectons sans vouloir leur rien sacrifier, on a prétendu diriger par Ruffec le tracé du chemin de fer de Poitiers à Limoges. La ligne droite est le seul tracé rationnel, comme il est le plus court entre les deux chefs-lieux de la Vienne et de la Haute-Vienne, et on ne comprend pas, en jetant les yeux sur une carte, un chemin de Poitiers à Limoges passant par Ruffec.

Sur un autre point de la Charente, dans Angoulême, s'agitent aussi des prétentions que nous aurions pu craindre dans un autre temps, quand Limoges avait besoin de cette ligne pour se joindre à Bordeaux, son principal port d'embarquement. Mais bientôt tous les produits de Limoges vont y parvenir par Périgueux, devenu, grâce à une volonté puissante, le point de jonction des chemins de fer du centre, et celui de Limoges à Angoulême, réduit au trafic local, ne couvrirait pas ses frais.

Ce qu'il faut à Limoges aujourd'hui, ce n'est plus un chemin de fer sur Bordeaux, qu'il a par Périgueux et Coutras, mais sur la Rochelle ; cette ligne est faite de la mer à Poitiers, reste à combler la lacune entre cette ville et Limoges.

En dehors, d'ailleurs, du chef-lieu, un arrondissement important de la Haute-Vienne, celui de Bellac, que ses traditions et ses intérêts rattachent au Poitou, réclame le chemin de fer de Poitiers à Limoges qui le traverserait.

Parlerai-je de la Creuse, tous ses vœux appellent notre chemin de fer comme la majeure partie de la Haute-Vienne ; elle demande en effet à notre département les blés qui manquent au présent et les amendements calcaires qui doivent lui en fournir pour l'avenir ; elle reçoit nos vins, et de la Rochelle, le sel et les denrées coloniales. En échange, elle nous envoie ses merrains, ses bois de construction, ses bestiaux et les produits inépuisables des mines d'Ahun et de Commentry.

Une dépêche télégraphique nous apprenait hier que le conseil général de la Creuse s'était prononcé en faveur du tracé par Guéret et Montmorillon et Poitiers, en rejetant une proposition qui détournait le chemin de fer par Limoges et Angoulême.

Enfin, Messieurs, si ce n'était pas assez de la loi qui nous donne le chemin de fer et des intérêts généraux du pays qui l'ont dictée et qui en commandent impérieusement l'exécution pour mettre l'intérieur et l'est de la France en communication avec l'arsenal maritime de Rochefort et la manufacture d'armes de Châtellerault, l'intérêt particulier de la Compagnie d'Orléans exige que le tracé par Poitiers, Montmorillon et Guéret soit maintenu.

En effet, la partie comprise entre Montluçon et Laurière, la seule qui présente des difficultés de terrain, est évaluée par M. l'ingénieur Moinot à 247,000 fr. par kilomètre. De Laurière à Poitiers, où le pays est moins accidenté, le chiffre est réduit à 175,000 fr. environ par l'avant-projet.

D'Angoulême et de Ruffec, au contraire, à Montluçon par Limoges, Bourganeuf et Aubusson, il y a des difficultés de terrain telles qu'elles entraîneront une énorme dépense, si même la science des ingénieurs parvient à les surmonter.

La Compagnie trouverait-elle au moins dans le produit du chemin ainsi modifié une compensation à ses dépenses ? Nous ne le pensons pas. Sans parler de Ruffec, chef-lieu d'arrondissement sans importance, on ne peut pas comparer Angoulême et sa population de 21,000 âmes à celle de Poitiers qui en compte 31,000, surtout quand on songe que la seconde ville du département, Châtellerault, lui apporte un contingent de 14,000 habitants dont les intérêts en cette question se confondent avec ceux de Poitiers.

On ne peut comparer davantage l'importance des deux gares.

Celle d'Angoulême expédie chaque année 92,000 voyageurs.

Celle de Poitiers, 124,000.

Différence en faveur de Poitiers, 32,000.

Si à ce chiffre déjà si considérable on ajoute pour

la gare de Niort,	70,000 voyageurs.
pour celle de Rochefort,	60,000
pour celle de la Rochelle,	63,000

on arrive à un total général de 317,000 voyageurs qui aboutissent à la gare de Poitiers, et à une différence de 225,000 sur celle d'Angoulême.

Nous nous bornons à signaler ces chiffres, le gouvernement et la Compagnie apprécieront.

Si la question était entière, il y aurait donc encore lieu de préférer la ligne de Poitiers à Montluçon par Montmorillon et Guéret aux autres directions qu'on nous oppose, mais la question est vidée, une loi nous donne le chemin de Montluçon, c'est donc bien inutilement qu'on agite les populations dans les départements voisins, en leur faisant espérer des chemins de fer qu'elles ne pourront obtenir en ce moment, et nous avons vu avec peine des ingénieurs de l'État s'occuper d'études au moins prématurées. Il eût été préférable de concentrer les travaux de ces fonctionnaires sur des lignes qui doivent se faire prochainement, celle de Nantes à Bordeaux par Napoléonville, la Rochelle, Saintes et Coutras ; celle de Tours aux Sables-d'Olonne, et celle de Poitiers à Nantes, complément de la grande ligne que nous signalions en commençant.

Nous concluons donc :

1° A la mise à l'enquête et à la prompte exécution du chemin de fer de Poitiers à Montluçon, par Montmorillon et Guéret, et un point à déterminer au sud de la Souterraine, en exécution de la loi du 11 avril 1857 qui a concédé cette ligne à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans ;

2° A l'étude de la ligne de Poitiers à Nantes et de celle de Tours aux Sables-d'Olonne promise par une lettre de M. le ministre des travaux publics en date du 30 juillet 1860.

3° Nous prions M. le préfet de poursuivre auprès de l'autorité compétente l'exécution des vœux précédents.

M. le préfet annonce au Conseil que M. l'ingénieur de Lafont vient d'être chargé des études du chemin de fer de Nantes à Poitiers entre cette ville et Bressuire.

Le Conseil remercie M. le préfet de cette communication qui donne un commencement de satisfaction au vœu qui vient d'être émis.

Les conclusions du rapport sont mises aux voix et adoptées.

HAUTE-GARONNE.

Extrait du rapport de M. le préfet au conseil général.

L'embranchement de la ville de Bordeaux à Cette sur Castres est aujourd'hui concédé à titre éventuel à la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Le lieu où l'embranchement sur Castres doit joindre la ligne de Bordeaux à Cette est encore indéterminé ; mais on assure que ses limites sont comprises entre Villefranche et Castelnaudary.

M. Don, ingénieur en chef du contrôle des travaux du Midi, a été chargé, par décision de S. Ex. M. le ministre des travaux publics du 14 juillet dernier, de faire des études comparatives du tracé de l'embranchement de Castres sur la ligne de Bordeaux à Cette, et de préparer des avant-projets destinés à servir ultérieurement de base à une enquête d'utilité publique. Les études seront probablement terminées avant la fin du mois courant.

La ligne de Toulouse à Bayonne est aujourd'hui en pleine voie d'exécution. Elle traverse trente-six communes sur une longueur de 104 kilomètres.

L'enquête préalable à la dépossession des terrains vient d'être prescrite en ce qui concerne les communes de Roquefort, Saint-Martory, Castillon, Lestelle,

Bauchalot, Labarthe, Inard et Estancarbon, situées dans l'arrondissement de Saint-Gaudens.

Les ouvrages d'art les plus importants sont:

Deux ponts sur la Garonne, à Toulouse, au lieu dit l'Empalot, l'un (rive droite), à cinq arches elliptiques de 19 mètres d'ouverture, et deux arches en plein cintre de 4 mètres, ouvertes dans les culées; l'autre (rive gauche), de neuf arches elliptiques de 24 mètres d'ouverture, et de deux arches en plein cintre de 4 mètres dans les culées, pour le passage des voitures et des piétons.

Deux ponts sur la Garonne, aux lieux dits du Fourq et d'Appas.

Ces ouvrages sont en cours d'exécution.

Deux autres ponts à construire sur la Garonne, à Valentine et à Montréjeau, et enfin un pont à établir sur la Louge, à Muret, compléteront la série des ouvrages d'art les plus importants sur la première section du chemin de fer de Toulouse à Tarbes, dans le département de la Haute-Garonne.

Six ateliers sont ouverts entre Muret et Boussens pour achever les terrassements commencés en 1856 et 1857.

Le nombre et l'emplacement des stations ne sont pas encore déterminés.

Le chemin de Saint-Simon à Foix, désigné par le décret du 11 juin 1859 comme embranchement de la ligne de Toulouse à Bayonne, se soude à la ligne principale, presque en face du village de Portet. Sa longueur totale est d'environ 70 kilomètres, dont 31 dans la Haute-Garonne, et le surplus dans le département de l'Ariége.

Son tracé franchit la Garonne à Pinsaguel, à 100 mètres environ en amont du pont de la route impériale n° 20, puis il se développe dans la plaine, sur la rive gauche de l'Ariége, jusqu'auprès de Saverdun, où il traverse cette rivière. Il se maintient sur la rive droite jusqu'au delà de Varilhes, après avoir passé devant Pamiers, se reporte sur la rive gauche, un peu en deçà de Saint-Jean-de-Vergès, et franchit une troisième fois la même rivière avant d'arriver à Foix.

Les principaux ouvrages d'art à établir dans le département de la Haute-Garonne sont: le pont de Pinsaguel sur la Garonne, et un pont sur la Lèze, près du Vernet.

Le projet du pont de Pinsaguel a été approuvé le 26 mai 1860. Il aura sept arches en anse de panier. Le chantier est organisé. Le projet du pont sur la Lèze est préparé, et sera prochainement soumis à l'approbation.

Les stations que la Compagnie propose d'établir entre Saint-Simon et Foix sont au nombre de huit, dont quatre dans la Haute-Garonne. Ces dernières situées, savoir:

A Portet (station commune avec la ligne de Toulouse à Bayonne);

Au Vernet;

A Auterive;

A Cintegabelle.

Le choix de ces emplacements est, en ce moment, soumis à une enquête.

La ligne de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban doit se détacher du chemin de Bordeaux à Cette, à ou près de Toulouse, desservir Albi, soit directement, soit par un embranchement, et se rattacher à la ligne du Lot à Montauban, en un point qui sera déterminé par l'administration.

La Compagnie d'Orléans, concessionnaire du chemin de fer de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban, a un délai de huit ans, à partir du 19 juin 1857, pour le construire.

Le conseil d'arrondissement de Saint-Gaudens a exprimé un vœu pour l'établissement d'une ligne d'embranchement destinée à relier le département de l'Ariége à l'arrondissement de Saint-Gaudens par Saint-Martory.

L'objet de ce vœu a été étudié, et S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a annoncé à M. le préfet de la Haute-Garonne l'envoi de l'avant-projet du chemin de fer d'embranchement dirigé de Saint-Martory sur Saint-Girons, pour être soumis à l'enquête d'utilité publique.

D'après des indications récemment recueillies, la nouvelle ligne se rattacherait au chemin de fer de Toulouse à Bayonne, à ou près de Saint-Martory, et suivrait la vallée du Salat pour arriver à Saint-Girons par Mazères, Salies, Mane, His, Castagnède (Haute-Garonne), Prat, Caumon et Saint-Lizier (Ariége).

ACTES OFFICIELS.

Un décret impérial en date du 13 octobre 1860, dispose:

« La loi du 21 avril 1810 sur les mines et tous » autres lois, décrets ou règlements relatifs aux mines » et aux usines minéralurgiques, sont, à dater du » présent décret, exécutoires dans les départements » de la Savoie et de la Haute-Savoie, et dans l'arrondissement de Nice. »

NOMINATIONS.

Par décret du 6 octobre, rendu sur la proposition de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, M. Baudin, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, a été nommé chevalier de la Légion d'honneur.

— Par décret de Sa Majesté Impériale, en date du 26 septembre 1860, M. Demonferrand (Frédéric-Emile) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Féquant.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

31 octobre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry. Dépôt de 20 actions du 18 au 25 octobre. (Voir aux annonces.)

3 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 99, à Paris. (Voir pour les détails l'avis placé en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er octobre. — **Société générale des chemins de fer romains** (ligne de Rome à Frascati). — Paiement des coupons arriérés sur les titres de l'ancienne Compagnie de Rome à Frascati. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal et celui qui le précède relatif à la répartition des actions.)

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement de 14 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr. à titre d'intérêts pour le premier semestre de 1860; cette somme viendra en déduction de l'appel de 50 fr. par action, qui aura lieu à cette époque. (Voir aux annonces du 6 octobre.)

(DIVIDENDES.)

2 novembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. par action, sous déduction de l'impôt. Voir aux annonces du 13 octobre.)

2 novembre. — **Chemins de fer de l'Est.** Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. pour les actions nominatives, et 19 fr. 56 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

2 novembre. — **Société générale de crédit industriel et commercial.** — Paiement de 5 fr. par action, à titre de dividende pour le premier semestre 1860, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

2 novembre. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement de 10 fr. par action nominative, et de 9 fr. 75 c. par action au porteur, à titre d'à-compte sur le dividende de 1860. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié à nos annonces du 6 octobre.)

Jusqu'au 5 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Dernier délai pour les versements en retard sur les actions dont les numéros ont été publiés dans le *Droit* et la *Gazette des tribunaux* du 19 octobre courant.

15 au 27 novembre. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Appel de 25 roubles par action, soit 100 fr. en monnaie française. (Voir l'avis publié plus loin, page 874.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

2 novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0, sorties au tirage semestriel du 22 septembre, et dont on trouvera le résultat officiel dans le tableau publié dans notre numéro du 29 septembre, page 796.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

8 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage au sort de 80 obligations du premier ordre, et de 40 du second ordre, amortissables au 1er avril 1861. (Voir aux annonces.)

ÉCHANGE DE TITRES.

2 novembre. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Echange des anciens titres contre de nouveaux de la Société constituée en anonymat. (Voir l'avis publié à nos annonces.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

18 octobre. — **Crédit foncier de France.** — Souscription publique à un emprunt de 75 millions. (Voir l'avis publié à ce sujet, page 869.)

22 au 29 octobre. — **Banque du Crédit agricole.** — Souscription publique de 2,000 actions de 500 fr., formant le complément de son capital. (Voir l'avis publié plus loin, page 874.)

Du 18 au 31 octobre. — **Emprunt des villes de Roubaix et de Tourcoing** (Nord). — Souscription publique à 60,000 obligations de 50 fr. chacune. (Voir l'avis publié à ce sujet, page 874.)

F. G.

---

(1) Voir, pour les paiements des coupons d'octobre, notre numéro du 13 courant.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 mai 1860.

Suite (1).

Présidence de M. LAURENS, vice-président.

Si au contraire la voie est ouverte et qu'un train passe, l'arbre vertical sera soulevé ainsi que les galets qui, rencontrant le côté hélicoïdal de l'ouverture, ont décrit un arc de 90° pour revenir à la position précédente, voie fermée indépendamment du disque : tout train qui passera alors, quand même le disque n'aurait pas été fait, sera averti par la sonnerie que la voie est fermée. Lorsque le galet passe ainsi de la voie ouverte à la voie fermée, l'arbre vertical lié aux galets décrit un quart de tour, et par suite la came qu'il porte et qui fait agir la cloche échappe la came que met en mouvement cet appareil. Si l'aiguilleur ferme alors la voie pour couvrir le train qui vient d'entrer en gare, la poulie liée au disque tourne, fait passer sous le galet la surface hélicoïdale qui relie les deux encoches, et le galet reste en place parce qu'il appuie contre le côté vertical de l'encoche.

Cette disposition est très-ingénieuse, mais elle suppose que le mécanicien entendra la cloche ; or c'est ce qui pourra fort bien arriver, ainsi que l'indique l'expérience faite sur d'autres appareils, et nous ne pensons pas qu'on puisse remédier à ce vice, en reportant ces sonneries à 50 ou 80 mètres en avant du disque, ainsi que le proposent les inventeurs.

En résumé, le système de répétiteur nous paraît parfaitement compris et de nature à rendre de bons services, dans les cas spéciaux où l'on est obligé de recourir à ce genre d'appareils ; mais nous croyons que les sonneries ne sont pas d'une efficacité complète.

M. EMILE BARRAULT fait ensuite la communication suivante sur les moteurs à vapeur.

Depuis longtemps on recherche les moyens, soit d'économiser la quantité de combustible dépensée par les moteurs, soit d'employer des combustibles inférieurs, soit enfin de les remplacer totalement.

Au point où se trouve aujourd'hui l'industrie, il est bon d'examiner les améliorations qui sont proposées de toutes parts et dans quelle voie il est le plus avantageux de se diriger de préférence.

Les tentatives d'amélioration et de perfectionnement de moteurs actuels sont de quatre genres :

1° On tend à perfectionner les moteurs à vapeur connus ;

2° On veut employer l'action des gaz inflammables pour constituer des machines à détonations ;

3° On veut trouver une machine à air qui marche industriellement ;

4° Enfin on essaie d'utiliser l'électricité pour en tirer une force.

Tout d'abord, et pour les machines à vapeur, il existe des tendances parfaitement définies, les essais faits de toutes parts tendent à diminuer, autant que possible, les frottements,

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 13 octobre 1860.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 Recettes brutes	1860 Recettes par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 Recettes brutes	1859 Recettes par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1859 en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1859 en moins
EST (1)	Du 7 au 13 octobre...	1683	1,397,008 29	830 60	1631	1,386,941 77	840 06	».»»	1.12
ORLÉANS (1)	7 — 13 — ...	1475	1,527,875 34	1,035 85	1475	1,503,934 27	1,019 63	1.57	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	7 — 13 — ...	1406	2,327,571 96	1,655 46	1406	2 143,523 15	1,524 55	8.90	»
OUEST (1)	7 — 13 — ...	1213	1,104,733 45	910 75	1188	1,146,134 29	964 75	»	5.60
NORD (1)	7 — 13 — ...	964	1,283,276 55	1,331 19	964	1,300,364 61	1,348 92	»	1.31
MIDI (1)	7 — 13 — ...	793	590,732 29	673 22	793	501,828 10	567 21	18.69	»
LYON A GENÈVE (1)	7 — 13 — ...	231	162,363 75	702 78	231	149,212 67	646 94	8.80	»
ARDENNES (1)	7 — 13 — ...	164	83,910 20	511 64	164	80,359 73	489 99	4.42	»
DAUPHINÉ	7 — 13 — ...	134	66,487 96	496 17	134	56,188 06	419 31	18.33	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	7 — 26 — ...	33	22,648 »»	686 30	33	21,085 70	654 11	4.92	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	30 sept. 6 octobre...	1326	1,180,617 97	890 30	1326	1,094,941 61	825 74	7.82	»
AUTRICHIENS.	7 au 13 — ...	1323	fl. 483,675 »»	365 58	1323	fl. 398,400 »»	301 13	21.40	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	30 sept. 6. — ...	482	346,821 80	719 54	482	261,968 30	543 50	32.75	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Guadalajara	30 — 6 — ...	57	23,472 61	411 80	57	19,221 86	337 22	22.44	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Alcazar à Manzanares	30 — 6 — ...	50	12.127 56	242 55	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	7 au 13 — ...	275	63,153 75	229 65	275	67,651 06	246 »»	».»»	6.64
CENTRAL SUISSE	7 — 13 — ...	247	132,904 91	538 07	236	120,704 15	511 45	5.20	»
VICTOR-EMMANUEL	30 sept. 6 — ...	214	146,146 53	682 92	214	156,887 11	733 11	».»»	6.84
NORD DE L'ESPAGNE	3 au 9 — ...	170	89,701 24	527 65	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	23 — 29 septembre.	131	40,570 »»	309 69	131	42,849 61	327 09	»	5.31
OUEST SUISSE	6 au 21 octobre...	97	43,064 06	443 95	80	39,060 81	448 26	»	9.07
GUILLAUME-LUXEMBOURG	30 sept. 6 — ...	52	8,564 24	164 69	35	5,020 97	169 17	»	2.64

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

à restreindre l'espace aujourd'hui nécessaire pour l'installation de la machine, à diminuer le prix d'achat et à rendre l'entrée et la sortie de vapeur indépendantes l'une de l'autre.

Parmi les nombreuses machines qui ont été établies dans le but de satisfaire à ces conditions nous en avons examiné une dont le fonctionnement est assez original pour être signalé ici :

M. Bertrand, mécanicien, a fait fonctionner devant nous une machine sans bielle et sans tige de piston composée d'un cylindre horizontal fermé des deux bouts et contenant un double piston.

L'arbre horizontal moteur pénètre au centre et au milieu du cylindre et porte une manivelle dont le bouton est pris dans une glissière pouvant se mouvoir dans une coulisse verticale placée au milieu de deux pistons qui sont solidaires l'un de l'autre.

Le volant, les cames de détente, les poulies ou roues dentées de transmission de mouvement peuvent être disposés sur l'arbre moteur dont la manivelle a pour longueur la moitié, à peu près, du diamètre du cylindre.

Deux tiroirs commandent en général l'entrée et la sortie de vapeur qui pénètre tantôt d'un côté, tantôt de l'autre du cylindre.

Cette machine, qui est de l'invention de M. Sibon, n'occupe qu'un très-petit espace, comme on peut bien le comprendre, puisqu'elle n'a ni bielle, ni tige de piston ; le frottement paraît moindre dans ce genre de machine que dans les machines ordinaires, quoiqu'il y ait quatre points morts au lieu de deux qui existent en général.

Il y a dans l'exemple que nous venons de citer, une transformation immédiate du mouvement alternatif en mouvement circulaire continu qui sera curieuse à étudier dans ses résultats ; aussi comptons-nous donner ultérieurement des détails plus complets sur cette nouvelle machine lorsque des expériences assez longues nous permettront de fournir des résultats exacts, qui pourront servir de points de comparaison.

Mais les services des machines à vapeur sont connus, on peut préciser exactement les avantages que l'on peut obtenir et l'économie à laquelle on pourra parvenir, soit comme achat premier de la machine, soit comme consommation journalière de combustible.

En somme, quels que soient les progrès des machines à vapeur, elles consommeront toujours une quantité assez considérable de combustible, et devront un jour ou l'autre être remplacées totalement et partiellement par des machines consommant moins de leur nature, c'est-à-dire par les machines à air, à vapeur régénérée, à gaz ou à détonations.

Je commencerai tout d'abord par établir que j'appelle machines à détonations toutes machines dans lesquelles la force motrice est obtenue par la combinaison de plusieurs gaz de natures différentes sous une action électrique quelconque.

Et si j'insiste sur cette dénomination c'est pour éviter l'erreur qui pourrait résulter des causes variées que l'on attribue à la production de la force motrice, et la confusion que l'on pourrait établir de ce genre de machines avec les machines dites à air.

Pour les machines dans lesquelles plusieurs gaz sont introduits soit préalablement soit ultérieurement mélangés, afin d'être enflammés à un moment donné, on obtient cette inflammation par l'étincelle électrique, et la combinaison des gaz développe une chaleur considérable et une grande dilatation qui détermine le mouvement des pistons.

Je n'admets pas, sauf démonstration palpable, que des gaz puissent produire une chaleur considérable sans qu'il y ait combinaison ; or, toutes les fois qu'il y aura combinaison instantanée pour produire une force, je dénommerai les machines où cette force est employée machines à détonations, sans tenir toutefois d'aucune manière à cette dénomination qui n'a point d'importance en elle-même.

On a essayé depuis longtemps d'utiliser la combinaison des gaz pour constituer une force, et les essais faits dans cette voie remontent jusqu'à 1860.

La marche suivie, depuis cette époque jusqu'à ce jour, est rationnelle ; on a commencé par faire détoner des mélanges de gaz hydrogène avec l'oxygène pur ; puis des mélanges d'hydrogène pur et d'air dans les proportions convenables pour créer des mélanges détonants, et l'on a échoué, comme cela devait être, parce que l'effet que l'on obtenait était un effet brisant presque insaisissable et ne pouvant se prêter aux transformations mécaniques qui exigent des efforts plus continus et n'admettent pas que les effets instantanés.

Toutes les forces qui sont trop instantanées sont brisantes et cassantes et tendent à détruire ; les forces qui tendent à produire sont au contraire plus prolongées et plus continues.

Une première cause d'insuccès a donc été l'emploi des mélanges de gaz trop purs et trop actifs, ou l'emploi de mélanges trop bien proportionnés qui se combinaient complétement et instantanément.

Une autre cause d'insuccès tenait aussi à la difficulté de produire régulièrement et industriellement l'inflammation nécessaire, les moyens employés n'étaient point assez industriels, et nécessitaient une surveillance trop minutieuse, en donnant des effets qui n'étaient pas assez certains.

Aussi, et pendant longtemps, tous les essais furent-ils dirigés sur des machines à simple effet dont le piston communiquait par une face avec l'atmosphère et revenait sur lui-même, soit par le vide intérieur produit, soit par le vide et le propre poids du piston, soit enfin par l'action combinée d'une seconde machine de même nature accouplée avec la première.

Après les machines à simple effet, on essaya les machines pendulaires et les turbines à réaction, mais sans obtenir aucun bon résultat industriel.

Enfin, à ce jour, des essais se poursuivent dans la même voie avec un grand retentissement, sur des machines à double effet dont nous allons nous occuper.

Nous laissons de côté toutes questions de personnes et d'antériorités, ce n'est pas ici le lieu de débattre des questions de priorité qui ne regardent pas la Société des ingénieurs ; je n'examine donc que les machines en elles-mêmes et leur valeur industrielle.

L'une de ces machines représente, à mes yeux, le système de machine à détonation à haute pression, c'est celle connue sous le nom de M. Lenoir.

L'autre de ces machines est une machine à détonation que je dénomme à basse pression, et c'est l'œuvre de M. Hugon.

La machine Lenoir se compose d'un cylindre, tel que les cylindres à vapeur ordinaires, muni d'un piston, d'une tige et d'une bielle pour transmettre le mouvement.

Une machine de Rhumkorff est en communication avec des fils placés, soit au milieu, soit aux extrémités du cylindre, et le gaz hydrogène carboné arrivant d'un côté au tiroir, l'air atmosphérique arrive de l'autre, de telle sorte que le mélange des deux gaz ne s'effectue que dans le tiroir et dans le cylindre même.

L'action a lieu comme suit : on commence par mouvoir à la main le volant pour faire avancer le piston et aspirer une certaine quantité des deux gaz, puis l'étincelle passe, enflamme le mélange et sous la haute température qui se développe, l'air se dilate et pousse le piston en avant jusqu'à la fin de sa course ; puis le piston revient sur lui-même et le phénomène se produit de l'autre côté.

Une enveloppe d'eau entoure le cylindre et empêche le trop grand échauffement des parois qui pourrait résulter de la continuité de la température très-élevée qui existe à l'intérieur du cylindre moteur.

Loin de nous l'idée de faire une critique d'une machine que l'on expérimente encore, mais nous croyons utile de ne pas exagérer la portée industrielle des machines de ce genre.

Tout d'abord, et industriellement, il existe un grave inconvénient dans ces machines, c'est que le départ ne peut s'effectuer de soi-même, il faut d'abord aspirer une quantité de gaz suffisante pour produire de la force et cette aspiration exige l'action d'un homme pour de petites machines, et l'action d'une autre machine pour une machine de quelque puissance.

En outre, cet inconvénient de ne pouvoir démarrer seul et à vide est bien plus considérable quand il faut démarrer avec une charge ; je ne me rends même pas bien compte qu'il soit possible d'effectuer le démarrage dans cette dernière condition.

De plus, les mélanges explosifs que l'on obtient n'agissent que parce qu'ils se *combinent* et à cet égard je ne puis admettre une autre explication de la haute température qui est développée ; il résulte de là, que pour une forte machine je redouterais très-fort la combinaison ou détonation d'un fort volume de mélange et je craindrais beaucoup l'explosion des cylindres quelle que fût du reste leur solidité.

(La suite prochainement.)

HOSQUIN DE RHÉVILLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

MM. les actionnaires de la Société sont informés que le dividende de 5 fr. par action libérée de 125 fr., soit 4 0/0 pour le premier semestre de 1860, sera payé tous les jours, de dix heures à deux heures, à partir du 1er novembre prochain, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs.*

Fonds exigibles à 3 jours de vue 2 1/2 0/0
— à 90 jours.... 3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Me G. d'Audiffret.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois......	2 1/2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois......	3 0/0
Ceux de 12 à 17 mois......	3 1/2 0/0
Ceux de 18 à 23 mois......	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus.	4 1/2 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

Ferdinand Le Roy.

GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'il est fait sur les actions de la grande Société des chemins de fer russes un appel de 25 roubles par action, du 15 au 27 novembre prochain.

Aux termes des statuts, les versements peuvent être effectués à Saint-Pétersbourg, Moscou, Londres, Berlin, Amsterdam et Paris, au change de 500 fr. à Paris, 20 liv. st. à Londres, 134 thalers de Prusse à Berlin, 236 florins de Hollande à Amsterdam, pour 125 roubles.

Toutefois, le versement de 25 roubles pourra être effectué, pour la France, à la caisse de la Société générale de crédit mobilier, à un cours qui sera fixé tous les huit jours, et qui permettra aux porteurs de jouir du bénéfice du change actuel.

Les intérêts à raison de 5 0/0 seront bonifiés sur le montant de cet appel du jour du versement, au 13 janvier prochain.

Ceux de MM. les actionnaires qui effectueraient le versement postérieurement au 27 novembre, seront passibles des intérêts à 5 0/0 à partir du 15 du même mois, jour de l'appel de fonds.

BANQUE DU CRÉDIT AGRICOLE.

CAPITAL SOCIAL : 20 MILLIONS

DIVISÉ EN 40,000 ACTIONS DE 500 FRANCS.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE.

La Banque du crédit agricole constituée par acte authentique devant Me Fould, notaire à Paris, émet le complément de son capital divisé par séries de 2,000 actions de 500 fr.

La souscription est ouverte dans les bureaux de la Compagnie, du lundi 22 au lundi 29 courant.

100 fr. sont payables en souscrivant et 100 fr. de trois en trois mois à dater de l'époque qui sera fixée après la répartition.

Les versements anticipés seront bonifiés d'un intérêt à 5 0/0.

La Compagnie établit des banques succursales et des agences dans les principaux centres agricoles.

On souscrit à Paris : au siége de la Banque du Crédit agricole, rue Neuve-des-Mathurins, 18. Les valeurs doivent être adressées sous lettre chargée à M. le directeur de la Compagnie.

EMPRUNT DES VILLES DE ROUBAIX ET DE TOURCOING (NORD)

Autorisé par la loi du 6 juillet 1860, conditions approuvées par le gouvernement.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE.

Cet emprunt est divisé en 60,000 (soixante mille) obligations de cinquante francs chacune, remboursables en cinquante-cinq années, à l'aide de deux tirages par an.

Les tirages se feront publiquement aux hôtels de ville de Roubaix et de Tourcoing le 1er février et le 1er août de chaque année. Le premier tirage aura lieu le 1er février 1861.

Ces tirages donnent droit aux remboursements suivants :

24	Obligations à raison de	25,000 fr.	chacune.
20	»	20,000	»
24	»	10,000	»
66	»	5,000	»
332	»	1,000	»
450	»	500	»
470	»	200	»
6,966	»	100	»
51,648	»	50	»
60,000			

Les obligations sorties seront payées trois mois après chaque tirage.

Les obligations sont émises au cours de 45 fr. chacune, payables comme suit :

10 fr. en souscrivant,
15 fr. le 1er décembre 1860,
20 fr. le 1er janvier 1861.

En cas de retard de paiement, le porteur sera passible des intérêts, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du huitième jour après l'échéance.

A défaut de paiement d'un terme échu dans le délai d'un mois, à partir de l'échéance, le montant de l'obligation sera exigible en totalité, et elle pourra être vendue jusqu'à due concurrence.

Les porteurs auront la faculté d'anticiper en bloc les deux termes de paiement avec bonification de l'intérêt en leur faveur à 5 0/0 l'an.

La souscription demeurera ouverte, du [illegible] au 31 courant :

A Roubaix, à l'hôtel de ville ;
A Tourcoing, à l'hôtel de ville ;
A Paris, chez MM. Simon, Emden et Cie, banquiers (un bureau spécial sera établi à cet effet, 11, *rue Drouot*), où l'on délivre des prospectus détaillés de l'emprunt et du tableau des tirages.

Si les demandes dépassaient le nombre des obligations à émettre, un avis ultérieur fera connaître le plus promptement possible la proportion dans laquelle chaque souscription devrait être réduite.

FORGES.

Saint-Dizier, 13 octobre :

Les prix ne varient pas, c'est-à-dire fr. 230 à 2[illegible] les fers laminés, 270 les fers martelés, rendus dans les gares de la Haute-Marne.

Machine, fr. 240 le n° 20, 230 les nos 21 et au-dessus, en gare de Saint-Dizier.

Fil puddlé, fr. 240 à 250 le n° 20, franco Paris.

Fil quincaillier, au bois, fr. 57 le n° 20, franco Paris.

Pointes, fr. 32 le n° 20, 2 fr. d'écart jusqu'au n° 16, 3 fr. d'écart à partir du n° 17, franco Paris.

Chaînes, numéros mélangés, fr. 86 les 100 kil., chaînettes, fr. 34 les 100 mètres, franco Paris.

Poids à peser ajustés, fr. 4 30 le poids de 20 kil., 2 30 le poids de 10 kil., et proportion pour le reste de la série, franco.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 9 octobre :

Cours après bourse :

Gartsherrie, n° 1, fr. 70 00 ; Calder n° 1, [illegible] ; Glengarnock n° 1, 65 90 ; Blair, Eglinton et autres bonnes marques n° 1, 64 30 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Au 1er courant, le stock de la fonte (warrants) est 154,800 tonnes. On compte en Ecosse 151 hauts-fourneaux en activité.

Les navires sont toujours rares, et les frets continuent à monter : Dunkerque, Calais, Boulogne et Dieppe, 17 50 à 18 10 ; le Havre, Saint-Valéry, 19 [illegible] Abbeville, 20 60 ; Rouen, 21 25 ; Brest, 18 75 ; Cherbourg, 16 85 à 17 25 ; Nantes, 17 50 à 18 50 ; Charente et Bordeaux, 17 50, par tonne.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1481 kilomètres.
1859 — 1481 —

12e année. — 41e semaine.
Du 7 au 13 octobre 1860.

200.047 Voyageurs	581 555 72
Bagages, Marchandises, etc.	816.352 57
Total	1.397.908 29
Recettes antérieures	48.094.042 40
Total	49.491.950 69
41e semaine de 1860	1.397.908 29
Semaine correspondante de 1859	1.386.941 77
Différence	10.966 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860	49.491.950 69
— — 1859	46.263.711 23
Différence	3.228.239 46

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur totale exploitée pendant la semaine
1858, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.413 kil.
Du 7 au 13 octobre 1860.

141.520 Voyageurs	609.635 12
Bagages, Marchandises, etc.	918 240 22
Total	1.527.875 34
Semaine correspondante de 1859	1.503.954 27
Semaine correspondante de 1858	1.256 023 81
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	23.921 07
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	271.851 53
Recettes depuis le 1er janvier 1860	51.476 070 59
— — 1859	50.540.365 61
Différence en faveur de 1860	935.704 98

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Septembre 1860.
Voir le numéro du 13 octobre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1404 kilomètres.
1859 — 1404 —
1858 — 1346 —

Du 7 au 13 octobre 1860.

205.508 Voyageurs	838.001 16
Bagages et Marchandises	1.489.570 80
Total	2.327.571 96
Semaine correspondante de 1859	2.143.523 15
— — de 1858	1.841.929 07
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	184.048 81
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	485.642 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	76.630.946 38
— — 1859	79.511.785 [illegible]
Différence	2.874.838 91

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 522 kilomètres
1859. — 409 —

Du 7 au 13 octobre 1860.

53.410 Voyageurs	148.309 15
Bagages et Marchandises	284.531 25
Total	432.840 40
Semaine correspondante de 1859	375.925 [illegible]
Différence	56.914 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860	13.854.691 50
— — 1859	12.038.040 10
Différence	1.816.651 40

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1194 —

Du 7 au 13 octobre 1860.

305.572 Voyageurs	521.380 50
Marchandises, etc. — Grande vitesse	102.204 45
— — Petite vitesse	481.148 50
Total	1.104.733 45
Semaine correspondante de 1859	1.146 134 29
Différence	41.400 84
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	40.622.830 [illegible]
— — 1859	39.006.259 30
Différence	1.616.570 75

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 7 au 13 octobre 1860.

167.111 Voyageurs	472.137 24
Bagages, Marchandises, etc.	811.139 31
Total	1.283.276 55
Semaine correspondante de 1859	1.309.364 61
Différence	17.088 06
Recettes depuis le 1er janvier 1860	46.712.707 59
— — 1859	44.192.407 86
Différence	2.520.299 73

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.

(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 19 kilom.
Du 7 au 13 octobre 1860.

2.584 Voyageurs	2.833 90
Bagages, marchandises, etc.	66 50
Total de la semaine	2.900 40
Recettes depuis le 4 juin 1860	54.431 45

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 7 au 13 octobre 1860

50.337 Voyageurs	190.431 16
Bagages, Marchandises, etc.	400.301 13
Total	590.732 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	601.824 10
Différence	88.904 [illegible]

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	19.371.560 36
— — 1859	17.662.601 29
Différence	1.708.959 [illegible]

NOUVEAU RÉSEAU. — Septembre 1860
Voir le numéro du [illegible] octobre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 7 au 13 octobre 1860

20.288 Voyageurs	74.206 [illegible]
Bagages et Marchandises	88.137 55
Total	162.343 75
Semaine correspondante de 1859	129.212 67
Produit kilométrique annuel, en 1860	36.635 31
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus	8.80 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	51.30 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.231.479 18
— — 1859	5.164.012 20

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon. Reims à Mézières, Charleville et Sedan. Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 164 —

Du 7 au 13 octobre 1860.

17.284 voyageurs	29.549 07
Bagages, Marchandises, etc.	54.361 13
Total	83 910 20
Semaine correspondante de 1859	80.359 73
Différence	3.550 47
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.792 756 47
— — 1859	2.501.177 70
Différence	291.578 77

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 7 au 13 octobre 1860

14.532 Voyageurs	31.518 41
Bagages, Marchandises, etc.	34.969 55
Total	66.487 96
Semaine correspondante de 1859	[illegible] 188 06
Différence	10 299 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.234.836 57
— — 1859	2.126.027 »
Différence	108.809 57

BESSÉGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 7 au 13 octobre 1860.

Voyageurs	2.225 90
Bagages, Marchandises, etc.	20 422 10
Total	22.648 »
Semaine correspondante de 1859	21.585 70
Différence	1.062 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	901.619 70
— — 1859	948 105 85
Différence	46.486 15

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1103 kil. — — 1859, 1102 kil.

104.385 Voyageurs	305.918 [illegible]
Bagages et Marchandises	551.755 80
Transports militaires	178.023 07
Total	1.035.697 77
Semaine correspondante de 1859	960.217 »
Différence	75.480 77

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 224 kil.

40.843 Voyageurs	111.305 50
Bagages et Marchandises	30.394 70
Transports militaires	3.220 »
Total	144.920 20
Semaine correspondante de 1859	134.724 61
Différence	10.195 59

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1326 kil.

En 1860	1.180.617 97
En 1859	1.094.941 [illegible]
Différence	85.676 36

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1326 kil. — 1859, 1316 kil.

En 1860	34.172.944 [illegible]
En 1859	47.173.136 28
Différence	13.001.091 88

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1322 kilomètres.
1859. — 1321 —

Du 7 au 13 octobre 1860

45.227 Voyageurs.........En florins	124.366 »»
1.161.082 »» quintaux Marchandises	359.309 »»
Total.........	483.675 »»
Semaine correspondante de 1859....	398.400 »»
Différence.........	85.275 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	14.692.326 »»
— — 1859..	13.838.050 »»
Différence.........	853.776 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

16.908 Voyageurs....................	93.986 34
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	9.326 45
— (petite vitesse)	243.509 03
Total de la semaine.....	346.821 82

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1860 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.
1859 — — 57 —

12.430 voyageurs......	19.932 61	23.472 62
Bagages, March. (gr. vit.)	1.303 07	
Marchandises (petite vit.)	2.236 94	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Manzanares.
1860. — Longueur exploitée : 50 kilomètres.

1.731 Voyageurs........	5.914 23	12.127 50
Bagages, March. (gr. vit.)	778 05	
Marchandises (petite vit.)	5.435 24	

Total des trois lignes réunies.....	382.422 »»
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................	12.559.616 73
Total..........	12.942.038 73

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 7 au 13 octobre 1860.

32.552 Voyageurs..................	37.379 25
Marchandises et Bagages............	25.774 50
Total..........	63.153 75
Période correspondante de 1859....	67.651 06
Différence........	4.497 31
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.484.590 39
— — 1859..	2.322.669 23
Différence........	161.921 46

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

30e semaine, du 23 au 29 septembre.

8,003 Voyag., bagag. et marchand.	31.203 88
Recettes antérieures depuis le 1er mars	834.125 73
Total.....................	865.329 61

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée . 247 kilomètres.
1859. — 230 —

Du 7 au 13 octobre 1860

34.610 Voyageurs...................	68.336 25
Bagages, Marchandises..............	64.568 66
Total..........	132.904 91
Semaine correspondante de 1859.....	120.704 15
Différence........	12.200 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.714.607 »»
— — 1859..	4.152.712 56
Différence........	561.894 44

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

34.792 Voyageurs..................		64.531 73
Bagages, Marchandises, etc..........		47.153 80
Recettes diverses		4.091 65
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		29.004 76
Transports militaires..............		764 59
Total..		146.146 53
Recettes correspondantes de 1859........	145.020 62	156.857 11
Transports militaires..	11.806 49	
Différence........		10.740 58
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		4.966.704 86
— — 1859..		5.624.281 »»
Différence........		657.576 14

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 22 septemb. 1860.—Longueur exploitée, 174 kil.

Du 3 au 9 octobre 1860.

Voyageurs..........................	12.389 08
Marchandises.......................	77.312 16
Total..........	89.701 24
Produit annuel par kilomètre........	27.369 »»
Recettes antérieures..	636.578 86
Recettes totales depuis le 1er août 1860	726.280 10

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée . 131 kilomètres.

Du 23 au 29 septembre 1860

39e semaine.	28.754 20
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.............	11.815 80
Total..........	40.570 »»
Semaine correspondante de 1859.....	42.849 61
Différence........	2.279 61
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.602.609 55

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 5 au 11 octobre 1860.

16.309 Voyageurs..................	[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.........	[illegible]
Total..........	[illegible]
Semaine correspondante de 1859....	[illegible]
Différence........	[illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	[illegible]
— — 1859...	[illegible]
Différence.... ..	[illegible]

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 30 septembre au 6 octobre 1860.

2.413 Voyageurs..................	[illegible]
Bagages, articles de messagerie. ...	[illegible]
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc...................	[illegible]
Total de la semaine.....	[illegible]
Recettes antérieures...........	[illegible]
Total général..........	[illegible]
40e semaine de 1860...............	[illegible]
Semaine correspondante de 1859....	[illegible]
Différence........	[illegible]

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860
Septembre	122.445 89	95.391 09	27.054 80
9 1ers mois	993.595 37	848.104 57	145.490 80

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860
Août	872,360 71	759,574 70	112,786 01
8 1ers mois.	10,093,604 37	9,311,260 09	782,343 28

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860..	[illegible]
— — 1859.......	[illegible]
Augmentation en juillet 1860..	[illegible]
Recettes du gaz. — Juillet 1860.. ...	[illegible]
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	[illegible]
Augmentation en juillet 1860.......	[illegible]

MM. les porteurs d'actions au porteur ou nominatives sont invités à déposer leurs titres, à partir du 22 du courant, dans l'un des bureaux ci-dessus désignés, afin de ne pas éprouver de retard dans le paiement de l'à-compte sur le dividende 1860, qui s'effectuera, à partir du 2 novembre, sur la présentation du premier coupon détaché de l'action nouvelle ou des nouveaux certificats nominatifs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

Conformément à l'art. 41 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 10 fr. l'à-compte sur le dividende 1860 à distribuer aux actions.

Cet à-compte sera payé, à partir du 2 novembre prochain, sur la présentation des certificats nominatifs ou du coupon n° 1 détaché des actions au porteur (10 fr. par action nominative et 9 fr. 75 par coupon au porteur):

A Paris, au Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, banquiers, 62, King William street ;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Société.

CHEMINS DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 31 octobre courant, à Chambéry, à deux heures.

Tout porteur de *vingt* actions est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être fondé de pouvoirs, s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes et des procurations aura lieu contre la présentation des titres, à partir du 18 jusqu'au 27 octobre courant, tous les jours non fériés, de dix à trois heures :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 13 octobre 1860.

Par ordre du conseil d'administration :

Le secrétaire, L. LE PROVOST.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'actions dont les numéros ont été publiés dans les journaux judiciaires le *Droit* et la *Gazette des Tribunaux* du 10 courant, et sur lesquelles un ou plusieurs des versements appelés n'ont pas été effectués, sont invités à en opérer la régularisation d'ici au 5 novembre prochain.

Passé ce terme il sera procédé, conformément à l'art. 12 des statuts, à l'égard des titres dont la libération complète n'aura pas été effectuée.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt du 1er novembre 1856, que le paiement du coupon échéant le 1er novembre 1860, s'effectuera à partir du 2 novembre aux endroits désignés ci-dessous.

MM. les porteurs d'obligations sont également prévenus que les numéros sortis au tirage du 15 octobre 1860 sont les suivants :

De 3,691	à	3,700	10
15,071	à	15,080	10
15,271	à	15,280	10
7,971	à	7,972	2
Total....			32

Le remboursement des obligations portant les numéros ci-dessus indiqués aura lieu, à raison de 500 fr., à partir de la même époque :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 20, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

4° A Luxembourg, chez M. F. Kre-winckel et Ce ;

3° A Bruxelles, chez M. M. de Hirsch;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

Etude de Me AGNIEL, avoué, successeur de Me Barre, rue Coste-Frége, 7, à Montpellier.

BASSIN HOUILLER DE GRAISSESSAC

Le vendredi 9 novembre 1860, à deux heures de l'après-midi, au Palais de Justice, à Montpellier,

VENTE sur licitation des concessions des Mines de houille du Bousquet, de Boussagues et de Saint-Gervais.

L'actif à vendre se compose principalement :

I. Des concessions houillères avec les mines de houille dont la désignation suit :
1° Concession de St-Gervais;
2° Concession du Bousquet d'Orb ;
3° Concession de Boussagues.

II. De tous immeubles par nature et par destination en dépendant.

III. De l'entier actif de la Compagnie dite de Graissessac, relatif aux concessions sus-indiquées.

Le tout plus amplement désigné au cahier des charges.

Mise à prix : **8,000,000** de francs.

S'adresser, pour tous renseignements, à Montpellier :

1° A Me L. Agniel, avoué poursuivant la vente, demeurant rue Coste-Frége, 7;

2° A Me Osmont, avoué colicitant, demeurant rue Blanquerie, 29;

3° A Me G. Ferrier, autre avoué colicitant, demeurant rue du Palais, 19 ;

4° A Me Germa, autre avou colicitant, demeurant rue de la Barralerie, 1 ;

5° A Me Bancal, autre avoué colicitant, demeurant rue du Palais, 12 ;

6° A Me Jean, autre avoué colicitant, demeurant rue Dauphine, 6 ;

7° A Me Garbouleau, autre avoué colicitant, demeurant rue Vieille-Intendance, 9 ;

8° A Me Vallet, autre avoué colicitant, demeurant rue de l'Amandier-Valfère, 12 ;

9° A Me Porier, autre avoué colicitant, demeurant Plan-du-Palais, 3;

Et dans les bureaux de la Compagnie, à Montpellier, boulevard Saint-Guillem, enclos Tissié-Sarrus.

Pour extrait :

L^{e} AGNIEL, avoué, signé.

SOCIÉTÉ

DES MINES DE LENS

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle se réunira à Lille, hôtel du *Nouveau-Monde*, rue Esquermoise, le lundi 14 novembre prochain, à midi, conformément à l'art. 11 des statuts.

Tout mandataire devra remettre ses pouvoirs, trois jours à l'avance, chez M. Bigo, rue Sans-Pavé, n° 3, à Lille. (Art. 10.)

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le débat continue autour du cours de 69, mais on ne s'en éloigne guère, et n'étaient les bruits politiques qui produisent de temps en temps un petit mouvement, il n'y aurait sans doute pas une différence de 10 cent. en deçà ou au delà de ce cours de 69 d'une bourse à l'autre. Mais avec les nouvelles de protestations sans cesse affirmées, mais qui ne se confirmaient jamais, on est parvenu à faire descendre le 3 0/0 de 20 cent. à 68 80. Là s'est borné l'effort de la semaine, dans une campagne qui, de 68 95, cours de clôture de samedi, avec 20 cent. de baisse sur vendredi, conduit la rente à 68.

On voit qu'il n'y a pas là de quoi crier victoire. Au fond, la situation reste la même. L'espérance d'un congrès, qui avait déterminé la reprise jusqu'à 69 50, est depuis longtemps escomptée; ce sont les baissiers qui escomptent aujourd'hui en sens contraire l'entrevue de Varsovie. Il y a d'ailleurs une sorte de compromis entre les haussiers et les baissiers, et on voit les uns et les autres passer dans le camp opposé sans la moindre hésitation, dès que l'occasion paraît favorable à une réalisation si minime qu'elle soit. Les bénéfices réalisés ainsi la semaine dernière ont porté principalement sur le Lyon, l'Orléans, le Nord et sur les chemins espagnols.

Quoi qu'il en soit, on peut prévoir des mouvements plus sérieux pour la fin du mois; mais il serait difficile d'en indiquer dès aujourd'hui le caractère, par la raison que ces mouvements suivront les résultats de l'entrevue de Varsovie. Il s'engagera du reste vraisemblablement pas mal d'opérations en vue de ces résultats; mais c'est de la spéculation politique, et il est bien difficile de se prononcer à l'avance sur ce genre de spéculation.

Il y a eu cette semaine une faiblesse presque continue sur les consolidés, par suite du bruit qui a couru que le taux de l'escompte allait être augmenté à Londres. Les fonds autrichiens sont, au contraire, en meilleure position. Les valeurs françaises n'ont guère varié; les écarts les plus importants sur nos grandes lignes ont à peine atteint 5 fr; les chemins espagnols sont très-bien tenus et les prix en sont meilleurs.

En résumé, le mouvement qui avait eu lieu à la fin de la semaine dernière, les cours qui s'étaient progressivement relevés par suite de demandes considérables, n'ont pu se soutenir en présence d'offres nombreuses, et à partir de lundi les affaires se sont notablement ralenties; le mouvement, qui avait rendu momentanément un peu d'animation au marché, ne s'est pas continué, et la faiblesse a reparu avec des intervalles d'amélioration, dans la journée de jeudi, par exemple. La comparaison des cours des valeurs d'une semaine à l'autre ne présente pas d'ailleurs de différences notables. L'écart dans le cours du 3 0/0 d'un vendredi à l'autre est de 25 c.; les actions de la Banque ont monté de 2,830 à 2,850; le Crédit mobilier, jusqu'à 710. Il y a eu peu de changements sur les chemins de fer français et étrangers.

Samedi.—Le marché est des plus calmes; les deux dépêches de Londres accusent une réaction de 1/8 sur les consolidés. La rente a débuté à 69, a fléchi à 68 90, est revenue à 69 et ferme à 68 95. Le Mobilier est revenu à 700. Ce cours a même été compromis un moment, mais il s'est maintenu jusqu'à la fin avec une certaine fermeté. Les chemins sont un peu plus lourds qu'hier. L'Orléans a varié entre 1,368 75 et 1,371 25; le Nord, entre 975 et 972 50; le Lyon, entre 918 75 et 915. Le Midi est à 505; l'Ouest, à 562 50. Les Autrichiens sont à 485; les Lombards, à 482 50. Les chemins espagnols sont bien tenus. Le Saragosse est à 552 50; le Séville à Xérès à 518 75; le Barcelone, à 465; le Pampelune, à 470. La Banque de France se négocie à 2,835; le Foncier, à 897 50; le Comptoir d'escompte, à 690; la Caisse générale des chemins de fer tout près de 300.

Lundi. — La rente 3 0/0 était tenue de 68 85 à 68 95. On ne s'est pas éloigné de ces prix pendant toute la durée de la Bourse. Les affaires étaient peu animées, et les achats ne présentaient un peu d'activité que sur le marché du comptant. Les fonds anglais sont venus en baisse de 1/8 sur les deux cotes, à 92 7/8 93. La rente 4 1/2 était ferme de 96 à 95 90. Le Crédit foncier était calme à 897 50. Le Crédit mobilier se soutenait difficilement à 700 fr. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs était ferme à 143 75; la Caisse générale des chemins de fer, à 295. L'Orléans a débuté à 1,365 et fermé à 1,367 50. Le Nord ancien a monté de 972 50 à 975. Le Nord nouveau est resté ferme à 882 50 et 885. Quelques réalisations ont fait retomber à 915 fr. les actions de Lyon, qui s'étaient tenues d'abord à 917 50. Le Midi est resté calme à 507 50; l'Est, à 637 50; l'Ouest, à 563 75; le Genève, à 355; le Béziers, à 87 50, et les Ardennes, à 438 75. Les chemins Autrichiens ont été demandés et ont repris à 488 75; les Lombards ont fermé comme précédemment à 482 50, après avoir fait 480. Le Victor-Emmanuel était ferme à 390; les chemins Romains, à 340; les Pampelune ont été demandés à 475; et les Barcelone, à 475. Les Ports de Marseille se traitaient à 420; les Gaz, à 295; les Voitures, à 72 50; les Docks, à 200.

Mardi. — Les cours étaient plus fermes, et le 3 0/0 a fait 69 15 dès le commencement de la Bourse; ce qui constituait une hausse de 40 c. sur le plus bas cours de la Bourse de la veille; de là un certain nombre de réalisations qui ont fait reculer le 3 0/0 à 69 fr. 05. Les demandes ont reparu ensuite: on a repris à 69 fr. 12 c. 1/2. Les actions de la Banque de France ont monté de 10 fr. à 2,850 fr. Le Crédit mobilier a varié de 703 75 à 717 50 à terme. Le marché des chemins et des valeurs s'est amélioré comme celui de la rente. Les principales lignes étaient en hausse. L'Orléans ferme à 1,370; le Lyon, à 920; le Nord, à 975; l'Est, à 638 75; l'Ouest, à 565, l'Autrichien, à 490, et le Lombard, à 486 25. Parmi les valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 652 50; les Omnibus de Paris, à 905, les Omnibus de Londres, à 41 25; les Rivoli, à 125; la Caisse des chemins de fer, à 297 50; les Gaz de Paris, à 800; les Ports de Marseille, à 420; les Voitures, à 72 50, et le Comptoir Bonnard, à 51 25.

Mercredi. — Le cours de 69 15, coté au début, n'a pu être gardé; les offres ont bientôt dominé, et on a rétrogradé à 69 05. On s'est tenu ensuite entre ce cours et 69 10 jusqu'à la fin de la Bourse. La rente était offerte à ce dernier cours à la clôture. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,850. Le Crédit mobilier a varié de 708 75 à 716 25 à terme; au comptant il a baissé de 5 fr.; il est resté à 710. Il s'est fait peu d'affaires sur les chemins. L'Orléans ferme à 1,370; le Lyon, à 920; le Nord, à 976 25; l'Est, à 637 50; l'Ouest, à 567 50; les Autrichiens, à 490; les Lombards, à 485. Les Messageries se négociaient à 652 50; les Omnibus de Paris, à 905; les Omnibus de Londres, à 41 25; les Rivoli, à 125; les Caisse Mirès, à 297 50; les Gaz de Paris, à 800; les Ports de Marseille, à 420; les Voitures, à 72 50; et le Comptoir Bonnard, à 51 25.

Jeudi. — Il s'est produit une réaction assez vive sur la rente et sur la plupart des valeurs, par suite de bruits politiques qui n'ont pas d'ailleurs été confirmés. Après avoir ouvert à 68 95, le 3 0/0, entraîné par des offres importantes, a fini par rétrograder à 68 80. On a repris à peine à 68 85, qui est resté le cours offert jusqu'au moment de la clôture. Le report, du comptant à la liquidation, a varié de 2 à 5 c. 1/2 sur le 3 0/0. Le report, d'une liquidation à l'autre, a varié de 5 à 7 c. 1/2 sur le 3 0/0. Les primes fin courant ont fait de 69 à 69 15, dont 50 c. Dont 25 c. les primes fin courant, de 69 10 à 69 35. Fin prochain, de 69 40 à 69 30, dont 1 fr., et de 69 70 à 69 50, dont 50 c. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,850. Le Crédit mobilier a varié de 701 25 à 710 à terme. Au comptant cette valeur a baissé de 5 fr., et est restée à 705. Les chemins ont suivi la rente. L'Orléans ferme à 1,366 25; le Lyon, à 917 50; le Nord, à 973 75; l'Est, à 640; l'Ouest, à 665; les Autrichiens, à 485; les Lombards, à 481 25. Les valeurs industrielles sont à peu près sans changement.

Vendredi. — Malgré les nouvelles politiques qui continuent à circuler et qui représentent l'Autriche comme abandonnant l'attitude d'expectative qu'elle avait prise, la Bourse n'a pas offert grand changement sur hier. Le 3 0/0 ouvert à 68 80, à terme, 5 c. au-dessous du cours de clôture de la veille, a fermé à 68 90, avec 5 c. de hausse. L'hésitation recommençait et malgré une certaine animation à la surface, il y avait fort peu d'activité au fond. Le Crédit mobilier a varié un peu au-dessus du dernier cours de la veille entre 700 et 706 25. Les chemins étaient presque sans changement, mais en général un peu au-dessous du dernier cours de la veille, surtout à terme. Paris-Lyon faisait exception et restait à 920. L'Ouest, dont les recettes sont moins bonnes cette semaine, est à 562 50. Les Lombards ont un peu haussé, à 485; les Autrichiens sont à 487 50, le Victor-Emmanuel avait fléchi à 386 25. Les chemins espagnols étaient très-fermes. Sur le marché industriel on demandait la Caisse des chemins de fer à 297 50, les Ports de Marseille à 425, la Maritime à 375.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS	NOMBRE de parts ou d'actions	VALEUR nominale des actions	RESTE à verser	ÉPOQUE de paiement des revenus	DERNIERS dividendes payés
	BANQUES ET CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Civ.	Dumium lyonnais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	S. . . . des Entrepreneurs	411 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] des Armateurs	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Centrale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Réunion	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Comptoir	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Phénix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Paternelle	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Confiance	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Nord	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
[illegible]	Générale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Nationale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Union	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Phénix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Caisse paternelle	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Omnibus de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars [illegible]	[illegible]
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] octobre	[illegible]
A	— actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] octobre	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	S. . . . actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Scarpe inférieure	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	PORTS ET PONTS.						
A	Ports de Marseille	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	[illegible] et port de Grenelle	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Ponts [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. [illegible]	687 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	555 [illegible]	[illegible]	[illegible]	100	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	347 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Barbey et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
[illegible]	Haine-St-[illegible]	[illegible]	3.500	500	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Centre-du-Flénu	213 [illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Pont-de-Loup-Sud	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Montigny-[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	1200 [illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et la Béraudière	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	12.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Grand-[illegible]	[illegible]	24.[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
»	Unieux et Fraisses	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Carmaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	[illegible] et Firminy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. de Quaregnon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	néant
»	Seyssel anglais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17 50
	MINES.						
C	Mouzaïa (Algérie)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant
A	Kef-Oum-Theboul	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant
C	Sentenac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Stolberg et Westphalie, [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Corphalie, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Silésie, zinc [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Alais (Gard)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Allevard	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Basse-Indre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Châtillon et [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Horme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Fourchambault	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Côte-d'Or	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Firminy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Pont-l'Évêque [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] octobre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Chaumeroy et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Gandillot et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Christofle et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
[illegible]	Rue impériale de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	7 »
[illegible]	Docks Louis-Napoléon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant
	GAZ.						
A	[illegible] de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier [illegible]	néant
C	Marseille [illegible]	[illegible] 20	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Nord [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Versailles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mars septembre	[illegible]
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Calais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Cherbourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. centrale [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
	FILATURES.						
A	[illegible]	[illegible]	8.000	[illegible]	»	août	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	8.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	JOURNAUX.						
[illegible]	Siècle	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	109	[illegible]	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Montluçon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant
A	Oignies (Belgique)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1ᵉʳ octobre	[illegible]
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ, Vidanges	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	31 mars	[illegible]
C	Chalier et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	10 »
C	[illegible] (E. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	5 févr. juillet	[illegible]

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS	NOMBRE	TAUX du remboursement	[illegible]	ÉPOQUE de paiement des revenus	INTÉRÊTS annuels
»	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Ports de Marseille	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
500	Messageries imp. (serv. marit.)	[illegible]	12.000	500	[illegible]	avril octobre	[illegible]
[illegible]	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.250	»	[illegible]	[illegible]
»	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	1.250	[illegible]	[illegible] août	[illegible]
»	Gén. [illegible]	[illegible]	[illegible]	1.250	[illegible]	1ᵉʳ avril [illegible]	[illegible]
»	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	1.250	[illegible]	1ᵉʳ avril [illegible]	[illegible]
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] juillet	18 »
270	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars septemb.	7 50
100	Vieille-Montagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] juillet	[illegible]
»	Aveyron (Decazeville) 1852-53	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Horme, [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Rue Impériale de Lyon	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible] juillet	[illegible]
»	Gaz de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
440	Union des gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Gaz de Lyon	315 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 13 AU 19 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 13 Compt.	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Compt.	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Compt.	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Compt.	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Compt.	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Compt.	Vendredi 19 Terme
1175	[illegible]	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
919	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	973 75	972 50	965 »	965 »	976 »	976 2.	974 25	976 25	973 75	970 25	973 75	972 50
»	»	»	83 3..	400	300	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	895 »	»	895 »	»	897 50	893 50	[illegible]	»	895 »	»	[illegible]	»
»	»	»	41 667	»	»	»	»	Nord obligations en 1re tirage	»	»	935 »	»	»	»	935 »	»	917 50	»	»	930 »
1518	1930	99	500.000	500	»	37 70 sur 1859	mai 1860	Est	638 75	636 75	637 50	640 »	638 75	640 »	637 50	640 »	646 »	640 »	[illegible]	634 75
1063	3024	»	680.000	500	»	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	918 75	918 75	915 »	920 »	920 »	[illegible]	920 »	[illegible]	917 50	914 75	920 »	920 »
793	1673	99	250.000	500	»	37 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	545 »	548 75	547 50	548 75	547 50	[illegible]	547 50	547 50	545 »	547 50	545 »	546 25
1188	2104	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	561 25	562 50	563 75	562 50	565 »	565 »	567 50	567 50	565 »	563 75	561 25	562 50
219	231	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	355 »	356 25	355 »	357 50	355 »	355 »	»	355 »	352 50	352 5.	353 »	353 »
52	52	99	30.000	500	»	»	octobre 1857	Graissessac à Béziers	86 75	»	87 50	»	83 75	87 50	85 »	»	86 »	86 2.	87 50	87 50
134	185	99	35.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	»	»	»	»	562 50	562 50	»	»	»	»	»	562 50
184	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	»	435 »	436 75	»	»	»	»	437 50	43? »	435 »	430 »	»
»	»	»	84.000	500	250	»	juillet 1860	Ardennes nouveau	»	»	»	»	»	»	»	»	445 »	»	440 »	»
1333	1841	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens	495 »	497 50	496 75	497 50	490 »	410 »	490 »	496 75	497 »	497 50	497 50	497 50
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	392 50	387 50	390 »	»	390 »	387 50	390 »	»	390 »	390 »	393 50	395 25
»	4162	85	600.000	500	250	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (250 fr. payés)	445 »	440 »	440 »	410 »	»	440 »	440 »	438 75	»	455 »	445 »	432 »
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	440 »	»	420 »	435 »	»	437 50	»	»	490 »	430 »	441 65	440 »
40	175	99	18.000	500	»	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	217 50	»	217 50	»	250 »	»	220 »	»	213 75	»	200 »	»
306	347	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse	448 75	»	»	»	420 »	»	»	»	»	»	»	»
»	187	99	55.200	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	»	»	475 »	»	470 25	»	474 50	»	480 »	»	475 »	»
492	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	525 »	525 »	520 »	531 25	525 »	525 »	532 50	532 50	530 »	531 25	5?? 75	532 50
184	314	99	56.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	465 »	465 »	465 »	465 »	466 25	463 75	466 25	467 50	467 50	463 75	462 50	465 »
»	619	99	170.000	500	»	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	335 »	»	340 »	»	340 »	»	315 »	»	331 75	»	337 50	»
1806	3133	99	750.000	500	200	»	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb	492 50	492 50	492 50	492 50	497 50	496 »	495 »	490 »	495 25	493 75	496 »	495 »
»	»	99	36.000	500	»	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	440 »	»	»	»	»	»	490 »	»	490 »	490 »	»	»
»	132	99	47.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	515 75	515 »	512 50	510 »	516 75	517 50	518 75	515 »	517 50	515 »	517 50	517 50
»	723	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	»	475 »	472 50	475 »	475 »	480 »	470 75	475 »	473 »	478 50	475 »	»
»	»	99	5.000	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	»	»	2?0 »	»	2?0 »	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	13	15	16	17	18	19
1848	5.000	1898	750	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842-1849	12.000	1890	»	»	1.250	juin.	50 »	Dº.	St-Germain (nouvelles)	»	1.0?0 »	»	»	»	»
1843	2.725	1848	1100	»	1.250	mars.	50 »	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	»	960 »	»	»	»	»
1842	8.000	1893	1125	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	»	1030 »	»	»	»	»
1848	13.333	1898	750	»	1.250	décembre.	50 »	Dº	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	1893	»	»	1.250	juin.	50 »	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
»	3.300	1877	»	»	1.250	mai.	50 »	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.500	1903	divers.	»	1.250	juin.	50 »	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	»	985 »	985 »	»	987 50	»
1845-1847	13.000	1925	1100	»	1.250	février.	50 »	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	»	»	1000 »	»	»	»
1852	80.000	1925	1050	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1015 »	1020 »	»	1030 »	1030 »	1020 »
1847-1854	28.720	1929	divers.	»	1.250	novembre.	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	96? 50	»	1000 »	»	»	»
1851	21.000	1925	500	»	625	mai	25 »	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	475 »	»	»	»	495 »	495 »
1854	102.???	1952	»	»	625	décembre.	25 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	»	»	»	»	»	»
1852	120.000	1904	»	»	625	mars.	25 »	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	502 50	505 »	»	507 50	»	507 50
1852	[illegible]	1952	divers	»	650	mai	25 »	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	[illegible]	499 75	497 50	498 75	500 »	498 75
»	5.??1	1905	»	»	500	juillet.	20 »	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1855	22.400	1955	500	»	400	juin.	15 »	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	1919	»	»	1.250	juin.	40 »	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	1950	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Grand-Central (nouvelles)	294 75	297 50	300 »	304 »	300 »	300 »
1852	63.?43	1952	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	»	»	»	»	29? 50	»
1855	[illegible]	1954	divers.	»	500	juin.	15 »	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	306 75	304 2.	306 25	306 25	303 »	»
1852-1860	1.1?0.000	1954	divers	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	301 50	304 50	304 50	302 50	303 50	302 50
1851-1852	7?0.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 »	Dº.	Nord	306 »	304 7.	305 »	305 »	302 50	303 75
1855	?? 319	1954	285	»	500	décembre	15 »	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	297 50	299 75	29? 75	298 75	297 50	298 75
1857-1860	127.??1	1944	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Dº (nouvelles)	297 50	291 50	297 50	297 50	291 50	297 50
»	250.000	1956	»	»	500	mars.	15 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	30? »	303 75	303 75	303 »	305 »
»	1.3?0.??0	1956	divers	»	500	avril.	15 »	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	298 75	295 75	298 75	297 50	294 75	29? 75
»	217.000	1963	295	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Bourbonnais	300 »	303 »	300 »	301 25	301 25	302 50
»	460.7??	1957	divers.	»	500	juin	15 »	Dº.	Midi ... gar.	296 25	298 25	296 25	296 25	295 »	294 2.
»	22.610	1958	290	»	500	décembre.	15 »	avril, octobre.	Besseges à Alais	»	»	»	29? 50	290 »	»
1857	[illegible]	1960	divers.	»	500	mai.	15 »	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	296 25	300 »	29? »	29? »	29? 25	296 75
»	15? 000	1955	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Ardennes	290 »	290 »	290 25	296 2.	29? 2.	296 2.
»	11? 000	1957	»	»	500	juin	15 »	Dº.	Dauphiné ... gar.	»	»	29? 75	296 25	29? 50	298 75
1858	1.?00.000	1958	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	302 50	301 25	300 »	30? 50	302 50	301 25
»	61?.175	1960	divers.	»	500	»	15 »	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	25? 50	251 25	251 75	253 75	252 50	251 75
1857	470.658	1959	divers.	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	250 »	251 25	250 »	251 25	251 25	250 »
1858	[illegible]	1961	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	23? 50	240 »	240 »	240 »	240 »	240 »
1859	»	1960	»	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	2?0 »	2?0 »	250 »	251 »	250 »	250 »
1858	100.000	1921	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	254 50	252 50	252 50	252 50	25? 50	25? 50
1858	24.536	1957	280	»	500	»	15 »	Dº.	Cordoue à Séville	»	253 75	251 75	253 75	252 50	252 50
1860	»	1908	»	»	500	»	15 »	Dº.	Séville à Xérès	262 50	2?1 50	262 75	261 25	261 25	262 50
»	300.000	1958	divers.	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	2?8 75	248 7.	2?0 25	248 7.	245 75	245 75
»	100.500	1957	140	»	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	92 50	91 50	93 50	91 25	90 »	91 25
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	2?? 75	239 75	237 50	236 25	238 25	237 50
1860	82.500	1967	240	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	235 »	236 25	237 50	237 50	23? 75	23? 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 13 Comptant	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Comptant	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Comptant	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Comptant	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Comptant	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Comptant	Vendredi 19 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0. Jouissance 22 juin 1860	69 »	69 05	68 95	68 9?	68 15	69 15	69 »	69 10	68 60	68 85	68 80	68 90
RENTES 4 1/2 0/0. Jouissance 22 mars 1860	95 70	»	95 90	95 60	95 40	95 35	96 »	95 80	95 60	»	95 80	»
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2850 »	»	2840 »	»	2850 »	»	2850 »	»	2850 »	»	2845 »	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	630 »	»	640 »	630 »	631 25	»	631 25	»	630 »	»	631 25	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	807 50	810 »	807 50	»	807 50	»	807 50	»	810 »	»	»	»
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	490 »	»	490 »	»	490 »	»	490 »	»	492 50	»	492 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	462 50	»	460 »	465 »	465 »	467 50	465 50	470 »	470 »	470 »	465 50	470 »
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	9? 75	»	98 75	»	100 »	»	100 »	»	99 75	»	99 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1850	95 »	»	96 »	»	90 25	»	90 25	»	95 »	»	96 »	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	»	»	1012 50	»	1015 »	»	»	»	»	»	1010 »	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	570 »	»	570 »	»	572 50	»	»	»	570 »	»	57? »	570 »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé juillet 1860	701 25	701 25	708 50	705 »	715 »	713 75	710 »	712 50	705 »	705 »	700 25	708 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1120 »	»	»	»	1122 50	»	1115 »	»	1120 »	»	1125 »	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 »	»	475 »	»	472 50	»	470 »	»	470 »	»	470 »	»
Département de la Seine. Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	226 25	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»	226 25	»	227 50	»
Ville de Marseille. Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 1/8	»	93 »/»	»	93 7/8	»	93 1/8	»	93 »/»	»	93 »/»	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	»	»	»	»	»	»	»	»	99 1/2	»	»	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	79 »	79 15	79 »	78 90	79 15	79 20	79 35	79 25	79 10	79 20	79 10	79 »
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	50 »	»	50 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	76 1/4	»	76 1/4	»	»	»	76 »/»	»	76 »/»	»	75 3/4	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	78 »/»	»	78 »/»	»	78 1/2	»	78 3/4	»	78 »/»	»	78 »/»	»
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés, jouissance juillet 1860	»	»	470 »	472 50	470 »	»	473 »	472 50	470 »	472 50	470 »	»
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	40 »/»	»	»	»	39 3/4	»	39 7/8	39 3/4	39 3/4	»	39 5/8	»
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	»	»	»	»	48 1/2	»	48 1/2	»	48 »/»	»	48 1/8	»
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1860	49 »/»	»	48 3/4	»	48 5/8	»	48 1/2	»	48 1/2	»	»	»
Dº Intérieur, jouissance juillet 1860	48 »/»	47 3/4	47 5/8	47 5/8	47 5/8	47 5/8	47 1/2	47 1/2	47 3/8	47 1/2	»	47 3/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	»	»	95 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1051 — 19e ANNÉE — N° 43 — SAMEDI 27 OCTOBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

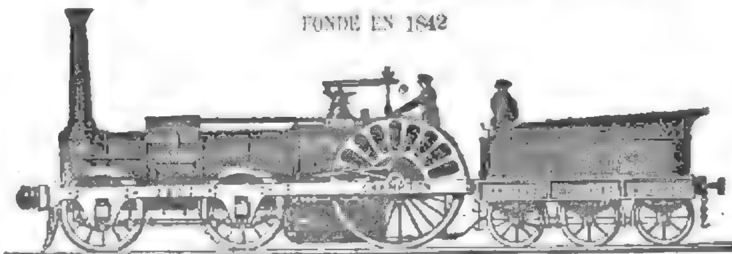
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris .... 40 fr. par an
Départements .... 42 —
Étranger .... 48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 2 fr. 50
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* prévient MM. les actionnaires que l'*assemblée générale* prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le *lundi* 28 *janvier prochain*, rue de Richelieu, n° 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1860 ;

2° Sur toutes les propositions qui pourront être faites, en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du Conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 28 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 28 décembre prochain, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la *Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes et Sénéchas* sont informés que la convocation pour l'assemblée générale qui était projetée pour le 20 octobre courant, ayant été omise dans un des journaux où elle devait avoir lieu, cette convocation a dû être remise.

En conséquence, MM. les actionnaires sont *convoqués à nouveau en assemblée générale* pour le *samedi* 3 *novembre prochain*, à huit heures du soir, *au siége social*, à Paris, rue de Richelieu, n° 99.

Cette assemblée est convoquée pour remplir les prescriptions des nouveaux statuts, touchant la constitution de la Société anonyme, spécialement :

Pour la production de l'inventaire des objets mobiliers et immobiliers apportés dans la Société anonyme, conformément aux art. 5 et 8 des statuts;

Pour la nomination des membres du Conseil d'administration, conformément à l'art. 22 ;

Pour la fixation de la somme à employer annuellement à l'amortissement des actions, comme aussi du chiffre de l'amortissement pour chaque action, conformément aux art. 43 et 45.

En outre l'assemblée délibérera sur les propositions qui pourront lui être soumises relativement à l'à-compte d'intérêt ou dividende à payer sur les résultats de l'exercice courant.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins dix titres anciens et de les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant la réunion. Il est remis aux déposants une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Les dépôts des titres donnant droit d'assister à l'assemblée sont reçus à Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99, les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

On a beau inventer chaque jour de nouveaux prétextes à l'abstention systématique de la spéculation et à l'atonie de la Bourse, il faut bien reconnaître que les véritables motifs de l'hésitation générale et de l'absence complète d'affaires ne sont pas ceux-là. Quoi qu'on dise et qu'on prétende à cet égard l'essence même de la spéculation est d'être aventureuse, et ce ne sont pas les incertitudes politiques qu'elle redoute le plus. Au contraire, si on se rend bien compte de ce qu'est la spéculation, dans le sens exact qu'il faut attribuer à ce mot, on voit qu'elle doit se complaire surtout dans les situations difficiles et compliquées, où l'*alea* s'agrandit d'autant plus. Ce qui arrête surtout la spéculation et la tient immobile, c'est qu'elle se trouve dans la position d'un tireur habile qui, voulant faire des armes, ne trouverait pas d'adversaire ; il serait réduit à tirer au mur, et il ne trouverait naturellement dans cet exercice ni l'émulation, ni l'entraînement que porte avec elle toute lutte entre deux efforts contraires. Il en est de même pour la spéculation : ne sentant personne en face d elle, elle se replie sur elle-même, se livre à quelques compromis sans importance et attend, comme tout le monde, qu'une organisation mieux appropriée aux besoins du marché des fonds publics lui rende l'activité et l'élasticité qui lui manquent.

Ce n'est donc pas, encore une fois, l'entrevue de Varsovie ; ce n'est pas la crainte des décisions qui peuvent sortir de cette conférence, qui pèsent plus particulièrement sur les cours. L'empereur Alexandre n'a-t-il pas déclaré que cette réunion de souverains n'avait rien d'hostile pour la France? Ce n'est pas non plus la situation de l'Italie. Cette situation a été définie avec une netteté parfaite et une éclatante raison dans un article publié cette semaine par le *Constitutionnel*, et que tout le monde s'accorde à considérer comme un véritable manifeste de la politique impériale.

Cet article qui conclut à la réunion d'un congrès, expose en ces termes le rôle auquel, depuis la paix de Villafranca, la France s'est tenue en Italie.

« Quant à la France, fidèle aux intérêts qu'elle a défendus, n'étant engagée avec personne, elle bénéficiera dans un congrès de la réserve qu'on lui reproche et de la modération qu'elle a su garder. Mieux que toute autre peut-être, elle sera en mesure d'indiquer les points de transaction entre toutes les divergences. Après avoir affranchi l'Italie, soutenu le pape à Rome, blâmé l'invasion des Etats romains et des Deux-Siciles, fait respecter le principe de non-intervention en le respectant elle-même, elle ne saurait être suspecte ni à l'Italie, ni à la papauté, ni à l'Europe. Nous avons trop de confiance dans la sagesse des souverains qui se feraient représenter au congrès pour ne pas être convaincus qu'ils comprendraient combien l'esprit de transaction est la condition même du rétablissement de l'ordre dans la Péninsule. L'Italie organisée et puissante est désormais un intérêt européen, et l'Europe, en le consacrant par un acte de sa haute juridiction, se montrerait aussi prévoyante que juste. »

Le congrès c'est le règlement de toutes les difficultés, et lorsque la France propose ce moyen honorable pour tous de fixer les prétentions de chacun et d'assurer la tranquillité de l'Europe, il paraît bien peu probable que sa proposition ne soit pas accueillie partout avec faveur. Comment admettre d'ailleurs une autre issue? Tout se réunit au contraire pour faire supposer que les puissances réunies à Varsovie ne se sont donné rendez-vous que pour fixer à l'avance, au point de vue de leurs intérêts particuliers, les bases d'un congrès européen.

Il n'y a donc dans cet ordre d'idées rien qui puisse arrêter les transactions ; les espérances qu'on a le droit de concevoir devraient même les développer et leur donner une animation particulière ; au lieu de cela nous voyons la rente dont le coupon se détache dans six semaines, osciller au-dessus et au-dessous du cours de 69 fr., tout en manifestant des tendances perpétuelles vers la hausse.

Le coupon détaché, le 3 0/0 se trouverait donc, s'il restait aux cours actuels, à 67 50. Nous le demandons, ce cours répond-il à la situation financière du pays, et peut-on supposer que la rente subisse une pareille dépréciation? Quant à nous, nous croyons qu'il suffirait des achats au comptant pour l'empêcher. Si on admet ce point de départ, la spéculation aurait donc tous les motifs possibles pour entrer en lice, et si elle ne rentre pas dans les valeurs, c'est qu'elle est arrêtée par les motifs que nous indiquions tout à l'heure, bien plus que par les considérations politiques.

P.-S. A la dernière minute de la Bourse d'aujourd'hui vendredi, des bruits évidemment mensongers ont fait rétrograder les cours vers 68 80. C'est un dernier effort des baissiers, menacés par l'approche de la liquidation.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 75, ferme à 68 80.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 fr., ferme à 95 60.

Voici le mouvement des recettes sur le divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	50.07 0/0
Bessèges a Alais	27.66 0/0
Autrichiens	27.21 0/0
Dauphiné	18.09 0/0
Midi	16.57 0/0
Victor-Emmanuel	16.20 0/0
Lyon-Genève	13.33 0/0
Paris-Lyon-Méditerran' (Paris-Marseille)	12.98 0/0
Guillaume-Luxembourg	12.63 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	8.66 0/0
Central Suisse	3.63 0/0
Ardennes	2.55 0/0
Ouest suisse	1.53 0/0
Est	1.30 0/0
Union Suisse	1.10 0/0
Orléans	».20 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	1.89 0/0
Nord	2.11 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	5.79 0/0
Cordoue a Séville	15.40 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	19 octobre.	26 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 90	68 80	» »»	» 10
Rente 4 1/2 0/0	96 90	95 50	» »»	» 40
Banque de France	1845 »	1840 »»	» »»	5 »»
Consolidés	93 »/»	93 1/8	» 1/8	» »»
Crédit foncier	895 »»	900 »»	5 »»	» »»
Crédit ind. et com	570 »»	570 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	706 25	702 50	» »»	3 75
Comptoir d'Esc"	691 25	625 »»	» »»	66 25
Orléans	1367 50	1365 25	» »»	2 25
Nord	972 50	972 50	» »»	» »»
Nord nouveau	887 50	883 75	» »»	3 75
Est	638 75	638 75	» »»	» »»
Paris-Méditerran'	920 »»	915 »»	» »»	5 »»
Midi	506 25	502 50	» »»	3 75
Ouest	562 50	562 50	» »»	» »»
Genève	355 »»	352 50	» »»	2 50
Dauphiné	582 50	585 »»	2 50	» »»
Graissessac-Béziers	87 50	87 50	» »»	» »»
Ardennes ancien	430 »»	430 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	487 50	485 »»	» »»	2 50
Victor-Emmanuel	386 25	388 75	2 50	» »»
Russes	455 »»	455 »»	» »»	» »»
Romains	337 50	337 50	» »»	» »»
S.-Autr.-Lombard	485 »»	482 50	» »»	2 50
Sarag. Pampelune	475 »»	475 25	» »»	» »»
Saragos.-Alicante	552 50	548 75	» »»	3 75
Sarag.-Barcelone.	465 »»	460 »»	» »»	5 »»
Nord-Espagne	475 »»	472 50	» »»	2 75
Guill.-Luxembour	350 »»	350 »»	» »»	» »»

Si les questions de crédit étaient mieux connues et plus répandues, il serait moins nécessaire d'en rappeler souvent les vrais principes; mais comme il ne faut jamais se lasser d'opposer la vérité à l'erreur, nous sommes heureux d'apprendre que M. Mirès s'est déterminé à réunir et à publier sous la forme d'une brochure les lettres adressées par lui à M. le préfet de la Seine, au sujet du droit d'entrée à la Bourse.

On assure également que cette publication sera augmentée d'une préface dans laquelle M. Mirès expliquera le caractère d'utilité publique des affaires qui se traitent sur le marché des capitaux, et où il se propose de démontrer la complète moralité des opérations financières dont la Bourse est le centre.

F. Grimaud.

1852 A 1856.

Lorsque l'histoire impartiale étudiera les époques les plus brillantes de la France, elle se reportera avec complaisance sur les années qui s'écoulèrent de 1852 à 1856. Elle dira que pendant cette période, la grandeur et la puissance de la France s'élevèrent à un degré tel que le monde en fut ébloui. Elle exerça en effet à cette époque une influence dont il n'y a plus d'autre exemple, et on la vit dicter au sein de sa capitale les termes d'un traité de paix qui attestait l'esprit de justice, de modération et d'équité qui animait le souverain qu'elle s'était choisi.

Si l'historien, après avoir assisté à cet imposant spectacle, recherche les causes de cette grandeur merveilleuse, sans égale dans le passé, s'il étudie la politique générale de l'Europe à cette époque, son étonnement et son admiration seront plus grands encore. Il verra qu'au moment même où la France atteignait le plus haut degré de puissance qu'ait jamais rêvé une nation, la question d'Orient l'engageait à l'extérieur dans une guerre coûteuse et meurtrière; à l'intérieur, la récolte des céréales avait été mauvaise, le prix du pain était par conséquent très-élevé, la production vinicole avait vu ses produits atteints et compromis par la maladie, et ces deux circonstances fâcheuses avaient diminué dans de fortes proportions les revenus des propriétaires.

Telle est la contradiction singulière qui ressort de la situation de la France à cette époque. Que pensera donc l'historien en rapprochant l'immense prospérité qui rayonna alors sur le monde, des éléments de perturbation, des germes de misère qui, d'après les lois économiques et naturelles, devaient peser si lourdement sur le pays? Il reconnaîtra qu'il devait y avoir et qu'il y a eu en effet une compensation aux frais de la guerre, à l'insuffisance des récoltes. Cette compensation résultait d'une prospérité financière inouïe due à la concentration des capitaux du monde sur le marché français.

Et si quelque doute pouvait s'élever à ce sujet dans les esprits qui veulent toucher pour croire, ils seraient complétement édifiés par l'étude du document statistique que vient de publier l'administration des douanes sur le commerce extérieur de la France en 1859. Il ressort en effet de cette statistique officielle, et dont les indications sont infaillibles, que l'importation en France a suivi, pendant les cinq années qui se sont écoulées de 1852 à 1856, une progression constante de plus de 200 millions par an, de telle sorte, dit le *Constitutionnel*, auquel nous empruntons nos chiffres, que: « partie de » 1,158 millions en 1851, elle atteignit » 2,268 millions en 1856. Ainsi, dans une » période de cinq années, l'importation avait » gagné 1,110 millions, soit plus de 90 0/0; » pendant la même période, l'exportation » avait monté de 1,629 millions à 2,320 » millions seulement, c'est-à-dire de 691 » millions, soit d'un peu plus de 40 0/0. » Depuis 1856, l'importation a successivement rétrogradé de 2,268 millions à » 2,035 millions en 1858, et 2,148 millions » en 1859; tandis que si le mouvement » commercial ascensionnel qui s'était manifesté parallèlement à l'activité des affaires financières avait continué, l'importation, au lieu de diminuer de 120 millions, » aurait augmenté, selon la proportion » moyenne de la période de 1851-1856, de » 660 millions; ce qui, de la perte au gain, » établit une différence de 780 millions. »

Le *Constitutionnel* fait en outre remarquer que l'expérience prouve que « l'état » particulier de l'aisance générale à tel ou tel » moment est indiqué plus spécialement par » l'importation, qui représente la consommation, que par l'exportation, qui représente » le travail. »

Le *Constitutionnel* donne la preuve de cette appréciation en signalant ce qui s'est passé en 1848. Pendant cette année, en effet, l'exportation ne fléchit que de 118 millions comparativement à 1847 (de 1,271 à 1,153 millions), tandis que l'importation descendit brusquement de 1 milliard 343 millions à 862 millions, c'est-à-dire de la somme énorme de 481 millions!

La France était alors tellement appauvrie, la somme de la richesse nationale avait tellement diminué que la consommation s'en ressentit aussitôt, et ne reprit quelque activité qu'avec le retour de la sécurité publique.

Mais ici il importe de faire une distinction; il ne faut pas exagérer la mesure dans laquelle on peut attribuer à la politique une influence sur le bien-être général et sur la hausse de toutes les valeurs qui se ressentent de l'activité et de la puissance plus ou moins grande du marché des capitaux. Assurément les inquiétudes politiques qui pesaient alors sur la France avaient considérablement amoindri les éléments de la richesse, et, par contre, le retour de la sécurité devait amener une amélioration sensible dans la situation générale et faire renaître le travail. Mais cette cause déterminante devait être limitée dans ses résultats.

Il ne pouvait suffire d'un changement politique pour que les capitaux affluassent de toutes parts vers la Bourse de Paris, pour que l'association prît des proportions grandioses et pour que la France détrônât, en un jour, l'Angleterre de sa prépondérance financière en Europe.

Pour un tel résultat, il fallait en effet autre chose que le retour de la sécurité politique, puisque cette sécurité assurée, l'effet une fois produit, la France ne pouvait rien espérer de mieux, au point de vue commercial et industriel, que de retrouver les jours prospères de 1845 et 1846. Cependant quels furent les éléments particuliers qui déterminèrent le grand mouvement dont nous parlions tout à l'heure et qui suivit l'inauguration du nouveau régime? Nous allons le dire.

La tranquillité publique rétablie, le gouvernement donna aux entreprises industrielles et financières tous les encouragements et tous les gages d'une bienveillante protection. Le chemin de fer de Paris à Lyon fut d'abord concédé à une Société composée de tous les banquiers de Paris, auxquels s'adjoignirent des maisons étrangères. Cette première opération, en indiquant les tendances du nouveau régime, attira les capitaux de l'extérieur sur le marché français; mais bientôt des mesures plus décisives encore indiquèrent les vues et les projets du chef de l'Etat.

Les concessions des Compagnies de chemins de fer furent revisées, on prolongea leur durée, mais on leur imposa en échange de nouveaux travaux. Bientôt la conversion de la rente vint jeter dans l'industrie la masse des capitaux auxquels l'intérêt de 4 1/2 paraissait insuffisant. En même temps, le gouvernement, en accordant à la Banque de France une prolongation de son privilége, lui imposait la double condition de réduire à 3 0/0 le taux de l'escompte et de faire des avances sur les actions et obligations de chemins de fer; en un mot, le gouvernement, par la protection éclairée de tous les intérêts commerciaux, industriels et financiers, avait attiré sur le marché français les capitaux du monde entier, et amené l'ère brillante de 1852 à 1856.

Evidemment si toutes les mesures que nous venons de passer en revue n'avaient pas été prises, l'immense prospérité dont nous avons été les témoins n'aurait pas eu lieu et la puissance de la France n'aurait pas atteint le degré auquel elle était parvenue en 1856. Si quelques doutes pouvaient exister à cet égard, nous demanderions pourquoi de 1857 à 1858, l'importation en France s'est affaiblie? On ne peut même pas opposer que les craintes de la guerre suspendaient pendant ces deux années la consommation intérieure, c'est-à-dire le signe le plus certain de la prospérité publique, puisque ces craintes ne sont nées que dans les premiers jours de 1859. Ce qui a contribué à arrêter l'essor du mouvement commercial, industriel et financier, c'est le système restrictif qui a succédé aux dispositions libérales dont nous avons constaté plus haut les merveilleux résultats, et qui ressort aussi bien de l'esprit qui a dicté la révision du cahier des charges des grandes compagnies de chemins de fer,

que des mesures qui avaient été précédemment prises contre la Bourse, les valeurs mobilières et l'esprit d'association en général.

Tel est évidemment l'enseignement qui ressort, entre beaucoup d'autres, de la comparaison des deux époques que nous venons d'opposer l'une à l'autre, et des chiffres mêmes des travaux statistiques du commerce. Puisse ce rapprochement frapper les esprits comme un nouvel et définitif argument contre un système qui paralyse depuis si longtemps l'essor du mouvement financier, industriel et commercial du pays !

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A MANZANARÈS.

La Compagnie du chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante nous communique la note suivante relative à l'adjudication du chemin de fer de Manzanarès à Cordoue :

Le 20 octobre a eu lieu à Madrid l'adjudication du chemin de fer de Manzanarès à Cordoue. Ce chemin est désigné sous le nom de chemin d'Andalousie ; c'est effectivement celui qui doit relier à la capitale toutes les lignes de cette province, la plus riche de l'Espagne.

Ce qui suffirait à prouver l'importance de cette ligne, c'est la concurrence extraordinaire dont elle a été l'objet à l'adjudication, à laquelle se sont présentés les Compagnies les plus considérables de l'Espagne et de grands capitalistes étrangers. C'est la Compagnie des chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante qui est restée adjudicataire.

La loi de concession portait que l'adjudication aurait lieu au plus fort rabais sur une subvention de 94 millions de réaux (24 millions 790,000 fr.).

Treize concurrents ont soumissionné.

La Compagnie de Saragosse est restée adjudicataire par un rabais qui a ramené la subvention définitive à 7,360,000 fr., soit 28,800 fr. par kilomètre.

La nouvelle ligne, qui a 248 kil., a son point de départ à Manzanarès, où elle se relie avec Madrid par le chemin de Madrid à Alicante. La Compagnie de Madrid à Saragosse et à Alicante, déjà propriétaire de la ligne de Manzanarès, voit sa concession s'étendre sans interruption depuis Madrid jusqu'à Cordoue, sur une longueur de 450 kil., et prend ainsi possession de toutes les relations entre l'Andalousie et Madrid.

La longueur totale du réseau de la Compagnie des chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante est aujourd'hui de 1,450 kil., dont 657 sont ouverts à l'exploitation.

Après avoir donné la parole à la Compagnie du chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, nous ne devons pas dissimuler les réflexions que nous inspirent les faits relatés dans la note qu'on vient de lire.

Le chemin de fer de Cordoue à Manzanarès est une ligne destinée à mettre Cadix en communication directe avec Madrid et le nord de l'Espagne, en prolongeant jusqu'à Manzanarès les lignes actuelles de Cadix à Xérès, Séville et Cordoue. Ainsi, par l'exécution du chemin de Cordoue à Manzanarès, on obtient une ligne directe qui va de Cadix à Xérès, Séville, Cordoue et Manzanarès, point de jonction où se relie la ligne de Cordoue à Manzanarès avec le chemin de Madrid à Saragosse et Alicante.

Par une constitution funeste à tous les intérêts, cette ligne de Cadix à Manzanarès est très-fractionnée. Le chemin de Xérès à Séville est représenté par le Crédit en Espagne, sous le nom de MM. Guilhou frères ; la ligne de Séville à Cordoue est construite par le Crédit mobilier espagnol, représenté par MM. Pereire ; enfin la troisième section de Cordoue à Manzanarès appartient actuellement à la Compagnie de Madrid à Saragosse et Alicante, représentée par M. de Rothschild.

En toutes circonstances, en tous pays, des chemins ainsi morcelés, précisément parce qu'ils forment une ligne directe d'un point à un autre, sont pour les actionnaires des entreprises moins avantageuses que si elles étaient réunies en une seule administration. En tous pays, les hommes qui administrent les Sociétés financières, sont des mandataires dont les devoirs sont tracés d'avance et se réduisent presque à ce point unique : n'avoir qu'un mobile et qu'un but : l'intérêt des actionnaires qui leur ont accordé toute confiance. Or, s'il arrivait que des mesures utiles, avantageuses, telles que la réunion en une seule concession de diverses lignes, en vue d'une exploitation économique et fructueuse, fussent repoussées par un sentiment d'amour-propre ou de pure malveillance, les mandataires qui agiraient ainsi, nous regrettons de le dire, oublieraient ou méconnaîtraient leurs devoirs.

Déjà des centaines de millions ont été sacrifiés à Vienne, à Turin, à Madrid, à des rivalités, à des luttes financières qui n'avaient pas d'autre origine que les dispositions malveillantes de tel banquier très-influent envers tel ou tel autre banquier ou financier. A Paris, nous sommes témoins, depuis bien des années, de pertes considérables dues uniquement à ces luttes financières que chacun déplore, mais qui ne paraissent pas épuisées ; car l'adjudication du chemin de Cordoue à Manzanarès nous en offre un nouvel exemple.

Par une loi des Cortès, la ligne de Cordoue à Manzanarès, d'une longueur de 248 kilomètres, devait être concédée moyennant une subvention que le gouvernement était autorisé à élever jusqu'à 94 millions de réaux, soit environ 25 millions de francs, ou à peu près 100,000 fr. par kilomètre. Les Compagnies de Xérès à Séville et de Séville à Cordoue ont proposé à la Compagnie de Madrid à Saragosse une entente qui, en assurant à celle-ci la possession des deux autres chemins, assurait l'unité des intérêts au grand avantage de tous les actionnaires et particulièrement de ceux de la Compagnie de Saragosse elle-même ; car on évitait ainsi, pour le nouveau chemin à construire, une concurrence aux enchères, qui, nécessairement et dans tous les cas, devait être funeste à la Compagnie de Saragosse. En effet, puisque cette dernière Compagnie a soumissionné et obtenu la concession du chemin de Cordoue à Manzanarès, grâce à un rabais énorme et sans exemple dans les annales de l'industrie, c'est qu'évidemment elle considérait la possession de ce chemin comme indispensable à ses intérêts.

Cependant elle ne pouvait méconnaître que la construction de cette ligne devait donner une forte plus-value aux chemins de Cordoue à Séville et de Séville à Xérès, qui forment le surplus de la ligne, puisque ces deux petits chemins se retrouveraient ainsi rattachés aux grandes lignes de la péninsule espagnole. Par conséquent, il eût été d'une bonne administration pour la Compagnie de Saragosse de s'entendre avec eux avant la plus-value qui résulte du prolongement de leur ligne jusqu'à Manzanarès, et d'accepter leurs propositions qui étaient, nous le savons, tout à fait modérées.

Il est certain pour nous que si ces diverses Compagnies eussent été administrées par des hommes qui n'eussent pas le dangereux honneur de représenter des influences financières en rivalité, l'accord se serait fait aisément ; et les actionnaires de tous les chemins de fer espagnols en auraient recueilli le légitime bénéfice.

Malheureusement il n'en a pas été ainsi, et la lutte s'est engagée par l'adjudication sur la base des 94 millions de réaux de subvention, soit environ 100,000 fr. par kilomètre, offerte par le gouvernement espagnol ; l'importance même de cette subvention s'expliquait par les nombreuses difficultés que présente sur ce chemin la traversée de la Caroline.

La Caisse générale des Chemins de fer, dont les représentants dans cette circonstance avaient voulu être un lien pour tous les intérêts, voyant l'inutilité de ses efforts pour arriver à une entente, a présenté une soumission assez élevée, par laquelle elle demandait une subvention de 81 millions de réaux, soit environ 21 millions de francs, ou 88,000 fr. par kilomètre.

Le Crédit mobilier espagnol, représenté par MM. Pereire, demandait une subvention de 75 millions de réaux, soit environ 19 millions de francs, ou 80,000 fr. par kilomètre.

Le Crédit en Espagne, représenté par MM. Guilhou, demandait 69 millions de réaux, soit 17 millions de francs, ou 70.000 fr. par kilom.

La Compagnie du chemin de Saragosse à Madrid et Alicante, représentée par MM. de Rothschild, a soumissionné à *27 millions de réaux, soit environ 7 millions de francs ou 30,000 fr. par kilomètre.*

Une adjudication dans de pareilles conditions constitue pour les actionnaires du chemin de fer de Saragosse à Madrid et Alicante, une perte considérable ; et pour M. de Rothschild, qui les représentait en qualité de mandataire, un véritable malheur ; car cet événement met en pleine lumière la situation créée par une série d'actes semblables, qui, depuis cinq ans, compromettent tous les intérêts. A Paris, à Rome, à Turin, à Madrid, à Vienne, la puissante individualité de M. de Rothschild a fait obstacle à l'union des in-

térêts. Un pareil système, s'il devait continuer, aurait les conséquences les plus graves, car non-seulement il apporte un obstacle majeur au développement et à la prospérité des affaires, mais il tend aussi à rendre stériles tous les efforts que d'autres influences financières pourraient tenter en commun pour reconstituer et ranimer le marché, et même les mesures que le gouvernement pourrait prendre dans ce but.

F. GRIMAUD.

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins romains a communiqué l'avis suivant au *Constitutionnel :*

« En présence des événements qui s'accomplissent dans les Etats de l'Église, le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a dû prendre des mesures pour protéger et sauvegarder les intérêts qui lui sont confiés.

Le Conseil d'administration a délégué à deux membres du comité de direction la mission de se rendre à Turin, pour prendre toutes les mesures nécessaires. En même temps, le Conseil prévenait le gouvernement du Saint-Siége de cette mission, afin d'éviter toute fausse interprétation d'une démarche qui exclut toute pensée politique et qui est purement et simplement subordonnée aux intérêts représentés par la Société des chemins de fer Romains.

Le Conseil d'administration a la satisfaction de porter à la connaissance des actionnaires que, par un acte du 3 octobre courant, le gouvernement du roi Victor-Emmanuel a concédé à la Société la section de Bologne à Ravenne, et ordonné que les travaux soient poussés avec une telle activité, que la ligne de Bologne à Ancône puisse être achevée le 31 décembre 1861.

Le Conseil d'administration, par sa résolution en date du 9 octobre, a approuvé la convention du 3, et décidé qu'une copie de cette résolution serait remise au gouvernement du roi Victor-Emmanuel.

Ainsi se trouve régularisée pour le passé comme pour l'avenir la situation de la Société générale des chemins de fer Romains; les intérêts des actionnaires et des porteurs d'obligations sont donc sauvegardés contre toute éventualité. »

Pour extrait :
F. GRIMAUD.

DU RACHAT DES CHEMINS DE FER PAR L'ÉTAT.

Nous avions eu le regret de nous trouver en désaccord avec M. Poujardhieu sur certaines appréciations financières, émises par lui dans des brochures récentes, notamment dans celle intitulée *Solution de la question des chemins de fer*; nous le reconnaissons d'autant plus volontiers aujourd'hui, que nous sommes tout à fait d'accord avec lui à l'égard de la dernière question qu'il vient de traiter, celle du rachat des chemins de fer par l'Etat.

Nous ne savons si, comme le dit M. Poujardhieu dans le récent travail publié par la *Revue des deux mondes*, cette question est bien réellement un sujet de graves préoccupations pour le public ; mais il est certain que quelques mots, imprudemment prononcés lors de l'examen et de la discussion des projets de loi des chemins de fer d'embranchement, ont rappelé de ce côté l'attention qui s'en était un peu détournée. Dans tous les cas le sujet ne manque pas d'intérêt, et c'est avec plaisir que nous suivrons l'auteur du *Rachat des chemins de fer par l'Etat* sur le nouveau terrain où il s'est placé.

Après avoir fait un rapide historique de l'origine et du motif de la loi de 1859, qui revisa les cahiers de charges des Compagnies de chemins de fer ; après avoir rappelé le mouvement qui se fit alors dans les idées financières, ainsi que les brochures qui en furent l'expression, M. Poujardhieu ajoute :

« Toutefois, les propositions contenues dans ces écrits n'éveillèrent qu'un sentiment de curiosité. Aucune ne put rallier toutes les opinions. Les anciens partisans de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ont cru alors le moment opportun pour remettre en honneur des théories qui semblaient irrévocablement condamnées, et ils ont répandu l'idée que tous les problèmes financiers posés pour l'achèvement et l'extension des réseaux de nos voies ferrées seraient résolus si l'Etat expropriait les Compagnies pour faire face à leurs engagements avec son crédit, ses ressources de toutes sortes, aidé de la faveur publique qui ne manquerait pas de s'attacher à une mesure où tous les intérêts trouveraient une ample satisfaction. »

Cette idée du rachat, ou plutôt de l'expropriation des chemins de fer, qui date de 1848, a survécu à l'école qui l'a lancée dans le public, et elle ne rencontre pas, de prime abord, une répulsion bien décidée. On admet assez facilement l'idée de substituer à la puissance de Compagnies privées cet être moral qu'on appelle l'Etat, et dont on s'est trop habitué à tout attendre et à tout espérer. Cependant si on examine de près les difficultés que soulève cette question du rachat, on y trouve des problèmes qu'on peut déclarer insolubles.

Les cahiers des charges annexés à la loi de 1859 s'expriment ainsi : « A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière des chemins de fer. » Cette faculté peut s'exercer pour la ligne du Nord, à dater du 1er janvier 1868, pour celle d'Orléans en 1873; pour celle de Lyon en 1876; pour celle de l'Est en 1871; pour celle de l'Ouest en 1874; pour celle du Midi en 1877. Mais les partisans du rachat par l'Etat prétendent qu'on n'attende pas jusqu'à ces diverses époques; ils veulent un coup d'Etat industriel. Il y a donc lieu d'examiner, dans cette hypothèse, quels avantages pourraient résulter d'une pareille mesure pour le Trésor, l'industrie et le pays.

On sait comment doit s'opérer le rachat d'après l'article du cahier des charges qui réserve à l'Etat cette faculté. « On relèvera, dit cet article, les produits nets annuels obtenus par les Compagnies pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, d'ailleurs, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. »

En appliquant immédiatement l'économie de ces stipulations et en prenant pour base des calculs à établir les recettes de l'exploitation des chemins de fer pendant le courant de 1859, on trouve que les chemins de fer ont produit pour cette dernière année une somme de 387 millions en chiffres ronds. Déduction faite des frais s'élevant, en moyenne, à 45 0/0, soit 175 millions, il reste 212 millions pour revenu net.

C'est donc ce revenu net de 212 millions qu'on devrait racheter.

L'Etat ne rachètera pas le capital représenté par les actions et obligations au moment du rachat, il capitalisera le revenu de ces titres. Or, le taux de cette capitalisation étant supérieur à l'intérêt que produit la rente, puisque le revenu moyen des actions et obligations de chemins de fer est de près de 6 0/0, il en résulte que l'Etat fournira, en remboursement des titres des Compagnies, un titre représentant, en capital, une somme supérieure au titre auquel il se sera substitué. M. Poujardhieu prend comme exemple une action de la ligne de Paris à Lyon, produisant 54 fr. de revenu. Cette action capitalisée à 6 0/0 doit valoir 900 fr.; en la capitalisant à 4 65 0/0, c'est-à-dire avec de la rente 3 0/0 à 70 fr., l'Etat donnerait en échange un capital de 1,260 fr.

Si on procède sur ces données à l'opération du rachat on arrive au résultat suivant : 212 millions de revenu rachetés en 3 0/0 au taux de 70 fr. représentent un capital de 4 milliards 947 millions de francs, auxquels il convient d'ajouter la somme des emprunts à réaliser à dater du 1er janvier 1860 pour terminer les réseaux, soit 2 milliards 500 millions.

Le rachat des chemins de fer coûterait donc 7 milliards 447 millions.

Mais il convient d'ajouter à ce prix le déficit qui résulterait de la disparition des impôts perçus actuellement des Compagnies, droit de timbre, impôts sur les valeurs, impôt du dixième, timbre des lettres de voiture, gratuité du transport des dépêches, transport des troupes à prix réduit, en un mot tous les revenus réservés comme indemnité de la subvention de 750 millions accordée

aux Compagnies; enfin ces 750 millions doivent entrer en ligne de compte pour établir le prix total et définitif du rachat des chemins de fer, sans parler de l'abaissement dans les tarifs qui serait nécessairement la première conséquence du rachat.

Ainsi le chiffre de 7 milliards 447 millions s'acroîtrait encore, et en adoptant les bases adoptées par M. Poujardhieu, voici ce qu'en réalité ce rachat coûterait à l'Etat.

Subventions anciennes entièrement payées	750,000,000
Rachat des lignes de l'ancien réseau..............	4,947,000,000
Subventions en travaux accordées aux Compagnies par la loi de 1859, environ.....	225,000,000
Emprunt à réaliser pour se substituer aux Compagnies dans la construction du nouveau réseau, d'après les devis	2,500,000,000
Coût des chemins *concédés* rachetés par l'État.........	8,422,000,000

Ainsi le rachat des chemins de fer comporterait pour l'Etat le service d'une dette dont le capital serait de 8 milliards 422 millions, sans parler de la prévision d'augmentation dans les dépenses présumées.

Mais ce n'est pas tout: la substitution aux Compagnies entraînerait la substitution à la construction du nouveau réseau et par conséquent aux emprunts. Or, si l'Etat emprunte les 2 milliards 500 millions nécessaires à la construction à un taux supérieur à sa garantie, qui est de 4.65 0/0, il laissera retomber sur le Trésor la différence qui, dans la situation actuelle, doit rester à la charge de l'ancien réseau.

En supposant que les 2 milliards 500 millions d'emprunt doivent coûter 5 0/0 d'intérêt, le compte des revenus à servir par l'Etat pour le rachat s'établirait ainsi :

Annuité à payer aux ayants droit pour l'ancien réseau................	212,000,000
Intérêts de l'emprunt de 2 milliards 500 millions pour l'achèvement du second réseau, à 5 0/0..............	125,000,000
Total des intérêts à la charge de l'Etat..................	337,000,000

Quels revenus l'Etat retirera-t-il des chemins de fer quand il en aura pris possession? Telle est la question qui vient naturellement à l'esprit, après le compte qu'on vient de lire. A cette question, M. Poujardhieu n'hésite pas à répondre qu'en tenant compte de la réduction des tarifs, de la suppression des impôts payés actuellement par les Compagnies, déficit qu'il évalue à 75 millions, et en réduisant ainsi le produit de l'ancien réseau de 212 à 137 millions, dans la supposition admise par le rapporteur de la loi de 1859 d'un revenu net de 7,000 fr. par kilomètre pour le nouveau réseau, soit pour 8,578 kilomètres, 60,046,000 fr., le total des revenus produits par les chemins de fer entre les mains de l'Etat s'élèvera environ à 197,046,000 fr.

L'opération du rachat des chemins de fer se résumerait donc à ces deux termes :

Intérêts de la dette inscrite pour et par suite du rachat...........fr.	337,000,000
Revenus nets donnés par les chemins de fer..........fr.	197,046,000
La perte annuelle pour l'Etat serait donc de........fr.	140,046,000

Arrivé à cette déduction importante de son travail, que le cadre du journal nous a obligé à brusquer, mais qui ressort d'une manière très-évidente, comme conclusion générale de la série de chiffres qu'il aligne et des arguments qui viennent à l'appui, l'auteur va plus loin: selon lui le fait est acquis; l'Etat, par le rachat des chemins de fer, devra inscrire chaque année à son budget une différence de 140 millions; mais là ne s'arrêteront pas les conséquences de ce rachat. Il faudra bien combler ce déficit. Par quel moyen? Par une augmentation des impôts directs et indirects. Dans ce cas l'impôt du transport pèserait indistinctement sur toute l'étendue du territoire, sur les départements qui possèdent des chemins de fer et sur ceux qui en sont privés. Dès lors, l'Etat pourrait-il répondre par un refus aux localités qui, éloignées du parcours des voies ferrées, en réclameraient le bienfait au nom du principe fondamental de toutes nos constitutions modernes, l'égalité devant la loi? Ainsi s'accroîtrait encore un déficit qu'il n'est plus guère possible d'évaluer.

Dans l'ordre des considérations purement morales, l'auteur fait remarquer, avec raison selon nous, qu'entre les mains de l'Etat l'administration des chemins de fer cesserait d'être une entreprise commerciale et industrielle et deviendrait un ministère; le personnel d'employés et d'agents suffisant aujourd'hui à tous les besoins se transformerait en un personnel de fonctionnaires sans initiative et sans individualité propre, et sans doute ni le public ni l'industrie des chemins de fer ne gagneraient à ce changement. La ferme même ne pourrait éviter les inconvénients qui résulteraient de la substitution de l'Etat à l'industrie privée ; par le rachat des chemins de fer, dit avec raison M. Poujardhieu, l'esprit d'association, qui est le grand principe civilisateur de notre époque, serait atteint dans la plus grande œuvre qu'il a créée, et il ne se relèverait pas de ce coup funeste. Tout ce qui reste encore à faire avec son aide et ne peut se faire sans lui avorterait infailliblement, car c'est une erreur étrange de penser qu'en débarrassant la situation économique de l'œuvre qui est à la charge des compagnies de chemins de fer, l'esprit d'association qui a fondé ces compagnies prendrait un nouvel essor dans une direction nouvelle. L'exemple des autres pays démontre que l'on ne porte pas impunément atteinte au principe de la liberté en matière industrielle. La Russie, l'Autriche, la Belgique elle-même avaient fait de la construction et de l'exploitation des chemins de fer une œuvre gouvernementale, et l'on sait que tant que ce système a prévalu, l'action industrielle de ces divers pays a été paralysée. L'esprit d'association ne les a vivifiés que le jour où ils ont abandonné ce système et où des Compagnies ont été substituées à l'Etat. Et c'est au moment où nous pouvons constater les bienfaits immenses produits par cette énergique puissance de l'association libre des capitaux en Russie, en Autriche, en Espagne, en Italie, en Portugal, en Suède et jusqu'en Egypte, que l'on voudrait en détruire en France la plus éclatante manifestation !

Nous nous associons de toutes nos forces à ces idées, aussi vraies, aussi justes qu'énergiquement exprimées. Nous croyons que la substitution de l'Etat aux Compagnies de chemins de fer devrait être repoussée, fût-elle avantageuse au Trésor, par cette seule raison qu'elle porterait un dernier coup à l'esprit d'entreprise déjà si amoindri en France depuis quelques années. Nous allons plus loin que M. Poujardhieu, et comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire ici, lors de l'examen d'études antérieures de l'ancien secrétaire général de la Compagnie du Midi, nous ne partageons pas les craintes qu'il exprime, à l'égard du crédit des Compagnies. Non, il n'est pas besoin de nouveaux établissements financiers pour assurer la prospérité croissante des Compagnies financières comme de toutes les affaires industrielles; il suffirait de rendre au crédit public l'élément puissant qui lui manque, la liberté.

J.-G. BORDOT.

COMMERCE.

Nous avons publié dans notre dernier numéro un résumé du tableau trimestriel des impôts et revenus indirects, inséré au *Moniteur* du 15 octobre courant. Le tableau comparatif des droits de douane pour le mois de septembre et pour les neuf premiers mois de 1860, publié cette semaine par le journal officiel, fournit quelques détails intéressants, surtout si on les rapproche du tableau des impôts et revenus indirects.

Le mois de septembre 1860 a produit en droits de douanes à l'importation 11,082,000 f., c'est-à-dire 4 millions de moins que le mois correspondant de 1859.

Les principales diminutions portent naturellement sur les articles dégrevés, cacao, café, coton et laines en masse. La diminution est également sensible sur la fonte, le fer et l'acier, la mise en consommation ayant dû s'arrêter pendant le mois de septembre, en vue du dégrèvement qui devait avoir lieu le 1er octobre. Il en est de même pour la houille, qui présente une diminution de 300,000 fr. sur 1859, et de 100,000 francs seulement sur 1858. Quelques articles ont, par contre, obtenu une augmentation : ce sont les céréales, dont l'approvisionnement a pris une certaine activité ; les fils et toiles de lin et de chan-

vre ; les huiles de graines grasses ; le plomb brut.

Les droits perçus à l'importation des sucres des colonies donnent une augmentation de 600,000 francs sur le mois de septembre 1859 ; ce résultat, obtenu malgré le dégrèvement, est très-significatif ; il correspond, en effet, à une mise en consommation presque triple de l'année précédente : 162,892 quintaux métriques, au lieu de 63,608 en 1859. Il est vrai que les sucres étrangers présentent une proportion différente, c'est-à-dire une diminution d'environ 2 millions de recettes, la mise en consommation n'ayant été que de 35,119 quintaux métriques, au lieu de 55,276 en 1859. Mais, en déduisant ces deux quantités l'une de l'autre, l'accroissement de la mise en consommation des sucres, relativement à 1859, reste encore d'environ 80,000 quintaux métriques.

Du reste, la consommation de presque tous les autres articles dégrevés a augmenté dans une proportion notable : 33,000 quintaux métriques de café, au lieu de 27,500 en 1859 ; 58,183 quintaux métriques de coton, au lieu de 47,674 ; 55,586 quintaux métriques de laines en masse, au lieu de 47,138, etc.

Les résultats généraux de l'année établissent une recette de 100 millions et demi pour les neuf premiers mois, soit une diminution d'un peu plus de 41 millions comparativement à 1859. Cette diminution provient exactement des mêmes chapitres que la diminution du mois de septembre. L'essentiel c'est de constater l'activité déjà imprimée à la consommation et à l'industrie par l'abaissement des droits.

Seuls, les sucres étrangers présentent une diminution ; mais comme c'est le sucre de nos colonies qui les a largement remplacés sur le marché national, on ne peut songer à s'en plaindre.

Le chiffre de nos exportations pendant les neuf premiers mois de 1860 s'est généralement maintenu comparativement à 1859 et s'est même accru sur plusieurs chapitres, notamment pour les machines et mécaniques dont l'exportation a été de 5,153,581 fr. au lieu de 4,875,3:4 fr. en 1859.

Les incertitudes de la récolte en blé et en raisin ont arrêté le mouvement d'exportation des céréales et des vins. L'exportation sur ce dernier chapitre n'a été que de 1,479,000 hectolitres au lieu de 1,930,000 en 1859. Toutefois, l'exportation de nos vins pour l'Angleterre a presque triplé ; elle n'était que de 31,000 hectolitres en 1859 ; elle a été de 87,000 hectolitre en 1860. La situation des entrepôts est généralement satisfaisante. Les quantités entreposées, qui étaient de 4,325,266 qx m. au 30 septembre 1859, ne sont plus que de 3,848,375 qx m. au 30 septembre 1860.

Enfin, le relevé comparatif du mouvement de la navigation de la France avec l'étranger, les colonies et la grande pêche pendant les neuf premiers mois de l'année 1860, présente les chiffres suivants :

A l'entrée : 7,766 navires français jaugeant 1,231,410 tonneaux ; 10,672 navires étrangers jaugeant 1,774,444 tonneaux ; total, 18,438 navires ; tonnage, 3,005,054.

A la sortie : 5,896 navires français jaugeant 997,979 tx ; 7,730 navires étrangers jaugeant 1,121,870 tonneaux ; total, 13,626 ; tonnage, 2,119,849.

A l'entrée, pendant les neuf premiers mois de 1859, on avait compté 19,723 navires français et étrangers, jaugeant 3 millions 111,279 tonneaux.

A la sortie, 16,315 navires français et étrangers, jaugeant 2,370,841 tonneaux.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 20 OCTOBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 20 octobre
Paris-Méditerranée	56.162 54	913 75
Nord	49.810 63	967 50
Orléans	35.882 07	1361 25
Ouest	31.490 87	562 50
Est	30 262 87	638 75
Bességes	28.487 65	450 » »
Genève	23.010 50	355 » »
Midi	22.848 82	505 » »
Ardennes	17.496 73	435 » »
Dauphiné	17.128 53	582 50
Autrichiens	811.527 73	481 25
	Au 13 octobre	
Madrid à Alicante	26.804 76	555 » »
Lombards-Vénitiens-Sud	25.936 74	482 50
Victor-Emmanuel	20.844 10	387 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

31 octobre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry. Dépot de 20 actions du 18 au 25 octobre. (Voir aux annonces.)

3 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 99, à Paris. (Voir pour les détails l'avis placé en tête du journal.)

8 novembre. — **Chemin de fer de Séville à Xérès et de Puerto Réal à Cadix.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

10 novembre. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer** (H. Petin, Gaudet et Ce). — Réunion de l'assemblée générale ordinaire annuelle, à Lyon, palais Saint-Pierre, salle de la Bourse, à 2 heures de relevée. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

15 novembre. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône** (Ch. Raabe et Ce). — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Rive-de-Gier. (Voir l'avis publié aux annonces.)

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir. (Voir l'avis que nous publions en tête du journal.

(1) Voir, pour les paiements des coupons d'octobre, notre numéro du 13 courant, et du 20 pour autres avis.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er octobre. — **Société générale des chemins de fer romains** (ligne de Rome à Frascati). — Paiement des coupons arriérés sur les titres de l'ancienne Compagnie de Rome à Frascati. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête de nos précédents numéros et celui qui le précède relatif à la répartition des actions.)

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement de 14 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr. à titre d'intérêts pour le premier semestre de 1860 ; cette somme viendra en déduction de l'appel de 50 fr. par action, qui aura lieu à cette époque. (Voir aux annonces du 6 octobre.)

2 novembre. — **Société des anciennes salines de l'Est.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 12 fr. 50 c. par action, avenue Gabriel, 42.

(DIVIDENDES.)

2 novembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. par action, sous déduction de l'impôt. Voir aux annonces du 13 octobre.)

2 novembre. — **Chemins de fer de l'Est.** Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. pour les actions nominatives, et 19 fr. 56 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

2 novembre. — **Société générale de crédit industriel et commercial.** — Paiement de 5 fr. par action, à titre de dividende pour le premier semestre 1860, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

2 novembre. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement de 10 fr. par action nominative, et de 9 fr. 75 c. par action au porteur, à titre d'à-compte sur le dividende de 1860. (Voir aux annonces du 20 octobre.)

2 novembre. — **Société anonyme de Friedrichssegen** (Nassau). — Paiement de 15 fr. par action, formant l'à-compte du dividende pour l'exercice 1860, à Paris, chez M. Gautreau, rue de l'Arcade, 55.

APPELS DE FONDS

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié à nos annonces du 6 octobre.)

Jusqu'au 5 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Dernier délai pour les versements en retard sur les actions dont les numéros ont été publiés dans le *Droit* des 19 et 20 octobre et la *Gazette des tribunaux* des 19 et 26 du même mois

15 au 27 novembre. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Appel de 25 roubles par action, soit 100 fr. en monnaie française. (Voir l'avis publié dans notre dernier numéro, page 874.)

1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action formant le huitième et dernier versement. (Voir aux annonces.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

2 novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0, sorties au tirage semestriel du 22 septembre, et dont on trouvera le résultat officiel dans le tableau publié dans notre numéro du 29 septembre, page 706.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

2 novembre. — **Préfecture de département de la Seine.** — 17e tirage au sort, à l'Hôtel de ville, des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris (1852).

2 novembre. — **Préfecture du département de la Seine.** — 7e tirage au sort, à l'Hôtel de ville, des obligations de l'emprunt de [illegible] millions contracté par [illegible] département de la Seine (1856).

8 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage au sort de 80 obligations du premier ordre, et de 43 du second ordre, amortissables au 1er avril 1861. (Voir aux annonces.)

ÉCHANGE DE TITRES.

2 novembre. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Échange des anciens titres contre de nouveaux de la Société constituée en anonymat. (Voir l'avis publié à nos annonces du 20 octobre.)

F. G.

ERRATA.

A Monsieur le directeur du Journal des chemins de fer.

Monsieur le directeur,

Dans le travail auquel vous avez fait l'honneur d'accorder la publicité de vos colonnes (nº 40 du *Journal des chemins de fer* du 6 octobre courant, pages 814 à 818) quelques erreurs se sont glissées, et tant dans l'intérêt de la vérité que dans celui des Sociétés que cela concerne, je crois devoir les signaler à l'attention de vos lecteurs.

La plus importante de toutes est le mot *néant* indiqué au revenu de 1859 de la Caisse centrale de l'industrie ; c'est [illegible] 0/0 qu'il faut lire : grâce à l'habile direction de M. Vergniolle, cette Société n'a pas cessé de payer les intérêts ; la moyenne quinquennale devient alors 13 0/0 au lieu de 11.80 0/0.

Les actions de la Banque liégeoise et de la Banque de Seraing ne sont pas totalement libérées, ce qui change le taux pour 100 du revenu : sur les premières, il reste 800 fr.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
EST (1)	Du 14 au 20 octobre ...	1083	1,302,615 [illegible]	773 98	1051	1,275,728 26	772 [illegible]	1.30	».»»
ORLÉANS (1)	14 — 20 — ...	1475	1,406,791 24	953 75	1475	1,403,920 23	951 [illegible]	».20	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	14 — 20 — ...	1406	2,314,769 30	1,646 35	1406	2 048,888 07	1,457 25	12.98	»
OUEST (1)	14 — 20 — ...	1213	1,057,870 15	872 11	1188	1,056,008 75	888 [illegible]	»	1.88
NORD (1)	14 — 20 — ..	964	1,281,985 03	1,329 86	964	1,309,737 21	1,358 65	»	2.11
MIDI (1)	14 — 20 — ...	793	568,280 66	652 16	793	483,711 50	550 [illegible]	10.57	»
LYON A GENEVE (1)	14 — 20 — ...	231	151,917 [illegible]	657 65	231	134,053 20	580 27	13.33	»
ARDENNES (1)	14 — 20 — ...	164	82,180 76	501 15	164	80,123 96	488 56	2.55	»
DAUPHINÉ	14 — 20 — ...	134	61,220 35	456 86	134	51,840 [illegible]	386 86	18.09	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	14 — 20 — ...	33	25,440 10	771 09	33	19,932 50	604 »»	27.66	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien, Réseau Lombard)	7 — 13 — ...	1430	1,230,128 93	860 83	1320	1,050,491 03	792 22	8.66	»
AUTRICHIENS	14 — 20 — ...	1323	fl. 496,866 »»	375 50	1323	fl. 390,366 »»	295 [illegible]	27.21	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	7 — 13 — ...	482	343,349 30	712 82	482	228,173 26	473 38	50.97	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Jadraque	7 — 13 — ...	103	30,918 93	300 18	57	18,211 51	319 50	»	5.79
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Alcazar à Daimiel	7 — 13 — ...	72	13,631 47	189 70	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	14 — 20 — ...	275	67,907 »»	246 93	275	67,167 02	244 24	1.10	».»»
CENTRAL SUISSE	14 — 20 — ...	247	120,197 [illegible]	486 62	236	110,814 35	469 55	3.63	»
VICTOR-EMMANUEL	7 — 13 — ...	214	139,019 53	649 62	214	119,638 81	559 05	16 20	».»»
NORD DE L'ESPAGNE	10 — 16 — ...	170	94,013 95	553 02	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	30 sept. 6 — ...	131	38,221 15	291 76	131	45,102 50	344 90	»	15.40
OUEST SUISSE	12 au 18 — ...	97	43,266 [illegible]	446 03	80	35,177 68	439 72	1.43	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	7 — 13 — ...	52	8,332 38	160 23	35	4,078 79	142 25	12.63	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

(80 0/0) à verser, et sur les secondes, 700 fr. (70 0/0); des renseignements tardifs nous permettent en même temps de donner le revenu des actions (de 250 fr. totalement libérées) de la Société des aciéries et forges de Firminy (F.-F. Verdié et Cᵉ), ainsi que celui des actions (1/20000ᵉ) de la Société des hauts-fourneaux et forges de Denain et d'Anzin ; il en résulte le tableau rectificatif et complémentaire suivant :

Années.	Banque liégeoise.	Banque de Seraing.	Firminy.	Denain et Anzin.
1855	35.00 0/0	»	néant	37.50
1856	31.50 0/0	»	néant	37.50
1857	34.00 0/0	4.00 0/0	néant	37.50
1858	35.00 0/0	inconnu	7.00 0/0	25 »
1859	35.00 0/0	12.66 0/0	0.20 0/0	20 »
Moyenne	34.10 0/0	8.33 0/0	3.24 0/0	31.50

Nous profitons de cette occasion pour remercier ceux de vos lecteurs qui ont bien voulu nous adresser leurs observations et rectifications, et engageons ceux qui en auront à faire à ne pas craindre de nous les envoyer ; elles seront accueillies avec reconnaissance et nous permettront, à l'avenir, de donner à cette nature de travaux toute la rectitude nécessaire.

Agréez, monsieur le directeur, etc.

A. Courtois fils,
De la Société d'économie politique.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 mai 1860.

Suite (1).

Présidence de M. Laurens, vice-président.

Les considérations précédentes sont tirées des lois connues de la physique, et, si elles n'étaient point vraies, il en résulterait que les gaz ne se conduiraient pas dans la machine Lenoir, comme ils ont eu l'habitude de se conduire jusqu'à ce jour dans toutes les expériences qui ont été faites par nos chimistes et nos physiciens.

Une autre conséquence résulte de la disposition même des machines Lenoir et de ce fait que la puissance s'obtient par l'échauffement rapide et immédiat des gaz.

Cette conséquence c'est que le mouvement de la machine peut être décomposé en deux parties bien distinctes; pendant la première partie la pression est faible puisqu'on fait l'aspiration des gaz, cette première partie doit durer un certain temps, soit moitié, soit tiers, soit quart de la longueur du cylindre ; l'étincelle électrique en passant détermine le point de départ de la seconde partie, pendant laquelle la puissance arrive d'un seul bond à son maximum, soit huit atmosphères, par exemple.

Or, nous pensons qu'un travail dans ces conditions d'irrégularité est mauvais pour l'industrie en général, lorsque la différence entre les deux parties est trop grande et que le passage de l'une à l'autre est trop rapide.

Maintenant, et au point de vue de machines de faible force, il est évident que les expériences de M. Lenoir sont très-intéressantes, puisque les machines de son système permettent la suppression de la chaudière et par conséquent l'établissement de petites machines à tous les étages d'une maison, sans embarras et sans grand danger.

D'autre part, l'emploi des gaz substitué à celui des combustibles ordinaires permet d'utiliser les tourbes, les lignites, les déchets de combustibles qui, précédemment, ne pouvaient point servir à créer de la force, ressource bien précieuse pour certains pays.

Mais pour que la machine Lenoir donne tous les avantages qu'elle peut fournir, il faut que le prix de la quantité de gaz nécessaire pour produire la force d'un cheval-vapeur ne soit pas supérieur, ou au moins trop supérieur au prix de la production de la vapeur pour une machine de même force, et des expériences seraient nécessaires pour faire cette importante constatation.

D'après ce que nous venons d'établir :

Les machines à détonation à haute pression ne sont utilisables que pour de petites forces et nullement pour de grandes, de peur d'explosions des mélanges et par suite des difficultés diverses inhérentes à leur nature.

Ces machines ne pourraient être appliquées en général qu'à des outils fonctionnant continuellement dans le même sens, parce qu'elles ne peuvent démarrer seules, même à vide.

Enfin, et pour dire toute notre pensée, elles représentent constamment l'inconvénient d'une force irrégulière se traduisant mal et difficilement en travail mécanique industriel ordinaire et devant consommer beaucoup trop de gaz pour être réellement économique.

Le système des machines à détonation présente évidemment des chances d'avenir très-remarquables, mais nous pensons que la machine à haute pression, système Lenoir, n'est qu'une machine de transition, utile, en ce sens qu'elle indique une nouvelle voie, mais incomplète, car elle ne résout pas les problèmes pour lesquels elle paraît avoir été conçue.

Nous remettons à une prochaine séance la continuation de notre étude sur les moteurs.

Séance du 1ᵉʳ juin 1860.

Présidence de M. Forquenot, vice-président.

M. Faure dépose sur le bureau, au nom de M. de Comberousse, ancien élève de l'Ecole centrale et membre de la Société, le premier volume de son cours de mathématiques à l'usage des candidats à l'Ecole centrale des arts et manufactures et de tous les élèves qui se destinent aux écoles du gouvernement ;

Et au nom de M. Du Tremblay diverses brochures relatives aux machines à vapeur combinées, qu'il a inventées.

(La suite prochainement.)

Husquin de Rhéville.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

MM. les actionnaires de la Société sont informés que le dividende de 5 fr. par action libérée de 125 fr., soit 4 0/0 pour le premier semestre de 1860, sera payé tous les jours, de dix heures à deux heures, à partir du 1ᵉʳ novembre prochain, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

FORGES.

Saint-Dizier, 20 octobre :

En Angleterre, la fonte affinage, c'est-à-dire le nº 4, se vend à peu près au même prix que la fonte nº 1 à moulage, mais on emploie des marques ordinaires ; son prix est aujourd'hui de fr. 62 à 63 à Glascow : prise à l'usine, 1 fr. 25 de moins.

Comme pour la fonte, on peut avancer que les massiaux du pays de Galles ne seront jamais importés à cause de leur mauvaise qualité. Les massiaux d'Ecosse et ceux du Staffordshire se paient environ 125 fr. mis en bateaux, aux ports de production.

D'après les droits du traité avec l'Angleterre, le prix du fer anglais revient, savoir : fer de Galles, fr. 235 à 240 ; fer d'Ecosse et du Staffordshire, 265 à 270.

Nous avons connaissance d'un marché de fonte affinage à 120 fr. à Saint-Dizier. Quelques producteurs tiennent le prix de fr. 122 50.

Le cours des fers n'a éprouvé aucune variation ; mais on remarque plus de fermeté. Ainsi, pour les laminés, le prix de 235 fr. est mieux tenu. Les fers martelés sont fixes à fr. 270.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 16 octobre :

Notre marché a bien de la peine à se relever, et quoique le nouveau tarif avec la France soit extrêmement libéral nous n'avons pu hausser que de 1 fr. 50 depuis que les droits sont connus.

Les warrants, numéros mélangés sont aujourd'hui à 65 fr.; on cote les marques d'exportation ainsi qu'il suit : Gartsherrie, nº 1, fr. 67 50 ; Glengarnock nº 1, 65 90 ; Coltness nº 1, 67 50 ; Blair et Eglinton nº 1, 65 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Depuis le mois dernier, le fret s'est élevé de fr. 5 à 6 par tonne.

Fers en barres, fr. 175 à 181 25 : tôles fortes, 225 ; tôles minces, 237 50 à 250 ; cornières, 200 ; feuillards, 212 50 à 225, selon la qualité, franco à bord.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 20 octobre 1860.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1091 kilomètres.
1859. — 1051 —

12e année. — 42e semaine.
Du 14 au 20 octobre 1860.

166.283 Voyageurs	468 309 29
Bagages, Marchandises, etc.	834.306 32
Total	1.302.615 61
Recettes antérieures	49.491.950 69
Total	50.794.566 30
42e semaine de 1860	1.302.615 61
Semaine correspondante de 1859	1.275.728 24
Différence	26.887 37
Recettes depuis le 1er janvier 1860	50.794.566 30
— — 1859	47.539.439 47
Différence	3.255.126 83

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1858, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil.

Du 14 au 20 octobre 1860.

118.552 Voyageurs	510.572 61
Bagages, Marchandises, etc.	896 218 63
Total	1.406.791 24
Semaine correspondante de 1859	1.403 920 23
Semaine correspondante de 1858	1.224.537 06
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	2.871 01
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	182.254 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860	52.842 861 83
— — 1859	51.904.285 84
Différence en faveur de 1860	938.575 99

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Septembre 1860.
Voir le numéro du 13 octobre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860. Longueur exploitée : 1488 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1348 —

Du 14 au 20 octobre 1860.

183.231 Voyageurs	764.145 30
Bagages et Marchandises	1.550 624 06
Total	2.314.769 36
Semaine correspondante de 1859	2.048.888 07
— — de 1858	1.886.770 10
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	265.881 29
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	427.999 26
Recettes depuis le 1er janvier 1860	79.951.715 72
— — 1859	81.560.673 34
Différence	2.008 957 62

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 484 —

Du 14 au 20 octobre 1860.

53.430 Voyageurs	129.889 70
Bagages et Marchandises	292.111 45
Total	422.001 15
Semaine correspondante de 1859	356.039 50
Différence	65.961 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	14.276.692 65
— — 1859	12.394.079 60
Différence	1.882.613 05

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1212 kilomètres
1859. — 1148 —

Du 14 au 20 octobre 1860.

268.995 Voyageurs	453.986 90
Marchandises, etc. — Grande vitesse	115.200 »»
— — Petite vitesse	488.683 25
Total	1.057.870 15
Semaine correspondante de 1859	1.056 008 75
Différence	1.861 40
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	41.080.700 20
— — 1859	40.062.268 05
Différence	1.018.432 15

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 14 au 20 octobre 1860.

152.658 Voyageurs	414.225 83
Bagages, Marchandises, etc.	867.762 20
Total	1.281.988 03
Semaine correspondante de 1859	1.309.737 21
Différence	27.749 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860	47.994.695 62
— — 1859	45.502.145 07
Différence	2.492.550 55

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 14 au 20 octobre 1860.

2.268 Voyageurs	2.505 70
Bagages, marchandises, etc.	79 40
Total de la semaine	2.585 10
Recettes depuis le 4 juin 1860	57.018 54

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 790 kilomètres.
1859. — 783 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 14 au 20 octobre 1860

40.273 Voyageurs	170.149 82
Bagages, Marchandises, etc.	398.136 84
Total	568.286 66
Semaine correspondante de 1859	483.711 50
Différence	84.575 16
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	19.930.847 02
— — 1859	18.146.312 79
Différence	1.793.534 23

NOUVEAU RÉSEAU. — Septembre 1860
Voir le numéro du 13 octobre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 171 kilomètres.
1859. — 171 —

Du 14 au 20 octobre 1860

19.528 Voyageurs	70.400 10
Bagages et Marchandises	81.516 95
Total	151.917 05
Semaine correspondante de 1859	134.053 29
Produit kilométrique annuel, en 1860	34.280 14
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 ... en plus	13.32 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 ... en plus	33.21 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.383.306 23
— — 1859	5.298.053 55

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 164 —

Du 14 au 20 octobre 1860.

13.260 voyageurs	24.269 19
Bagages, Marchandises, etc.	57.920 57
Total	82 189 76
Semaine correspondante de 1859	80.123 96
Différence	2.065 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.874 956 23
— — 1859	2.581.301 66
Différence	293.654 57

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 14 au 20 octobre 1860

12.620 Voyageurs	27.345 01
Bagages, Marchandises, etc.	33.875 34
Total	61.220 35
Semaine correspondante de 1859	51 840 02
Différence	9 380 33
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.296.056 92
— — 1859	2.177.867 72
Différence	118 189 20

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 14 au 20 octobre 1860.

Voyageurs	2 038 40
Bagages, Marchandises, etc.	23 407 70
Total	25 446 10
Semaine correspondante de 1859	19.932 50
Différence	5.513 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860	927.065 80
— — 1859	968 038 35
Différence	40.972 55

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 7 au 13 octobre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1125 kil. — — 1859, 1061 kil.

93.031 Voyageurs	268 939 05
Bagages et Marchandises	578 185 42
Transports militaires	245.038 78
Total	1.092.163 25
Semaine correspondante de 1859	916.480 05
Différence	175.683 20

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 224 kil.

41.022 Voyageurs	100.230 »»
Bagages et Marchandises	34.903 70
Transports militaires	2.832 »»
Total	137.965 70
Semaine correspondante de 1859	134.010 98
Différence	3.954 72

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1349 kil. — 1859, 1285 kil.

En 1860	1.230.128 95
En 1859	1.050.491 03
Différence	179.637 92

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1129 kil. — 1859, 1480 kil.

En 1860	35.402.173 35
En 1859	48.223.627 31
Différence	12.821.453 96

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 14 au 20 octobre 1860

45.433 Voyageurs ....En florins	121.190 »»
1.269.781 »» quintaux Marchandises	375.667 »»
Total........	496.856 »»
Semaine correspondante de 1859....	390 566 »»
Différence.........	106.300 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	15.180.292 »»
— — 1859..	14.220.216 »»
Différence.........	960.076 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 7 au 13 octobre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859 — ...... 492 —

19.692 Voyageurs..................	87.863 [illegible]
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	15.124 62
— (petite vitesse)	240.561 86
Total de la semaine.....	343.549 30

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Jadraque.

1860 — Longueur exploitée. 101 kilomètres.
1859 — — 57 —

13.676 voyageurs.......	24.625 06	
Bagages, March. (gr. vit.)	1.501 21	30.918 95
Marchandises (petite vit.)	4.792 68	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Daimiel.

1860. — Longueur exploitée : 73 kilomètres.

2.038 Voyageurs.......	6.532 30	
Bagages, March. (gr. vit.)	680 24	13.631 47
Marchandises (petite vit.)	6.418 93	

Total des trois lignes réunies.....	384.099 72
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860........................	12.942.038 73
Total..........	13.330.138 63

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 27. —

Du 14 au 20 octobre 1860.

32.130 Voyageurs..................	36.985 »»
Marchandises et Bagages.............	30.922 »»
Total..........	67.907 »»
Période correspondante de 1859....	67.167 02
Différence........	739 96
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.562.497 69
— — 1859..	2.359.836 25
Différence........	162.661 44

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 217 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 14 au 20 octobre 1860

31.102 Voyageurs..................	59.020 05
Bagages, Marchandises.............	61.177 05
Total..........	120.197 10
Semaine correspondante de 1859.....	110.814 35
Différence........	9.382 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.834.804 [illegible]
— — 1859..	4.263.526 91
Différence........	571.277 19

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 7 au 13 octobre 1860.

33.102 Voyageurs..................		62.876 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.........		44.631 10
Recettes diverses..................		895 25
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis........		29.638 32
Transports militaires..............		978 00
Total..		139.019 53
Recettes correspondantes de 1859.........	115.933 15	119.638 51
Transports militaires..	3.705 36	
Différence........		19.381 02
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		5.105.724 39
— — 1859..		5.743.919 51
Différence........		638.195 12

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 23 septemb 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.

Du 10 au 16 octobre 1860.

Voyageurs..........................	11.631 71
Marchandises.......................	82.382 23
Total..........	94.013 94
Produit annuel par kilomètre........	28.915 »»
Recettes antérieures..	726.280 10
Recettes totales depuis le 1er août 1860	820.294 04

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 30 septembre au 6 octobre 1860

40e semaine........................	26.405 35
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine..............	11.815 80
Total..........	38.221 15
Semaine correspondante de 1859.....	45.193 50
Différence........	6.971 35
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.640.830 70

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

31e semaine, du 30 septembre au 6 octobre.

5,507 Voyag., bagag. et marchand.	26.502 [illegible]
Recettes antérieures depuis le 1er mars	865.329 61
Total.....................	891.832 63

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplétement organisé.

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 12 au 18 octobre 1860.

13.114 Voyageurs..................	26.704 90
Bagages, Marchandises, etc.........	16.561 38
Total..........	43.266 28
Semaine correspondante de 1859....	35.177 68
Différence........	8 088 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.626.254 73
— — 1859...	1.288.594 05
Différence.... ..	337.660 60

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine d'octobre 1860........	8.218 76
— — 1859........	8.105 90
Différence........	[illegible] 86

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 7 au 13 octobre 1860.

2.057 Voyageurs..................	2.136 05
Bagages, articles de messagerie. ...	500 68
Petite vitesse, Marchandises, bestiaux, etc..........................	5.695 65
Total de la semaine.....	8.332 38
Recettes antérieures............	332.449 56
Total général...........	340 781 94
41e semaine de 1860...............	8.332 38
Semaine correspondante de 1859....	4.978 79
Différence........	3.353 59

ANVERS A GAND.

Septembre 1860	70.133 87	9 1ers mois 1860	581.440 55
Septembre 1859	66.101 37	id. 1859	542.180 52
Différence..	4.032 50		39.260 03

CHEMIN DE FER DU CENTRE DE BELGIQUE

Septembre 1859.	Septembre 1860.	Augmentation
Longueur exploit , 23 k.	Long exploit., 30 k.	en 1860.
Fr. 30.650 50	45.068 [illegible]	14.415 80

Augmentation dans les recettes depuis le 1er janvier 1860 sur 1859
Fr. 136,583 98

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860	0/0
Septembre	122.445 89	95.391 09	27.054 80	28.36
9 1ers mois	993.595 37	858.104 57	135.490 80	17.15

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Septembre	1,111,668 63	965,451 31	146,217 32	15.14
9 1ers mois.	11,205,273 »»	10,276,712 30	928,560 70	9.03

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860..	62.403
— — 1859.......	57.986
Augmentation en juillet 1860..	4.417 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860.. ...	126.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	124.345 98
Augmentation en juillet 1860.......	1.785 07

OMNIBUS DE PARIS

Du 14 au 20 octobre 1860

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.........	278.793 85	82 21	49 12
Semaine correspondante de 1859..	275.421 30	[illegible] 09	47 11
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	11.565.220 15	84 05	[illegible] 56
Période correspondante de 1859 ..	11.041.982 20	86 91	55 [illegible]
Différence...	376.762 05	2 86	7 33

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Conformément à l'article 28 des statuts, le conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende 1860 à distribuer aux actions.

Cet à-compte sera payé, à partir du 2 novembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7 ; à Lyon, rue Impériale, 33 ; et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 37 par coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer d'avance dans les bureaux de la Compagnie leurs titres et leurs coupons, à partir du samedi 20 octobre, de dix heures à deux heures.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section du Bourbonnais.

PARTIE NORD DU RÉSEAU.

Tirage au sort des obligations d'Andrezieux à Roanne.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, premier et deuxième ordre, qu'il sera procédé, le jeudi 8 novembre prochain, à midi et demi, en séance publique du Conseil, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort de 80 obligations du premier ordre et de 40 du second ordre, à amortir au 1er avril 1861.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux Actionnaires.

MM. les Actionnaires du chemin de fer Franco-Suisse sont prévenus que suivant décision du Conseil d'administration en date du 12 octobre 1860, il est fait appel du huitième et dernier versement de 50 fr. par action.

Le versement doit en être effectué *du 1er au 15 décembre prochain*, déduction faite du semestre d'intérêts échus au 1er décembre, s'élevant, *pour les actions libérées de 500 fr.* **à 10 fr.**, *et pour celles libérées de 450* **à 9 fr.** *par action* :

A Neufchâtel (Suisse), au siége de l'administration centrale, de neuf heures du matin à midi, et de deux à quatre heures du soir;

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, à la Caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de dix heures à deux heures.

Après le 15 décembre prochain, les intérêts seront dus, conformément aux statuts, sur les versements non effectués, à raison de 5 0/0 l'an pour chaque jour de retard.

MM. les Actionnaires qui n'ont pas encore effectué un ou plusieurs des versements précédemment appelés, sont invités de nouveau à en faire le paiement; à défaut de paiement, l'administration de la Compagnie se verrait contrainte de faire application aux titres en retard de l'art. 12 des statuts.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'actions dont les numéros ont été publiés dans les journaux judiciaires le *Droit* et la *Gazette des Tribunaux* du 19 courant, et sur lesquelles un ou plusieurs des versements appelés n'ont pas été effectués, sont invités à en opérer la régularisation d'ici au 5 novembre prochain.

Passé ce terme il sera procédé, conformément à l'art. 12 des statuts, à l'égard des titres dont la libération complète n'aura pas été effectuée.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

Le Conseil d'administration devant imprimer la plus grande activité aux travaux, afin de pouvoir livrer à la circulation la ligne entière, notamment la section de Lausanne à Villeneuve, dans les premiers mois de l'année prochaine, et les produits du réseau actuel se trouvant absorbés pour le service des obligations, il a été décidé que le paiement des intérêts sur les actions serait provisoirement suspendu.

CHEMINS DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 31 octobre courant, à Chambéry, à deux heures.

Tout porteur de *vingt* actions est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être fondé de pouvoirs, s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes et des procurations aura lieu contre la présentation des titres, à partir du 18 jusqu'au 27 octobre courant, tous les jours non fériés, de dix à trois heures :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 13 octobre 1860.

Par ordre du conseil d'administration:

Le secrétaire, L. LE PROVOST.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt du 1er novembre 1858, que le paiement du coupon échéant le 1er novembre 1860, s'effectuera à partir du 2 novembre aux endroits désignés ci-dessous.

MM. les porteurs d'obligations sont également prévenus que les numéros sortis au tirage du 15 octobre 1860 sont les suivants :

De 3,691 à	3,700	10
15,071 à	15,080	10
14,271 à	14,280	10
7,971 à	7,972	2
Total....		32

Le remboursement des obligations portant les numéros ci-dessus indiqués aura lieu, à raison de 500 fr., à partir de la même époque :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

4° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel et Ce ;

3° A Bruxelles, chez M. M. de Hirsch;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SÉVILLE A XÉRÈS ET DE PUERTO RÉAL A CADIX

L'assemblée générale, convoquée à Madrid pour le 22 octobre courant, n'ayant pu avoir lieu faute d'un nombre suffisant d'actions déposées, MM. les actionnaires sont prévenus de nouveau que cette assemblée aura lieu le 8 novembre prochain, à une heure du soir, à Madrid, au siége de la Société, calle del Turco, 6, et que ses délibérations seront valables quel que soit le nombre des membres présents ou représentés.

Cette assemblée aura pour but de statuer sur les modifications qu'il conviendrait d'apporter aux articles 5, § 2, 23 et 51, § 2 des statuts.

Conformément à l'article 27 des statuts, les porteurs d'au moins 30 actions, qui, seuls, ont le droit d'en faire partie, devront les déposer avant le 1er novembre prochain :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine

Et des chemins de fer.

H. PETIN, GAUDET ET Ce.

Conformément aux termes de l'article 29 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le samedi 10 novembre prochain, à Lyon, dans la salle de la Bourse, au palais Saint-Pierre, place des Terreaux, à deux heures de l'après-midi, à l'effet de recevoir les comptes de la gérance pour l'exercice 1859-1860, clos le 30 juin dernier, et d'entendre le rapport du Conseil de surveillance.

Pour être admis à faire partie de l'assemblée générale, il faut :

1° Au moment de la réunion être propriétaire de 20 actions au moins ;

2° Avoir fait, trois jours au moins avant la réunion, le dépôt de ses titres aux lieux indiqués ci-après.

Les titres seront reçus en dépôt et les cartes d'admission délivrées, à partir du jeudi 25 octobre courant jusqu'au mardi 6 novembre prochain inclusivement, savoir :

A Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers, rue de la Bourse ;

A Lyon, chez MM. Ve Guérin et fils, banquiers, rue Puits-Gaillot, 31 ;

A Paris, chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers, boulevard Poissonnière, 17 ;

Les actionnaires propriétaires de titres nominatifs de vingt actions et plus, ainsi que les actionnaires dont les titres seraient déposés à la Banque de France, pourront jusqu'audit jour 6 novembre et aux lieux indiqués ci-dessus, retirer leurs cartes d'admission sur la simple présentation de leur certificat d'actions nominatives, ou du récépissé de dépôt à la Banque.

Tout actionnaire a le droit de se faire représenter par un mandataire, actionnaire lui-même et membre de l'assemblée.

Des formules de procuration seront délivrées aux lieux ci-dessus désignés.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois 20 actions par lui-même ou comme mandataire, sans toutefois qu'un actionnaire puisse avoir droit à plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

Rive-de-Gier, le 20 octobre 1860.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

CHARLES RAABE ET Ce.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'aux termes des articles 42 et 43 des statuts, une assemblée générale ordinaire aura lieu le jeudi 15 novembre prochain, à 11 heures du matin, dans les bureaux de la Compagnie, à Rive-de-Gier.

Pour être admis à l'assemblée, il faut être porteur d'au moins 20 actions, et aucun actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

MM. les actionnaires pourront déposer à l'avance leurs titres contre un récépissé et une carte d'admission:

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Ce, banquiers, rue Laffont;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers ;

Ou à Rive-de-Gier, au siége social.

Rive-de-Gier, 23 octobre 1860.

CH. RAABE et Ce.

SOCIÉTÉ DES ANCIENNES

SALINES DE L'EST

MM. les actionnaires de la Société des anciennes salines de l'Est sont prévenus que le coupon d'intérêts échéant le 1er novembre prochain, sera payé à partir du 2 novembre, à raison de 12 fr. 50 c. par action, sous la déduction de l'impôt réglé par la loi du 23 juin 1857, au siége de la Société, avenue Gabriel, 42.

OBLIGATIONS DE

L'UNION DES GAZ

Le 26 octobre courant, il a été procédé en présence des porteurs d'obligations, convoqués à cet effet, à la désignation par le sort des cinquante obligations qui doivent être remboursées en 1860, suivant tableau d'amortissement.

Numéros sortis :

1550	4552	11652	15307	25750
1572	4769	12178	15567	25988
1752	4912	12586	17069	26108
1835	6611	12544	17173	26889
2202	7268	13099	18023	27074
2268	9390	13201	18559	28349
2338	10593	14057	19711	29349
2666	10619	15110	22032	30740
4285	11067	15314	22606	31781
4431	11606	15388	23855	31789

Ces obligations seront remboursées au prix de 250 fr., à partir de ce jour, au siége social, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

Etude de Mᵉ AGNIEL, avoué, successeur de Mᵉ Barre, rue Coste-Frége, 7, à Montpellier.

BASSIN HOUILLER DE GRAISSESSAC

Le vendredi 9 novembre 1860, à deux heures de l'après-midi, au Palais de Justice, à Montpellier,

VENTE sur licitation des concessions des Mines de houille du Bousquet, de Boussagues et de Saint-Gervais.

L'actif à vendre se compose principalement :

I. Des concessions houillères avec les mines de houille dont la désignation suit :
   1° Concession de St-Gervais;
   2° Concession du Bousquet d'Orb ;
   3° Concession de Boussagues.

II. De tous immeubles par nature et par destination en dépendant.

III. De l'entier actif de la Compagnie dite de Graissessac, relatif aux concessions sus-indiquées.

Le tout plus amplement désigné au cahier des charges.

Mise à prix : **8,000,000** de francs.

S'adresser, pour tous renseignements, à Montpellier :

1° A Mᵉ L. Agniel, avoué poursuivant la vente, demeurant rue Coste-Frége, 7;

2° A Mᵉ Osmont, avoué colicitant, demeurant rue Blanquerie, 20;

3° A Mᵉ G. Ferrier, autre avoué colicitant, demeurant rue du Palais, 19;

4° A Mᵉ Germa, autre avoué colicitant, demeurant rue de la Barralerie, 1;

5° A Mᵉ Bancal, autre avoué colicitant, demeurant rue du Palais, 12;

6° A Mᵉ Jean, autre avoué colicitant, demeurant rue Dauphine, 6;

7° A Mᵉ Garbouleau, autre avoué colicitant, demeurant rue Vieille-Intendance, 9;

8° A Mᵉ Vallet, autre avoué colicitant, demeurant rue de l'Amandier-Valfère, 12;

9° A Mᵉ Perier, autre avoué colicitant, demeurant Plan-du-Palais, 3;

Et dans les bureaux de la Compagnie, à Montpellier, boulevard Saint-Guillem, enclos Tissié-Sarrus.

Pour extrait :

L. Agniel, avoué, signé.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE FRIEDRICHSSEGEN

(**Nassau**).

MM. les actionnaires sont prévenus que le Conseil d'administration a décidé que sur présentation du coupon nº 5 pour être estampillé, il sera payé comme à-compte sur le produit du cinquième exercice courant, 15 fr. par action, à partir du 2 novembre prochain, soit au siége de la Société, à la Weissmühle, commune d'Oberlahnstein (Nassau), soit à Wiesbade, chez M. le docteur Leisler jeune, ou à Paris, à l'agence, chez M. Gautreau, rue de l'Arcade, 55.

EN VENTE CHEZ

GARNIER FRÈRES

6, rue des Saints-Pères, et 215, Palais-Royal.

Des opérations de Bourse, Manuel des fonds publics et des SOCIÉTÉS PAR ACTIONS, dont les titres se négocient dans les bourses françaises, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites de jeu, et des rapports de la Bourse avec le crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS FILS, *membre de la Société libre d'économie politique de Paris*. — QUATRIÈME ÉDITION, *complétée et augmentée*.

Prix..... 3 fr. 50 c.

Librairie de GUILLAUMIN ET Cᵉ, rue Richelieu, 14.

DICTIONNAIRE UNIVERSEL
THÉORIQUE ET PRATIQUE
DU
Commerce et de la Navigation

2 volumes grand in-8° de chacun 1,500 pages à deux colonnes, publiés en 16 livraisons.

Prix de l'ouvrage complet : 50 fr.

La 13ᵉ livraison vient de paraître. Voici la liste de quelques-uns des principaux articles avec les noms des auteurs.

Metz, M. N. Rondot ; *Meubles*, M. Wolowski, de l'Institut ; *Meubles, Mobilier, Nantissement*, M. Alauzet ; *Meules*, M. Victor Modeste ; *Mexico*, M. de Libessart ; *Miel*, M. Paul Gervais, doyen de la Faculté des sciences de Montpellier ; *Millau*, MM. Introun et C. Tronquoy ; *Minium. Moutarde, Musc, Muscades, Myrrhes, Nacre*, M. Arthur Mangin, *Minoterie*, M. A. Pommier ; *Mobile*, M. Michelant ; *Modèles et Dessins de fabrique*, M. Renouard, conseiller à la Cour de cassation ; *Monnaies*, M. Michel Chevalier, sénateur, membre de l'Institut ; *Monopole, Monts-de-Piété*, M. Paul Coq ; *Monrovia, Moussoul, Mozambique*, M. Jules Duval ; *Monterey, Montréal*, M. Anatole Châtelain ; *Montevideo, Mossoul, Mulhouse, Murcie*, M. Ch. Vogel ; *Montpellier*, M. Emile Fournier ; *Moscou*, M. A. Boutouski ; *Mouchoirs*, M. A. Génesley ; *Mouton, Mulet*, M. A. Magne, professeur à l'école d'Alfort ; *Moyobamba*, M. Emile Carey ; *Munitions navales*, M. Hautefeuille ; *Musique*, M. Oscar Comettant ; *Nagasaki*, M. Léon de Rosny ; *Namur*, M. Edouard Romberg ; *Nankin (tissu), Nankin (ville). Napolitains*, M. N. Rondot ; *Nantes*, M. Lebeuf ; *Naples*, M. C. Tronquoy ; *Navigation*, M. Vidalin, ingénieur hydrographe ; *Navigation intérieure*, M. Smith ; *Effectif de la marine marchande des principales nations*, M. Lebeuf ; *Régime douanier, Droits de navigation*, M. H. Bacquès.

LIVRET-CHAIX

L'édition d'OCTOBRE du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SERVICES MARITIMES
DES
Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE
FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 7 octobre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 14 octobre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

MACHINES-MOTRICES LOCOMOBILES

J. F. CAIL et Cᵉ, 48, quai de Billy, à Paris.

Une fabrication courante, largement organisée dans les ateliers J.-F. Cail et Cᵉ, permet de livrer sans délai des locomobiles de diverses forces, depuis 2 jusqu'à 20 chevaux, avec ou sans train.

MM. J.-F. Cail et Cᵉ appliquent à la construction de ces machines-locomobiles toutes les conditions de solidité et de durée de la fabrication des locomotives, habituelles à leurs établissements.

Un système de détente variable et de chauffage d'eau alimentaire amène la consommation de ces machines en combustible, aux proportions des meilleures machines fixes sans condensation. Elles sont, à la demande des acheteurs, essayées au frein, dans les ateliers, lors de la livraison.

Ces machines, applicables aux instruments d'agriculture aussi bien qu'à l'industrie, se sont fait apprécier dans divers concours agricoles, et plusieurs ont fonctionné à l'Exposition d'agriculture de Paris.

Constatations de consommation faites au Conservatoire des arts et métiers de Paris.

MACHINES Nº 4 (8 *chevaux au tarif*).

DATES DES ESSAIS.	FORCE PRODUITE.	CONSOMMATION DE CHARBON.
1857. Novembre. 14.	13.00 Chevaux.	2 k. 95 à l'heure, par cheval.
— — 16.	13.40 —	2 30 — —
— — 17.	12.40 —	2 34 — —
— — 18.	12.40 —	2 40 — —
— — 20.	11.03 —	3 20 — —
— — 24.	10.27 —	2 03 — —
Moyenne.........	12.10 Chevaux.	2 k. 67 à l'heure, par cheval.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse présente toujours les mêmes symptômes et les mêmes hésitations, et le cours de 69 est toujours le pivot autour duquel roulent les quelques opérations du marché; mais au fond, les cours de la rente, des principales valeurs et des chemins de fer gardent une fermeté qui fait bien augurer de l'avenir. D'ailleurs, plus on approche du mois de décembre et plus la baisse devient improbable, puisqu'on est tout près du coupon. Il est bien évident qu'à ne considérer que le côté purement financier de la situation il faut reconnaître qu'elle est excellente; mais il y a la conférence de Varsovie et les nouvelles politiques. Il est vrai que les acheteurs voient la fin, c'est-à-dire la liquidation et se disent, avec raison, sans doute, qu'il faudra bien que les vendeurs rachètent leurs rentes à la fin du mois, s'ils n'ont pas, comme cela est vraisemblable, de titres à livrer contre l'argent qu'on a à leur donner. Enfin si les acheteurs levaient plus de titres que la contre-partie ne peut leur en livrer, la liquidation du 3 0/0 pourrait amener de hauts prix; mais il y a toujours la ressource du report de fin octobre à 20 novembre, qui serait encore plus dans les probabilités, surtout si rien n'a transpiré d'ici à mercredi sur les résultats de la conférence.

Samedi. — Les deux dépêches de Londres accusent 1/8 de hausse sur les consolidés. La rente a débuté à 68 90 et fléchi à 68 70, sous l'impression de bruits politiques, et a repris à 68 80. On fait des primes dont 10 c. pour lundi, à 40 c. d'écart. Le Mobilier est ferme à 700, malgré les efforts tentés pour le rejeter au-dessous. Les chemins ne varient guère. L'Orléans est un peu plus faible de 1,360 à 1,361 25; le Nord, à 968 75; l'Est, à 637 50; le Lyon, à 915, le Midi, à 503 75; l'Ouest, à 560; les Autrichiens, à 482 50; les Lombards, à 480; le Saragosse, à 548 75; le Séville à Xérès, à 520; le Barcelone, à 460; le Pampelune, à 475. Sur le marché des valeurs financières et industrielles, le Foncier est à 900, la Caisse générale des chemins de fer, à 297 50. Il y a eu des transactions sur la Compagnie des eaux, à 295; sur le Sous-Comptoir, à 112 50; sur les Docks, à 195; les Voitures, à 72 50; sur la Société Chollet, à 30. Les obligations de chemins de fer français sont généralement aux environs de 300; celles des Lombards, à 260; de Séville à Xérès, à 262 50; des Romains, à 240; de Reus, à 238 75. Il s'est d'ailleurs fait peu d'affaires dans la dernière partie de la Bourse, et la plupart ont eu pour but des liquidations de positions.

Lundi. — On regagne dès le commencement de la Bourse le terrain perdu samedi, sous l'influence de deux notes du *Constitutionnel* qui paraissent rassurantes. Cependant les deux dépêches de Londres, apportant les consolidés à 1/8 au-dessous des cours de samedi, ont arrêté la reprise qui avait replacé, dès le début la rente à 69; le Mobilier, à 705, et les chemins à leurs prix de vendredi. La bourse de Vienne, qui avait monté de 3 0/0 hier, sur les mesures adoptées par le gouvernement autrichien, est moins bonne aujourd'hui. Sous l'influence de ce double mouvement en arrière la rente fléchit de 69 à 68 85; le Mobilier, de 710 à 702 50. On tient l'Orléans, à 1,367 50; le Nord, à 967 50; le Lyon, à 917 50; l'Est, à 637 50; le Midi, à 503 75; l'Ouest, à 560; les Autrichiens, à 485; les Lombards, à 482 75; le Saragosse, à 552 50; le Séville à Xérès, à 517 50; le Barcelone, à 463 75; le Pampelune, à 475. Il y a peu d'animation sur le marché des valeurs financières et industrielles. La Caisse générale des chemins de fer est ferme à 295. On négocie le Sous-Comptoir de 111 25 à 112 50; les Docks, à 195; les Voitures, à 72 50; les Chollet, de 30 à 32 50. Les obligations des chemins de fer français sont toujours aux environs de 300. Il y a des demandes sur les obligations des Romains à 240, et sur celles de Reus à 240. La fin de la Bourse a été très-inférieure au début. Des bruits de toute sorte et des dépêches d'un caractère privé, dont on exagère le sens et la portée, ont pesé sur les cours, et la clôture s'effectue à peu près dans les mêmes conditions que celle du jour précédent.

Mardi. — Le marché était plus ferme au début qu'à la clôture d'hier. Le 3 0/0 a ouvert à 68 80, et jusqu'à 68 95 les demandes ont eu l'avantage; mais à ce cours les offres ont dominé, et la rente est retombée à 68 90. Après la réponse des petites primes il y a eu une nouvelle reprise et, cette fois, les cours ont atteint 69 et même 69 5 et 7 c 1/2; mais à la clôture le cours de 69 fr. était offert. Le Crédit Mobilier et les chemins étaient demandés comme la rente, et ont fermé en hausse. Les primes fin courant ont fait de 68 90 à 68 95, dont 50 c. Dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 69 05 à 69 25. Fin prochain, elles ont fait de 69 20 à 69 45, dont 1 fr. Les actions de la Banque de France ont monté de 5 fr. à 2,850 fr. Le Crédit mobilier a varié de 700 à 710 à terme. Au comptant, cette valeur a monté de 10 fr. et est restée à 706 25. L'Orléans ferme à 1,370; le Lyon, à 917 50; le Nord, à 975; l'Est, à 638 75; l'Ouest, à 563 75; l'Autrichien, à 486 25, et le Lombard à 485. Sur le marché des valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 647 50; les Omnibus de Paris, à 925; les Omnibus de Londres, à 41 25; les Rivoli, à 123 75; les Caisse Mirès, à 297 50, les Gaz de Paris, à 785; les Ports de Marseille, à 422 50; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 50.

Mercredi. — Malgré l'effet excellent produit par l'article du *Constitutionnel* sur l'opinion publique, les affaires sont restées languissantes. La rente a ouvert à 68 85, en baisse de 10 c., et jusqu'à deux heures il n'y a eu aucune variation. Ce cours est resté tantôt offert, tantôt demandé. Après deux heures, on a coté un instant 68 82 1/2, mais on est revenu pour la clôture à 68 85. Les variations du Crédit mobilier et des chemins de fer ont été insignifiantes. Les primes fin courant ont fait de 68 90 à 69, dont 50 c. Dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 69 05 à 69 10. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié à 2,850. Le Crédit mobilier a varié de 700 à 705, à terme. L'Orléans ferme à 1,367 50; le Lyon, à 916 25; le Nord, à 972 50; l'Est, à 637 50; l'Ouest, à 560; l'Autrichien, à 485, et le Lombard, à 483 75. On a coté les Messageries à 647 50; les Omnibus de Paris, à 917 50; les Omnibus de Londres, à 41 25; les Rivoli, 123 75; les Caisse Mirès, à 300; les Gaz de Paris, à 785; les Ports de Marseille, à 422 50; les Voitures, à 78 75, et le Comptoir Bonnard, à 50.

Jeudi. — Il n'y avait aucun mouvement d'affaires sur le marché; on commençait à s'occuper de la liquidation. Le 3 0/0 s'est tenu en suspens de 68 85 à 68 50. A terme, il est resté, comme la veille, à 68 85. Au comptant, il a monté de 5 c. à 68 90. La rente 4 1/2 se soutient de 95 60 à 95 50. Les actions de la Banque étaient à 2,850, sans changement. Les fonds anglais sont venus à 93 sur la première cote, et à 93 1/8 sur la seconde. Même immobilité sur les valeurs que sur la rente. On recherchait les actions du Crédit mobilier à 705, cours de la Bourse précédente. Le Sous-Comptoir des Entrepreneurs était ferme à 112 50; la Caisse générale des chemins de fer était demandée à 298 75 et 300. L'Orléans a fléchi de 1 25 à 1,366 25; le Nord ancien, de 2 50 à 970; l'Est, de 1 25 à 636 25. Le Lyon s'est maintenu à 916 25, sans changement. Le Midi était calme à 505; l'Ouest, à 560. Même calme sur les chemins étrangers. Les Autrichiens ont débuté à 488 75, et fermé, comme hier, à 485. Les chemins Lombards se sont tenus de 483 75 à 482 50. On a coté les chemins Russes non libérés à 455 et libérés à 430. Les chemins Romains étaient fermes à 337 50; le Victor-Emmanuel, à 390. Les actions de Pampelune étaient recherchées à 475 et 472 50. Les Saragosse se traitaient à 448 75; les Barcelone, à 460. Le Séville-Xérès a monté de 7 50 à 523 75. Les obligations Romaines étaient fermes à 237 50; les obligations de Pampelune, à 248 75. Celles de Reus à Montblanch se tiennent à 238 75; celles de Saragosse, à 262 50. Le marché industriel est plus ferme et paraît se réveiller. La demande est active sur les Petites-Voitures, qui sont tenues à 77 50.

Vendredi. — La Bourse de ce jour a été très-agitée. On a répandu toutes sortes de nouvelles qui ont pesé sur le marché, très-bien disposé à l'ouverture. Le 3 0/0, ouvert à 69, avait fait 69 05 et même 69 10, lorsque des bruits politiques l'ont fait retomber à 69, puis rétrograder à 68 95, puis à 68 80, par fraction de 5 c. Le 4 1/2 reste à 95 50; la Banque de France, à 2,840; le Crédit mobilier, à 702 50, après avoir fait 710. Les chemins, qui avaient d'abord monté, restent en clôture aux cours de la veille et quelques-uns au-dessous: l'Orléans, à 1,366 25; le Nord, à 972 50; l'Est, à 638 75; le Lyon-Méditerranée, à 915; l'Ouest, à 562 50. Les Autrichiens sont à 482 50; les Lombards, à 482 50. Les chemins espagnols sont bien tenus. Sur le marché des valeurs industrielles on a coté la Caisse des chemins de fer à 298 75, après 300; la Compagnie parisienne, à 785; les Petites-Voitures, à 76 25.

F. GAMAUD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Marchés où se négocient	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	Reste à verser	ÉPOQUE De paiement des revenus.	Derniers intérêts et dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	225 75	100.000	500	»	janv avr juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	750 »	6 [illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	[illegible]	612 30	7 [illegible]	1/7000	»	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir [illegible]	31 25	200.000	100	»	[illegible]	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs.	111 25	7.000	100	»	mai novembre	7 50
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7.500	avril	néant.
A	[illegible]	24 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	57 »
A	Lloyd français	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	néant.
A	[illegible]	»	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	21 [illegible]
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] b.	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	31 0/0 b.	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	pair.	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	[illegible]	5 [illegible]	»	avril	[illegible]
A	[illegible]	215 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Nationale	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Union	75 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Soleil	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Providence	75 0/0 b.	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Paternelle	»	6 [illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	50 [illegible]
A	Nord	»	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	»	avril	[illegible]
A	Nationale	40 0/0 b.	3 [illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	[illegible]	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les 5 ans	[illegible]
A	Phénix	3 [illegible] p.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les ans	30 [illegible]
A	Caisse paternelle	»	12 [illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4.000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	910 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	61 [illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	1,340	»	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	65 »	[illegible]	[illegible]	10	[illegible]	néant.
C	Omnibus de Londres	40 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Cie imp. des Voitures de Paris	71 25	400.000	1/5000	»	[illegible]	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1255 »	[illegible]	1 [illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	— actions de jouissance	92 50	[illegible]	1/[illegible]	»	juin	[illegible]
A	Bourgogne, actions de capital	940 »	27.200	1 [illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	— act. de jouissance	110 »	27.200	1/[illegible]	»	[illegible]	11 [illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1 [illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	13.000	1 [illegible]	»	avril octobre.	30 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	février août	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	730 »	11.550	1 [illegible]	»	[illegible]	51 »
C	Scarpe inférieure	1500 »	2.250	1 [illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.000	1 [illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	63.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	425 »	30.000	1/3000	»	avril octobre	30 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	150 »	7.000	1 [illegible]	»	[illegible]	15 »
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Ponts réunis	[illegible]	3.020	1 [illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	200 »	4.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cie	300 »	10.000	500	»	janvier juillet	21,24 [illegible]
C	[illegible] et Cie	407 50	»	»	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	441 50	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	40 [illegible]
A	— (actions nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	375 »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	410 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	410 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Borley et Cie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mars septembre	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre.	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	245 »	5 [illegible]	1.000	»	[illegible]	31 »
Civ.	Pont-du-Loup-Sud	300 »	2 [illegible]	1.000	»	avril	»
Civ.	Monsieur-Saint-Etienne	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	45 »
C	Blanzy	[illegible]	20.000	500	»	février août	31 »
A	Azincourt	1200 »	1.500	1/1500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	3.000	1/[illegible]	»	[illegible]	35 »
A	[illegible] et Loire	400 »	1.[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Epinac	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	décembre	125 »
A	[illegible]	147 50	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Mont-Rambert et la Béraudière	123 75	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	5 »
A	Saint-Etienne	150 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	10 [illegible]
A	Rive-de-Gier	210 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et Sarthe	[illegible]	13.[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	758 75	24 [illegible]	1/24000	»	janvier juillet	60 »
D	[illegible] et France	10 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Carmaux	45 »	110.000	150	»	mai novembre	4 »
D	Roche-la-Molière et Firminy	127 50	»	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. à Quaregnon	115 »	8 [illegible]	250	»	[illegible]	[illegible]
A	Charbonnages belges	402 50	30.000	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	4.000	500	»		néant.
»	Seyssel anglais	100 »	15.000	100	»		17 50

Marchés où se négocient	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	Reste à verser	ÉPOQUE De paiement des revenus.	Derniers intérêts et dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	400 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère.	[illegible]	10.000	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Santander	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	214 »	90.000	[illegible]	»	mai novembre	10 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	105 »	3.000	1.[illegible]	»	[illegible]	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	177 50	60.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	40 »	40.000	375	»	[illegible]	néant.
A	Corphalie, zinc	120 »	5.[illegible]	1.[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc	147 50	50.000	375	»	mai novembre	13 42
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	510 »	30.000	1/3000	»		40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2 [illegible]	3 [illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1 [illegible]	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible]	25 [illegible]	[illegible]	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	»		»
C	Basse-Indre	700 »	5 [illegible]	[illegible]	»	avril octobre.	20 »
C	Châtillon et Commentry	2[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	mars septembre	néant.
A	[illegible]	475 »	10 [illegible]	1 [illegible]	»		»
A	Maubeuge Nord	450 »	6.[illegible]	1 [illegible]	»		30 »
C	Fourchambault	225 »	[illegible]	1 [illegible]	»		12 »
C	Marine et chemins de fer	500 »	[illegible]	1 [illegible]	»	mai novembre	35 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	[illegible]	»		néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Méditerranée (forges et chant.)	747 50	16 000	1/16000	»		60 »
C	Firminy	210 »	»	[illegible]	»		23 »
C	Pont-Lévêque (Vienne)	105 »	»	[illegible]	»		»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	597 50	10 000	[illegible]	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1284 50	5 [illegible]	1 [illegible]	»	septembre	20 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	[illegible]	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	657 50	15.000	500	»	septemb. mars	30 »
C	Chameroy et Cie	[illegible]	4.[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	25 »
C	Gandillot et Cie	[illegible]	2 [illegible]	250	»		»
C	Christofle et Cie	700 »	4.000	500	»		75 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	385 »	21.500	1/21500	»		18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	128 75	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	197 50	200.000	250	125		néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	785 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	40 »
C	Union des Gaz	32 »	20.000	[illegible]	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	170 »	45.000	1/45000	»	avril octobre	8 65
C	Nord (Raisme-Anzin)	[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	4.500	[illegible]	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	850 »	500	1 [illegible]	»	1er juin	60 »
C	Calais	340 »	1.160	1 [illegible]	»		25 »
C	Cherbourg	[illegible]	600	[illegible]	»		45 »
A	Saint-Etienne	1920 »	1.050	1/1050	»		130 »
A	Lyon	2810 »	7 000	1/[illegible]	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1525 »	2.100	1 [illegible]	»		77 05
A	Metz	1350 »	1.000	1/1000	»		100 45
C	[illegible]	601 »	»	»	»		»
C	[illegible]	1401 »	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	FILATURES.						
A	Weberly (Somme)	300 »	8.000	500	»	août	32 »
A	Cohin	190 »	18 000	[illegible]	»	janvier juillet	15 »
C	[illegible] Lamière	[illegible]	4.000	[illegible]	»		»
A	Pont-Remy	325 »	5.000	1/5000	»	30 avril	6 56
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»		125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire).	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	105	2.500	»		»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	11.000 »	3 000	1/3000	»		750 »
C	Montluçon	150 »	21.000	500	»		néant.
A	Oignies (Belgique)	417 50	24.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2 000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie. Vidanges	250 »	24 100	500	»		20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Challet et [illegible]	[illegible]	40.000	100	»		néant.
A	Compagnie générale des Eaux	250 »	80.000	250	»		14 »
C	2 cirques (F. [illegible] et Cie)	[illegible]	8 750	200	»	5 févr. juillet	10 0[illegible]

Pair d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE	TAUX DE REMBOURSEMENT nominal.	Intérêts	ÉPOQUE De paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Cie Imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.[illegible]	125	[illegible]		5 »
[illegible]	Ports de Marseille	492 50	20.[illegible]	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	500 »	12.000	500	1870	avril octobre.	30 »
500	Loire, anciennes	1150 »	»	1.250	»		50 »
»	— nouvelles	1185 25	15.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe — anciennes	1050 »	8.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1025 20	10 000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
»	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.000	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
275	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
400	Vieille-Montagne	445 »	18.000	500	16	janvier juillet	25 »
»	Aveyron (Decazeville 1855-57)	[illegible]	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
400	Compagnie générale des Eaux	347 50	20.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
229	Châtillon et Commentry	200 »	20.000	500	25	mai novembre	15 »
250	Hornu, anciennes	447 50	2.400	312 50	38	[illegible]	15 »
175	— nouvelles	271 »	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	410 »	8.000	450	41	janvier juillet	20 »
[illegible]	Rue Impériale de Lyon	287 50	»	625	»	[illegible]	[illegible]
»	Gaz de Paris	470 »	22.500	500	25	janvier juillet	25 »
115	Union des gaz	[illegible]	22.777	250	25	janvier juillet	15 »
290	Gaz de Lyon	315 »	3.000	300	41	15 mai nov.	18 »
»	Docks de Marseille	250 »	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 20 AU 26 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 20 Compt.	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Compt.	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Compt.	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Compt.	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25 Compt.	Jeudi 25 Terme	Vendredi 26 Compt.	Vendredi 26 Terme
1476	[illegible]	99	[illegible]	500	•	81 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1400 ••	1414 25?	1425 ••	1412 50	1420 ••	1478? 50	1461? 50	1427 50	1366? 25	1414 75	1435? ••	1386 25
888?	1505	99	400 000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	970 ••	967 50	970 ••	970 ••	975 ••	971 75	971 50	972 50	971 50	972 50	963? 75	972 50
•	•	•	83 3??	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	•••	865 ••	865 ••	865 ••	865 ••	865 ••	848? ••	•••	•••	•••	•••	863? 75
•	•	•	41 467?	•	•	•	•	Nord sorties au 1er tirage	•••	•••	[illegible] 25	•••	[illegible] 25	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1648?	1930?	99	500 000	500	•	38 30 pour 1859	mai 1860	Est	640? ••	638 75	636 25	637 50	639 75	637 50	637 50	636 25	638 25	638 75	638 75	638 75
1063	[illegible]	•	643 000?	500	•	63 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	916 25	912 75	915 ••	915 ••	917 50	917 50	916 25	915 ••	916 25	916 25	915 ••	915 ••
783	1633?	99	250 000	500	•	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	503 75	505 ••	503 ••	•••	503 ••	505 ••	505 ••	•••	506 ••	•••	•••	•••
1190	2114	99	300 000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	560 ••	562 50	564 25	564 25	563 75	564 75	560 ••	563 75	560 ••	563 75	563 75	562 50
219	211?	99	60 000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	353 ••	355 ••	•••	•••	355 ••	•••	353 ••	355 ••	•••	353 5?	•••	352 50
52	52	99	26 000?	500	•	•••	octobre 1857	Graissessac à Béziers	85 ••	••	85 ••	87 50	•• 75	••	86 25	86 75	87 50	••	87 50	••
134	185?	99	36 000?	500	•••	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	•••	552? 50	•••	565 ••	565 ••	•••	•••	562 50	571 50	560 ••	570 75	565 ••
154	400?	90	42 000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	•••	•••	430 ••	•••	430 ••	•••	•••	•••	430 ••	•••	430 ••	•••
•	•	•	84 000	500	250	•••	juillet 1860	Ardennes nouveau	410 ••	•••	•••	•••	440 ••	•••	•••	•••	•••	•••	410 ••	•••
1323	1341	92	400 000	500	•	30 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens	492 50	494 25	495 ••	493 75	490 25	487 50	485 ••	483 75	485 ••	483 75	487 50	485 ••
216	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	•••	•••	387 50	387 50	383 7?	387 50	390 75	390 75	390 ••	•••	388 75	•••
•	4163	95	600 000	500	250	5 0/0	13 juin 1860	Russes (250 fr. payés)	455 ••	455 ••	•••	•••	•••	455 25	453 75	455 ••	455 ••	455 ••	455 ••	•••
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	428 75	430 75	430 ••	430 ••	429 75	430 75	428 75	430 ••	430 ••	430 ••	•••	•••
59?	175	99	90 000?	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	307 50	•	205? ••	•	207 50	•	211 25	•	200 ••	•	205? ••	•
201	261	99	72 000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse	•••	•	•••	•	•••	•	•••	•	•••	•	•••	•
••	192	99	3? 000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	475 ••	•••	475 ••	•••	475 ••	•••	475 ••	•••	472 50	475 ••	475 ••	•••
482	815?	99	240 000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	548 75	550 ••	552 50	550 ••	567? 50	567 50	550 ••	549 75	548 75	550 ••	550 ••	548 75
184	364	99	90 000?	525?	•••	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	460 ••	462 50	460 ••	460 ••	461 25	460 ••	461 25	452 50	459? ••	460 ••	460 ••	460 ••
•	819	99	170 000	500	•••	6 0/0 int. gar.	avril 1860	Romains	357 50	•••	357 50	•••	•••	•••	337 50	•••	337 50	•••	357 50	•••
1390?	433?	99	750 000	500	250	•••	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	490 ••	490 ••	491 25	491 75	495 ••	490 75	493 75	492 50	492 50	491 25	493 ••	492 50
•	•	99	78 000?	500	•••	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••
•	132	99	47 500?	500	•••	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	520 ••	517 50	518 25	517 50	517 50	515 ••	516 25	516 25	513 75	510 ••	520 ••	517 50
•	723?	99	200 000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	•••	•••	473 ••	470 ••	475 ••	470 ••	471 75	470 ••	•••	470 25	•••	473 50
•	•	99	5 000?	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Taux de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêt par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	20	22	23	24	25	26
1848	6.000	1896?	750	•	1.250	décembre.	40 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1842-1849	12.000	1903?	•	•	1.250	juin.	50 ••	D°.	St-Germain (nouvelles)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1844	2.775	1904?	1100?	•	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1842	9.000?	1901?	1125	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	•••	•••	•••	1032 50	1030 ••	1030 ••
1848	13.???	1928?	750	•	1.250	décembre.	50 ••	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	1000? ••	•••	990? ••	•••	•••	•••
1843	6.340?	1913?	•	•	1.250	juin.	50 ••	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	•••	•••	•••	980? ••	•••	•••
•	3.300	1921?	•	•	1.250	mai.	50 ••	D°.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1852-1854	34.536?	1900?	divers.	•	1.250	juin.	50 ••	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	992? 50	•••
1845-1847	15.000	1925?	1100?	•	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1852	40.000	1905?	1120?	•	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1028 75	1030 ••	•••	•••	1030? ••	1032 50
1847-1854	[illegible]	1929?	divers.	•	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1851	25.000	1955?	500	•	625	mai.	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	495 ••	494 50	•••	492 50	•••	492 50
1854	102.614?	1952?	•	•	625	décembre.	25 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 4 0/0 .... gar.	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1852	120.000?	1954?	•	•	625	mars.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	503? ••	506? 25	•••	•••	506 25	505 ••
1853	[illegible]	1952?	divers	•	650	mai	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	498 75	496 75	500 ••	500? ••	495 75	495 75
•	5.???	1905?	•	•	500	juillet.	20 ••	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	22.100?	1945?	500	•	400	juin.	15 ••	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1845	6.000	1949?	•	•	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1855	[illegible]	1950?	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Grand-Central (nouvelles)	310 ••	305? 75	307 50	300 ••	•••	301 25
1852	63.663?	1952?	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	•••	•••	•••	•••	•••	307 50
1855	[illegible]	1954	divers.	•	500	juin.	15 ••	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	306 75	307 50	305 25	306 25	307 50	307 50
1852-1860	[illegible]	1954?	divers.	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	302 50	302 50	302 50	302 50	301 50	303 75
1851-1859	[illegible]	1947?	divers.	•	500	mai.	15 ••	D°.	Nord	303 75	303 75	30? ••	3?? 75	[illegible]	306 ••
1855	87.719?	1954?	285	•	500	décembre	15 ••	D°.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	2?8 75	298 75	2?? 75	295 25	29? 75	297 50
1857-1860	[illegible]	1954	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	297 50	301 50	297 50	291 50	•••	297 50
•	250.000	1956	•	•	500	mars.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	301 75	303 75	303 25	301 25	302 50	302 50
•	[illegible]	1955?	divers.	•	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	298 75	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••	298 75
•	[illegible]	1953?	285	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Bourbonnais	301 25	301 50	300 ••	301 25	300 ••	300 ••
•	[illegible]	1957	divers.	•	500	juin	15 ••	D°.	Midi .... gar.	296 25	296 ••	296 25	296 25	297 50	297 50
•	[illegible]	1956	2?0	•	500	décembre.	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	•••	•••	2?? ••	2?? 50	280 ••	280 ••
1857	650.000?	1949?	divers.	•	500	mai.	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	301 25	300 ••	301 25	301 25	301 25	302 50
•	[illegible]	1955?	•	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	296 25	296 25	290? 25	296 25	296 25	296 25
•	[illegible]	1957?	•	•	500	juin	15 ••	D°.	Dauphiné .... gar.	295 75	296 75	297 50	295 75	297 50	297 50
1858	[illegible]	1958?	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	300 ••	301 ••	301 25	302 50	302 50	302 50
•	[illegible]	1948?	divers.	•	500	•	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	252 50	253 75	253 75	253 75	253 75	251 75
1857	[illegible]	1949?	divers.	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	249 75	248 75	249 75	250 ••	250 ••	250 ••
1858	•.•	1901?	250	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	240 ••	249? ••	241 ••	240 ••	238 75	238 75
1859?	•	1903?	•	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	250 ••	250 ••	249 75	247 50	248 75	248 75
1858?	100.000	19?3	•	•	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	252 50	252 50	252 50	252 50	253? 50	254? 50
1859	24.?78?	1957	260	•	500	•	15 ••	D°.	Cordoue à Séville	254? 50	252 50	252 50	253 50	252 50	252 50
1859	•	1906?	•	•	500	•	15 ••	D°.	Séville à Xérès	252 50	•••	252 50	254 25	252 50	252 50
•	200.000	1959	divers.	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	248 25	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50
•	109.500?	1907?	140	•	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	91 25	91 25	91 ••	90 ••	98? 75	90 ••
•	•	•	•	•	•	•	•	•	Montblanch à Reus	•••	242? 50	240 ••	246? ••	235 75	2?? 75
1860	62.500	1917?	240	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	239 75	238 75	•••	236 25	236 25	23? 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 20 Comptant	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Comptant	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Comptant	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Comptant	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25 Comptant	Jeudi 25 Terme	Vendredi 26 Comptant	Vendredi 26 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0. Jouissance 22 juin 1860	68 70	68 75	68 80	68 75	68 85	68 90	68 85	68 85	68 80?	68 85	68 80?	68 80?
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1860	96 ••	•• ••	95 70	•• ••	95 75	95 75	95 85	•• ••	95 50	•• ••	95 60?	95 50?
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2845? ••	•	2845? ••	•	2850 ••	•	2850 ••	•	2850 ••	•	[illegible]	•
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	6?0 ••	•••	•••	•••	6?0 ••	•••	6?0 ••	•••	648? ••	•••	[illegible]	•••
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	490? ••	•••	493? 75	490 ••	490 ••	•••	490 ••	•••	•••	•••	•••	•••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	490 ••	•••	490 ••	•••	490 ••	•••	490 ••	•••	490 ••	•••	[illegible]	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	467 50	470 ••	470 ••	470 ••	470 ••	•••	470 ••	•••	468 75	•••	470 ••	•••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 ••	•	100 ••	•	100 ••	•	100 ••	•	100 ••	•	[illegible]	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1860	96 25	•	96 2?	•	96 25	•	96 25	•	96 25	•	96 25	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1010 ••	•	••••	•	••••	•	1010 ••	•	••••	•	1010 ••	•
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	570 ••	570 ••	5?5 75	•••	570 ••	•••	570 ••	•••	•••	•••	570 ••	•••
Société générale de Crédit mobilier, tout payé juillet 1860	702 50	695? ••	705 25	697 50	700 25	707 50	703 ••	703 75	703 ••	703 75	705? 25	702 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1125 ••	•	1125 ••	•	1125 ••	•	1125 ••	•	1125 ••	•	1125 ••	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	470 ••	•	472 50	•	475 ••	•	475 ••	•	475 ••	•	475 ••	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	227 50	•	227 50	•	227 50	•	226 25	•••	226 25	•	[illegible]	•
Ville de Marseille. Obligations 1852 tout payé, jouiss. juillet 1860	••••	•	••••	•	••••	•	•	•	••••	•	••••	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 1/4?	•	93 •/•	•	93 •/•	•	93 •/•	•	93 1/8	•	93 1/8?	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	99 1/2	•	99 1/2	•	•• •/•	•	99? •/•	•	•• •/•	•	•• •/•	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	78 90	78 75	78 90	78 75	78 75	78 75	79 ••	•• ••	79 ••	•• ••	78 85	78 90
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	50 ••	•	50 ••	•	50 ••	•	•• ••	•	•• ••	•	•• ••	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	78 •/•	•	78 •/•	•	78 •/•	•	78 •/•	••	73 3/4	•	73 3/4	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	79 •/•	•	79 •/•	•	79 1/2	•	79 •/•	•	79 •/•	•	79 •/•	•
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance juillet 1860	475? 75	467 50	••• ••	470 ••	470 ••	470 ••	470 ••	470 ••	470 ••	••• ••	470 ••	470 ••
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	39 5/8	•• •/•	•• •/•	•• •/•	39 1/8?	•• •/•	39 1/8?	•• •/•	39 3/8	•• •/•	39 3/8	•• •/•
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	48 •/•	•	•• •/•	•	•• •/•	•	•• •/•	•	48 •/•	•	48 •/•	•
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	48 1/4	•• •/•	48 1/4	48 1/2	•• •/•	•• •/•	•• •/•	•• •/•	48 •/•	•• •/•	48 •/•	•• •/•
D° intérieur, jouissance juillet 1860	47 1/4	47 1/4	47 1/4	47 1/4	•• •/•	47 1/4	47 3/8	47 1/4	47 1/8	47 1/8	47 1/8	47 1/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	•• ••	•	•• ••	•	•• ••	•	•• ••	••• ••	•• ••	•	•• ••	•

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1052 — 19e ANNÉE — N° 44 — SAMEDI 3 NOVEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

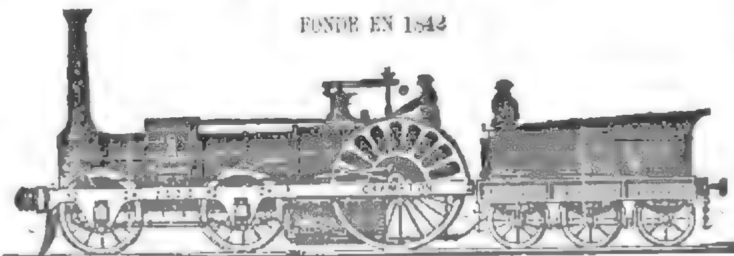
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.................... 40 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............. 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* prévient MM. les actionnaires que l'*assemblée générale* prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le *lundi 28 janvier prochain*, rue de Richelieu, n° 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1860 ;

2° Sur toutes les propositions qui pourront être faites, en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du Conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 28 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 28 décembre prochain, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Aujourd'hui samedi, réunion d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le silence significatif qui a suivi les conférences de Varsovie laisse le champ libre aux appréciations purement financières ; les préoccupations politiques sur lesquelles les baissiers comptaient le plus ont fait place au calme. La liquidation a eu lieu dans des conditions qu'on peut considérer comme bonnes, eu égard au temps et aux conditions dans lesquels vit la Bourse actuelle, et les vendeurs vont être obligés de racheter. Pour notre part, nous ne les plaindrons pas ; ils l'auront bien mérité, car les avertissements ne leur ont pas manqué. Ne voulant tenir aucun compte de tout ce qui était dans l'ordre des considérations financières, ne prêtant l'oreille qu'aux bruits politiques et aux fausses nouvelles venues de l'étranger, les baissiers exerçaient depuis longtemps sur le marché une action qui, aujourd'hui, par ses effets mêmes, va profiter au marché des fonds publics. C'est une circonstance heureuse au moment où la France, entrant résolûment dans la voie de la réforme commerciale, a besoin de toutes les forces industrielles du pays pour mener à bien l'œuvre déja si heureusement commencée.

On ne peut plus douter aujourd'hui, même d'après les premières et courtes expériences qui viennent d'être faites, que notre industrie nationale ne soit capable de soutenir la lutte avec l'industrie anglaise, mais tout le monde reconnaît aussi que le mobile indispensable aux capitaux pour se jeter dans les entreprises considérables qui doivent être la conséquence du nouveau régime, c'est la confiance. Malheureusement cette confiance est depuis longtemps paralysée par les motifs que nous venons d'indiquer tout à l'heure, et quoi que prétendent à cet égard certains économistes de cabinet, l'industrie ne profite pas des capitaux qui disparaissent du marché des fonds publics ; l'activité de la Bourse, qui est le signe le plus certain de la confiance, est toujours suivie de l'activité industrielle et commerciale, de même que l'absence des affaires financières paralyse les transactions du commerce et de l'industrie.

Au reste, si nous ne nous trompons, la spéculation à la baisse, attaquée dans ses derniers retranchements, n'est pas aujourd'hui bien redoutable. Tout le monde pressent

que la diplomatie s'est emparée déjà de la question italienne, et que par conséquent nous allons entrer dans la voie des négociations, c'est-à-dire des atermoiements, sinon des solutions immédiates. C'est donc au pis aller le *statu quo*, par conséquent l'influence sur le marché des éléments purement financiers. Or, comme chaque jour nous rapproche du détachement du coupon de la rente, il faut ajouter au cours actuel au moins le prix de ce coupon. C'est donc dès aujourd'hui, pour le 3 0/0, sans tenir compte des conditions particulières et de la situation des baissiers, que nous faisions ressortir tout à l'heure, le cours de 69 75.

Si nous nous reportons à l'époque où a été détaché le dernier coupon, au mois de juin, nous trouvons qu'alors la rente 3 0/0 était à 70 fr. 30, et assurément dans des circonstances beaucoup moins favorables qu'aujourd'hui, puisqu'on était à la veille de l'émission des obligations des compagnies de chemins de fer, et que les inquiétudes nées en Allemagne n'avaient pas encore disparu par suite de l'entrevue de Bade. Nos soldats venaient à peine de quitter l'Italie, et les événements qui se préparaient dans la Péninsule laissaient dans tous les esprits une large part à l'incertitude et par conséquent aux défiances.

Il ne nous paraît donc pas douteux que dans les circonstances nouvelles où nous nous trouvons placés aujourd'hui, le coupon de décembre ne se détache sur un cours supérieur à 70 fr., et si notre argumentation est reconnue juste, quoi de plus dangereux que la situation actuelle des baissiers, et quel parti ont-ils à prendre sinon à racheter et à liquider au plus vite leurs opérations actuelles? La conséquence s'indique d'elle-même.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 80, ferme à 69 30.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50, ferme à 95 80.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KIL MÉTRIQUE

Union Suisse..	37.20 0/0
Lyon-Genève	34.46 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	33.59 0/0
Midi	31.67 0/0
Bessèges a Alais	30.69 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	24.39 0/0
Autrichiens	22.62 0/0
Dauphiné	20.23 0/0
Central Suisse	18.42 0/0
Ouest suisse	16.34 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	15.17 0/0
Cordoue a Séville	13.16 0/0
Guillaume-Luxembourg	11.26 0/0
Est	11.16 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	7.04 0/0
Orléans	5.36 0/0
Ouest	4.30 0/0
Ardennes	3.18 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord	1.38 0/0
Victor-Emmanuel	5.17 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	26 octobre.	2 novembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 80	69 35	» 55	» »»
Rente 4 1/2 0/0	95 50	95 80	» 30	» »»
Banque de France	2840 »»	2850 »	10 »»	» »»
Consolidés	93 1/8	93 »/»	» »»	» 1/8
Crédit foncier	900 »»	905 »»	5 »»	» »»
Crédit ind. et com	570 »»	570 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	702 50	717 50	15 »»	» »»
Comptoir d'Escte	625 »»	650 »»	25 »»	» »»
Id. nouvelles	» »»	621 25	» »»	» »»
Orléans	1365 25	1375 »»	8 75	» »»
Nord	972 50	978 75	6 25	» »»
Nord nouveau	883 75	885 »»	1 25	» »»
Est	638 75	630 »»	» »»	8 75
Paris-Méditerran°	915 »»	922 50	7 50	» »»
Midi	502 50	512 50	10 »»	» »»
Ouest	562 50	565 »»	2 50	» »»
Genève	352 50	356 25	3 75	» »»
Dauphiné	585 »»	585 »»	» »»	» »»
Graissessac-Béziers	87 50	90 »»	2 50	» »»
Ardennes ancien	430 »»	430 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	440 »»	440 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	485 »»	492 50	7 50	» »»
Victor-Emmanuel	389 75	388 75	» »»	» »»
Russes	455 »»	451 25	» »»	3 75
Romains	337 50	347 50	10 »»	» »»
S.-Autr.-Lombard	482 50	486 25	3 75	» »»
Sarag. Pampelune	475 »»	473 75	» »»	1 25
Saragos.-Alicante	548 75	550 »»	1 25	» »»
Sarag.-Barcelone	460 »»	461 25	1 25	» »»
Nord-Espagne	472 50	490 »»	17 50	» »»
Guill.-Luxembour	350 »»	347 50	» »»	2 50

LE TRAITE DE COMMERCE AVEC L'ANGLETERRE

Le *Moniteur* a publié le texte de la convention supplémentaire conclue le 12 octobre entre les plénipotentiaires de la France et de la Grande-Bretagne en exécution du traité de commerce du 23 janvier 1860, et le tarif y annexé.

Ce tarif peut se diviser en quatre catégories générales : 1° les métaux, fer, minerai, fontes, aciers, etc., à la plupart desquels les droits réduits sont appliqués depuis le 1er octobre, en vertu du décret du 29 septembre dernier ; 2° les ouvrages en métaux, y compris la coutellerie et l'orfévrerie ; 3° les machines et mécaniques et pièces détachées de machines ; 4° les objets divers dont les principaux sont les sucres raffinés, la carrosserie, les peaux préparées et ouvrages en cuir ; les bois de charpente, de charronage et les meubles ; et enfin les bâtiments de mer et les coques de bâtiments en bois et en fer.

Il ne nous est pas possible d'entrer ici dans l'examen détaillé de chacun de ces chapitres : nous nous contenterons de faire ressortir les conséquences prévues ou déjà connues en partie du tarif dont il s'agit.

Les réductions des droits stipulées par la convention sont, en général, considérables par rapport à l'ancien tarif, mais elles sont calculées de manière à laisser encore au travail national un avantage marqué sur la production étrangère. Les fers paient à l'entrée un droit de 7 fr. par 100 kil. ou de 70 fr. la tonne, qui avait été indiqué par l'industrie métallurgique elle-même, comme assurant une protection suffisante à nos hauts-fourneaux ; les fers travaillés, les tôles, les fils de fer sont soumis à des taxes plus élevées qui s'élèvent jusqu'à 30 fr. les 100 kil. et pour les aciers à 300 fr. la tonne. Certains articles pour lesquels l'industrie anglaise jouit d'une renommée particulière, les aiguilles à coudre, par exemple, paieront, selon leur dimension, 100 et 200 fr. les 100 kil., soit 1,000 et 2,000 fr. la tonne. L'orfévrerie d'or et d'argent est protégée par un droit considérable, 500 fr. les 100 kil. Les droits sur les machines et mécaniques et pièces détachées de machines varient de 9 à 60 fr. les 100 kil., etc., etc.

La presque totalité de ces taxes a été établie sous forme de droits spécifiques ; on n'a adopté la forme des droits *ad valorem* que sur certaines catégories dont les produits sont trop variés et trop différents pour qu'on puisse les détailler d'avance, tels que la coutellerie, taxée à 20 0/0 de la valeur ; les instruments de chirurgie, d'optique et de précision, à 10 0/0 ; l'horlogerie, à 5 0/0 ; la carrosserie, la tabletterie et les ouvrages en ivoire ; les ouvrages en peaux et en cuir, les futailles cerclées en fer et les ouvrages en bois non dénommés, à 10 0/0.

On sait que la première partie des tarifs, celle qui concerne les métaux, fer, fonte, tôles, aciers en barres, etc., est en vigueur depuis le 1er octobre ; c'est précisément contre cette partie du tarif que les réclamations les plus vives avaient été formulées.

Heureusement les faits se sont déjà chargés de répondre à ces appréhensions. Depuis un mois que notre marché est ouvert, moyennant des droits modérés, aux fers et aux fontes anglaises, les prix de ceux-ci n'ont pas augmenté en Angleterre, preuve évidente qu'aucune demande extraordinaire ne s'est produite et que par conséquent il ne s'est fait aucune expédition considérable à l'étranger. D'un autre côté, notre marché métallurgique, longtemps inanimé, a recommencé à donner signe de vie, précisément depuis la promulgation du nouveau tarif des fers ; les transactions ont repris une cer-

taine activité, et les prix se sont raffermis. Enfin, signe plus décisif encore, c'est précisément dans la première quinzaine d'octobre, au lendemain même de la diminution du tarif des fers anglais, qu'ont eu lieu les adjudications de coupes de bois. Non-seulement, nos principales usines ont renouvelé sans hésiter leur approvisionnement, mais le montant total des adjudications a dépassé de 3 millions de francs le produit des coupes adjugées à pareille époque de 1859.

Le tarif réduit à 15 c. par tonne de houille anglaise est appliqué depuis le 1er juillet dernier. Quatre mois d'expérience ont dû suffire pour vérifier les prévisions des uns ou pour justifier les terreurs de quelques autres.

D'après les états de l'administration des douanes, l'importation des houilles anglaises, pendant les neuf premiers mois de 1860, loin de présenter une augmentation extraordinaire, ne dépasse guère le chiffre des importations de 1858, et reste de 69,000 tonnes au-dessous de l'importation de 1859, ainsi que le prouvent les chiffres suivants :

Importation des houilles anglaises en 1860,	8,528,360 qx. m.
En 1859,	9,219,515 qx. m.
En 1858,	8,384,398 qx. m.

Quant à la seconde catégorie des objets compris dans la convention du 12 octobre, celle des machines et des pièces détachées de machines, elles ont été l'objet d'un dégrèvement relativement très-considérable : la réduction sur les machines complètes est d'au moins moitié pour la plupart des articles ; les anciens droits sur les pièces détachées, qui atteignaient le chiffre exorbitant de 200 fr. par 100 kilog., sont réduits à 60, 50 et 30 fr., selon les objets. A peine est-il besoin d'expliquer la pensée qui a présidé à l'établissement de cette partie du tarif.

Il faut que notre industrie, pour lutter contre la concurrence anglaise, tant à l'intérieur que sur les marchés étrangers, puisse renouveler son matériel et son outillage dans des conditions à peu près égales à celles où nos rivaux se les procurent eux-mêmes.

Les bâtiments de mer, autrefois prohibés, seront admis dorénavant moyennant un droit de 25 fr. pour les bâtiments en bois, et de 70 fr. pour les bâtiments en fer, par tonneau de jauge française, c'est-à-dire exactement au taux fixé pour le fer. Un intérêt de premier ordre s'attache à cette disposition libérale, qui doit avoir l'action la plus efficace sur le développement de notre marine marchande.

Les droits sur les ouvrages en métaux, les machines et les pièces détachées, et les sucres raffinés, seront appliqués à partir du 1er novembre, le gouvernement n'ayant pas usé de la faculté qu'il s'était réservée par le traité de les ajourner au 31 décembre 1860, et même au 1er octobre 1861 pour les sucres raffinés. Les considérations que nous avons présentées au sujet des machines suffisent à faire comprendre que, dans l'intérêt de l'agriculture et de l'industrie, le dégrèvement devait être appliqué le plus tôt possible. L'admission immédiate des sucres raffinés était également commandée par l'intérêt du consommateur. Une seconde convention contiendra le tarif des tissus de toute sorte. On assure que cet immense travail, poursuivi avec activité par les plénipotentiaires, touche à son achèvement. Ne serait-ce pas le moment de prendre enfin les mesures nécessaires pour donner aux fabricants le concours dont ils ont besoin, en rendant à l'association des capitaux la liberté qui leur a été retirée dans ces dernières années ? Qu'on y songe : tout le succès de la réforme commerciale est là.

F. Grimaud.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE EN 1859.

Nous avons fait ressortir dans notre dernier numéro quelques-unes des considérations morales, de l'ordre le plus élevé d'ailleurs, qui ressortaient du tableau général du commerce de la France en 1859, récemment publié par l'administration des douanes.

Il nous reste à analyser l'ensemble de ce document, et à en reproduire les chiffres principaux.

L'année 1859, qui est la dernière de l'ancien système, en est aussi la plus brillante comme ensemble. Dans cette année, la totalité de notre mouvement commercial s'est élevée au chiffre de 4 milliards 904 millions. L'année 1857, la plus favorable jusqu'alors, n'accusait qu'un mouvement total de 4 milliards 593 millions. Il en est de même pour les exportations, elles ont atteint en 1859 2,756 millions, tandis que 1858, qui avait donné le chiffre le plus élevé, ne dépassait pas 2,442 millions.

Nous avons dit que le chiffre des importations, en 1859, avait été de 2,148,000,000, c'est-à-dire de 113 millions au-dessus de 1858; mais 1856 avait donné 2.268,000,000, et 1857, 2,236,000,000. Nos importations sont donc restées, en 1859, inférieures de 88 millions à celles de 1857, et de 120 millions à celles de 1856. Nous avons dit quelle était la signification de ces chiffres et quelles conclusions importantes on en devait tirer. Il n'en est pas moins vrai que dans un espace de quinze ans, 1845-1859, divisé en trois périodes quinquennales, la deuxième période a donné sur la première une augmentation de 29 0/0, et la troisième une augmentation de 44 0/0 sur la deuxième ; comparée à la première, la troisième période atteste une augmentation de 87 0/0. Enfin la dernière année de la dernière période, 1859, qui a donné un total de 4,904,000,000, comparée à la première année de la première période, 1845, qui avait donné un total de 2,427,000,000, présente l'incroyable augmentation de 102 0/0, c'est-à-dire pour l'ensemble du commerce extérieur, une somme double de ce qu'il était dans l'année la plus prospère du règne de Louis-Philippe.

Voici le tableau des importations et des exportations pendant les trois périodes quinquennales comprises entre 1845 et 1859 :

			Import.	Export.	Total.
1re	période	1845-9	5,844	6,214	12,058
2e	—	1850-4	7,111	8,491	15,602
3e	—	1855-9	10,639	11,902	22,541
			23,594	26,607	50,201

Ainsi le commerce extérieur de la France a embrassé en quinze années plus de 50 milliards de francs, et la somme de nos exportations a dépassé de 3,013 millions celle de nos importations. Cette différence a été couverte par un accroissement de numéraire constaté par la douane jusqu'à concurrence de 2,435 millions, chiffre qui correspond, à un sixième près, à l'excédant de nos exportations sur nos importations.

Abordons maintenant l'examen de l'année 1859. Nous avons dit que les importations se sont élevées à 2,148 millions et les exportations à 2,756 millions, ensemble 4,904 millions (valeurs officielles); c'est une augmentation de 427 millions ou 10 0/0 sur 1858, et de 678 millions ou 16 0/0 sur la moyenne de la période quinquennale antérieure à 1859.

En valeurs actuelles, le chiffre des importations de 1859 est de 2,355 millions, et celui des exportations de 3,057 millions, ensemble 5,412 millions, soit 686 millions de plus qu'en 1858.

L'augmentation de l'importation de 1859 sur l'importation de 1858 est de 113 millions, valeurs officielles, et de 190 millions en valeurs actuelles.

L'augmentation de l'exportation de 1859 sur l'exportation de 1858 est de 314 millions, valeurs officielles, et de 496 millions, valeurs actuelles.

Tel est le résumé du commerce général qui embrasse à l'importation tout ce qui arrive de l'étranger ou des colonies, à l'exportation tout ce qui passe à l'étranger, sans distinction d'origine.

Le commerce spécial ne se compose au contraire à l'importation que de ce qui entre dans la consommation intérieure du pays, et à l'exportation que des marchandises nationales ou ayant payé des droits d'entrée.

Il a donné pour 1859 les résultats suivants :

	Val. off. mill.	Val. act. mill.
Importations et exportations réunies	3.402	3.907
Les chiffres de 1858 étaient de	3.161	3.450
Augmentation en 1859.	241	457
Ces chiffres se décomposent ainsi :		
Importations.......	1.404	1.641
Exportations.......	1.998	2.266
Total égal....	3.402	3.907

C'est, relativement à 1858, une augmentation de 20 millions sur les valeurs officielles et de 78 millions sur les valeurs actuelles des marchandises importées; de 221 millions sur les valeurs officielles et de 379 millions sur les valeurs actuelles des marchandises exportées.

Dans ce tableau du commerce spécial ne figurent pas les marchandises importées temporairement, qui représentent environ 42 millions de valeurs officielles et 41 millions en valeurs actuelles; les produits réexportés après main-d'œuvre comprennent 66 millions valeurs officielles, et 78 millions valeurs actuelles.

Les deux modes de transport de marchandises du commerce extérieur par mer et par terre ont été employés à peu près dans les mêmes proportions que les années précédentes, 72 et 28 0/0, sauf une légère augmentation pour la voie de mer. Les puissances étrangères avec lesquelles nos échanges ont eu le plus d'importance en 1859 se présentent dans l'ordre suivant : Angleterre, Etats-Unis, Suisse, association allemande, Belgique, Etats sardes, Espagne, Turquie, Brésil et Russie.

Le chiffre de nos exportations en Angleterre a été très-supérieur à celui des importations d'Angleterre en France.

Dans la somme de 2,148 millions, valeurs officielles, dont se compose le commerce général à l'importation, les matières nécessaires à l'industrie figurent pour 1,201 millions, dont 1,001 millions s'appliquent à celles qui ont servi à alimenter le travail dans nos usines et manufactures (commerce spécial). En 1858, la valeur de ces produits ne s'était élevée qu'à 1,180 et 977 millions. Il y a donc une différence de 21 millions sur le commerce général, et de 24 millions sur le commerce spécial. Cette dernière, la seule qui touche l'industrie nationale, provient en grande partie d'un surcroît d'importation de laines en masse, de bois communs et de peaux brutes.

Les objets de consommation naturels et fabriqués, importés par le commerce général, sont évalués à 947 millions, soit 92 millions de plus qu'en 1858. Mais, au commerce spécial, ils ont éprouvé une diminution de 4 millions sur 1858, et de 59 millions sur la période quinquennale.

Ajoutons que cette diminution portant sur les céréales et le riz, est loin d'être défavorable, puisqu'elle est due à l'amélioration de nos récoltes depuis 1855.

Les valeurs officielles des exportations se décomposent de la manière suivante :

	Comm. général. Millions.	Comm. spécial. Millions.
Produits naturels...	862	577
Objets manufacturés	1,894	1,421
Totaux...	2,756	1,988

Comparativement à 1858, il y a eu un accroissement sur les produits naturels aussi bien que sur les objets manufacturés, au commerce spécial comme au commerce général, mais dans la proportion du double en faveur de ces derniers. Comparativement à la moyenne quinquennale, il y a augmentation de 47 0/0 au commerce général et de 62 0/0 au commerce spécial sur l'exportation des produits naturels; 18 et 19 0/0 sur l'exportation des produits manufacturés.

Parmi les principaux produits naturels qui forment l'augmentation du commerce spécial figurent les céréales, les vins, les sons, les eaux-de-vie et esprits, les peaux préparées, les bois communs, le beurre, les graines, les œufs, l'or battu, les liqueurs, les viandes salées, les fers, les laines, les tourteaux de graines oléagineuses, les peaux brutes et les pelleteries. Dans les produits fabriqués, les tissus de soie, de laine, les tabletteries, les meubles, le linge et habillement, les peaux ouvrées, les poteries, verres et cristaux, la parfumerie, les couleurs, les machines et mécaniques, l'article de Paris, etc.

On voit par ce rapide aperçu de nos importations et de nos exportations quelle influence les premières exercent sur les secondes, et qu'en définitive la plupart des marchandises importées sont l'aliment du travail national. Il suit de là que ce travail se multiplie par la multiplication même des échanges, et ce n'est pas là un des faits les moins intéressants qui résultent du volumineux document que nous venons d'analyser.

J.-G. Bordot.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Par décret impérial du 26 octobre, M. Frémy, conseiller d'Etat, gouverneur du Crédit foncier de France, a été nommé commandeur de l'ordre impérial de la Légion d'honneur.

M. Frémy, depuis qu'il dirige le Crédit foncier de France, a su imprimer à cette institution une impulsion aussi habile qu'énergique, et développer dans des proportions considérables les services qu'elle était appelée à rendre au pays. On a vu le Crédit foncier de France, grâce à l'heureuse initiative de son gouverneur, rattacher à lui d'autres établissements de crédit public, tels que le Sous-Comptoir des entrepreneurs, le Crédit agricole, le Crédit des communes, etc., etc., et leur assurer par son patronage et sa garantie une importance qu'ils n'auraient jamais pu atteindre isolément et par leurs seules ressources.

C'est cette initiative féconde aussi bien que la part prise journellement par M. Frémy aux délibérations du conseil d'Etat, que l'Empereur a voulu récompenser en cette circonstance, et nous pouvons ajouter que jamais distinction ne fut mieux méritée et plus universellement applaudie.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Un décret impérial, en date du 2 octobre dernier, vient d'approuver, sur l'avis du conseil d'Etat, un traité intervenu entre la Ville de Paris et la Compagnie générale des Eaux.

Ce traité a pour principal objet :

La cession à la Ville, par la Compagnie, des immeubles et du matériel appartenant à celle-ci dans le département de la Seine, ainsi que des droits résultant à son profit de plusieurs traités passés avec les communes du département de la Seine;

La concession à la Compagnie, par la ville de Paris, pour une période de cinquante ans, de la régie intéressée de ses eaux de toute provenance, présentes ou futures, et destinées au besoin des habitants.

Nous aurons à revenir prochainement sur l'examen de ce traité et sur les conséquences favorables qu'il peut avoir pour l'avenir de la Compagnie générale des eaux.

F. Grimaud.

DU GRAISSAGE DES MACHINES ET WAGONS DANS LES CHEMINS DE FER.

PREMIÈRE PARTIE.

Nous recevons de Mulhouse une lettre que, sur la demande de son auteur, nous insérons volontiers, au moins dans sa plus grande partie, en raison de l'importance du sujet auquel elle se rattache.

Monsieur le rédacteur,

Les questions d'économie relativement aux chemins de fer ont toujours été bien accueillies par votre estimable feuille : aussi je compte sur l'insertion de celle que je vous soumets sous ce titre : *Graissage continu des chemins de fer et des machines en général.*

Jusqu'à ce jour on a généralement employé pour le graissage des chemins de fer des *graisses bon marché;* je dirai même que le bas prix de la marchandise achetée devait produire l'*économie*; la pratique a prouvé le contraire. En effet, quel résultat pouvait-on espérer de graisses acquises à 50 fr. les 100 kilog.? On livre aux Compagnies des graisses pour leur argent, telles que des *savons de résine* ou des *savons de saindoux* ou *de suif.*

Les graisses de résine sont proprement dites le *cambouis*, que l'on veut éviter (soit l'adhérence d'un corps solide aux organes mécaniques). Quant aux savons de graisse, on emploie pour la fabrication de ces derniers 2/3 d'eau et une dissolution de potasse pour saponifier la matière grasse; mais l'eau ne graisse pas, et la *potasse* attaque les métaux. Ces savons sont donc, comme les précédents, impropres au graissage.

Le graissage ordinaire à l'huile exige une surveillance onéreuse et offre une perte des deux tiers d'huile employée.

Les graisses ordinaires se congèlent facilement, et leur composition physique et chimique s'oppose à leur emploi sans inconvénients.

Ce que je propose aux chemins de fer, c'est l'éloïne, avec l'application d'une boîte à graisser inventée par moi et que j'appelle auto-graisseur. Les avantages de cette huile compacte sont :

1° D'être inoxydable ou de ne point former de cambouis;

2° D'être incongelable;

3° De ne point s'échauffer;

4° D'absorber moins de force motrice;

5° De donner un frottement d'une constance presque parfaite;

6° D'être susceptible de toute espèce de consistance;

7° D'être exempte d'eau et de substances étrangères.

C'est donc une substance nouvelle que l'éloïne, dont, par une manipulation chimique, on a fait disparaître le cambouis, et qui offre une économie réelle de plus de 50 0/0 par l'emploi de l'auto-graisseur.

Le graissage continu à l'huile compacte est, suivant moi, le meilleur graissage; il n'y a plus de frottement et par conséquent une économie notable de charbon. Espérons que les Compagnies de chemins de fer profiteront d'une invention qui est d'une grande importance au point de vue d'économie d'huile, de matériel et de charbon.

Une graisse qui présenterait les nombreux avantages énumérés dans cette lettre serait un bienfait pour nos Compagnies, surtout si par elle il pouvait n'y avoir plus de frottement; malheureusement nous n'avons aucune donnée qui nous permette de nous former une opinion sur la valeur des assertions de notre honorable correspondant, si ce n'est sur ces mots, *il n'y a plus de frottement*, que nous considérons comme une inadvertance. La pratique peut seule, en dernier ressort, juger la question, et si l'inventeur ne demande qu'à voir l'éloïne soumise à des essais qui permettent d'en constater la valeur pratique, nous espérons que cette satisfaction lui sera donnée.

Nos Compagnies, en effet, ont toujours compris toute l'importance économique d'un bon graissage; la plupart ont fait de grands efforts et de grands sacrifices pour atteindre ce résultat; nous regrettons seulement que leurs efforts isolés n'aient pu recevoir ce caractère d'ensemble qui seul conduit une question scientifique à sa solution complète.

Sur une voie de niveau, les frottements des roues sur les rails et des fusées sur leurs coussinets forment, avec la résistance de l'air, la seule raison de l'emploi des locomotives. C'est dans ces trois sources de résistance que vient se fondre l'énorme travail des machines. Et, comme rien ne se perd dans la nature, ce travail absorbé par les résistances dues au frottement est employé à broyer la graisse, le fer des rails et des roues et le bronze des coussinets, ce qui ajoute une nouvelle dépense à la consommation du charbon, déjà si lourde.

Entre ces trois causes d'absorption de travail moteur, une des plus importantes est le frottement des fusées; le réduire par un bon graissage, c'est donc réaliser une économie très-sérieuse.

De nombreuses matières grasses ont été proposées, essayées et adoptées ou rejetées suivant les localités et l'état du matériel, car toutes nos Compagnies ne font pas usage du même procédé de graissage; sur quelques-unes de nos lignes il en existe concurremment plusieurs qui sont encore en comparaison. Ces matières grasses peuvent se ranger en trois classes:

Les huiles, les graisses proprement dites, les savonules.

Les huiles sont les substances les plus généralement employées au graissage des machines industrielles, particulièrement dans les filatures qui en consomment d'énormes quantités. Comme leur prix et leurs qualités mécaniques varient beaucoup d'une huile à l'autre, des expériences nombreuses ont permis de les classer chacune à son rang et de fournir à chaque mécanicien les moyens de faire lui-même les essais qui l'éclairent dans son choix de l'huile la plus économique pour lui.

Les expériences de M. Gustave Dollfus, faites avec l'éprouvette de Mac-Naught à une même température et au bout de deux minutes de marche, ont fourni les résultats suivants sur la valeur comparative du frottement des huiles.

Spermacéti d'Amérique, 1re qualité	1
Spermacéti de Paris	1
Spermacéti anglais (échantillon de Manchester)	1
Spermacéti de Londres, 1re qualité	1,16
Spermacéti impure	1,66
Oléine de spermacéti	0,83
Minérale de parafine	1,73
Pieds de bœuf (*neat foots*)	1,84
Pieds de bœuf ordinaire	1,89
Pavots	1,89
Olive lampante, 1re qualité	2,11
Colza pelé de Strasbourg	2,22
Galipoly (olive anglaise, 1re qualité)	2,22
Olive lampante, 2me qualité	2,34
Huile de lentisque	2,34
Foie de morue filtrée	2,50
Huile de graisse (*lard oil*)	2,50
Coco	2,61
Colza épurée	3,05
Colza spécialement préparée	3,05

L'huile de colza donne donc à l'éprouvette un frottement plus de trois fois et demi plus fort que l'oléine de spermacéti. Nous remarquerons toutefois que dans l'éprouvette, les plateaux n'appuyant d'aucun poids l'un sur l'autre, les nombres qui précèdent ne mesurent que le degré de fluidité de l'huile, fluidité qui est 3,7 fois plus grande pour l'oléine que pour le colza. Cette fluidité est de la plus grande importance; mais dans la pratique et en dehors du prix d'achat, elle ne doit pas être seule prise en considération.

Le graissage à l'huile peut être continu ou intermittent; dans ce dernier cas, les intermittences peuvent être à longue ou à courte période. Voici les faits qui se produisent dans ces diverses conditions.

Pendant leur travail, les huiles sont broyées, modifiées dans leur constitution et se chargent des boues métalliques provenant soit de l'attaque des coussinets par l'huile, soit de l'usure des pièces frottantes. L'huile qui pénètre fluide et pure entre ces pièces en ressort impure et plus compacte, et a donné dans cet état, à l'éprouvette:

Huile de spermacéti	3,10
» de colza pelé	3,55

La résistance avait donc monté de 1 à 3 pour la première, de 2. 22 à 3. 55 pour la seconde.

Ces huiles s'acidifient toutes plus ou moins rapidement, ce qui donne lieu à l'attaque des coussinets. Voici les résultats donnés à cet égard par M. G. Dollfus.

L'huile de spermacéti 1re qualité est acide en	36 heures.
L'huile de spermacéti impure est acide en	37 heures.
L'huile d'olive lampante est acide en	24 à 30 heures.
L'huile de colza épurée est acide en	12 »
» de colza pelé	24 »
» de coco	4 »
» de pavots	5 »
» de graisse	24 »
» de pieds de bœuf	30 »

De ces faits il résulte d'abord que le graissage continu avec déperdition des huiles impures qui découlent des coussinets donne lieu aux frottements les plus doux et les plus réguliers; mais dans la pratique des chemins de fer, il occasionne une énorme consommation d'huile et oblige à des nettoyages très-fréquents.

Le graissage continu avec retour de l'huile qui a servi dans le réservoir d'alimentation, économise l'huile et la main-d'œuvre. Mais l'huile s'altérant peu à peu donne un frottement graduellement croissant jusqu'au renouvellement intégral de la charge de matière grasse. C'est de cette condition que se rapproche le plus l'éprouvette de Mac-Naught. Le plateau intérieur fixe et sur lequel tourne le plateau mobile, est garni sur son pourtour d'un rebord qui lui permet de garder son huile sans aucune perte.

Dans ces conditions, l'expérience montre que les frottements s'accroissent avec le temps. Voici les résultats fournis par M. G. Dollfus pour cet accroissement:

Huile de spermacéti, 1re qualité, en 8 jours	29 0/0
Huile de spermacéti, impure, en 7 jours	31,5 0/0
Olive lampante, en 5 jours	22,5 0/0
Colza épurée, en 4 jours	25,5 0/0
Coco, en 7 jours	40 0/0
Animale de graisse, en 3 jours	23 0/0
Lentisque, en 4 jours	38 0/0

Plus le réservoir d'huile sera considérable et plus cet effet sera lent dans sa production; il n'en apparaîtra pas moins d'une manière nécessaire.

Le graissage intermittent produit des effets beaucoup plus graves. Une transmission soumise à des essais d'heure en heure, après un graissage au spermacéti, a donné à M. G. Dollfus les résultats suivants:

Graissée fraîchement........	0,34 cheval	
Après 1 heure de marche....	0,36	»
» 2 »	0,39	»
» 3 »	0,48	»
» 4 »	0,49	»
» 5 »	0,50	»
» 6 »	0,51	»
Graissée à nouveau..........	0,33	»

Soit, pour six heures, une augmentation de 26,5 0/0 sur le frottement initial.

Ces expériences, répétées avec l'huile de colza, ont donné :

Graissée fraîchement........	0,63 cheval	
Après 3 heures de marche..	0,66	»
» 7 » ..	0,79	»

Soit, pour sept heures, une augmentation de 25,5 0/0.

(A continuer dans notre prochain numéro.)

MARIÉ DAVY.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 27 OCTOBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 27 octobre
Paris-Méditerranée......	57.804 61	913 75
Nord....................	51.123 16	968 75
Orléans.................	36.839 75	1365 »»
Ouest...................	35.365 32	561 25
Est.....................	31.073 53	636 25
Bességes................	29.305 88	440 »»
Genève..................	23.745 41	352 50
Midi....................	23.571 74	502 50
Ardennes................	17.092 50	435 »»
Dauphiné................	17.018 64	585 »»
Autrichiens	611.832 »»	483 75
	Au 20 octobre	
Madrid à Alicante.......	27.458 50	550 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	26.791 53	480 »»
Victor-Emmanuel.........	21.541 72	386 25

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Nous avons annoncé, dans un de nos derniers numéros, que le chemin de Ceinture allait être continué sur la rive gauche, et que la partie déjà construite ne tarderait pas à être livrée à la circulation.

Le chemin de Ceinture va subir également d'importantes modifications sur la rive droite, dans la section comprise entre la passerelle de Ménilmontant, rue de la Mare, et son point de jonction à la ligne de Lyon ; ces modifications ont pour but de supprimer tous les passages à niveau. Ces passages sont à chaque instant une cause de retard pour les piétons : à la gare de Charonne particulièrement, quand des trains d'une certaine longueur ont à laisser ou à prendre des wagons, il arrive que la rue des Ecoles se trouve barrée pendant tout le temps des manœuvres, de sorte que voitures et passants sont obligés d'attendre ; cet état de choses qui était tout au plus tolérable quand Charonne était simple commune, ne l'est plus maintenant qu'elle est comprise dans Paris.

En partant à zéro de la passerelle susdite et en baissant de $0^m,002$ par mètre, on arrivera à la rue des Ecoles, à 5 mètres de contre-bas, de sorte que, en exhaussant quelque peu le sol de chaque côté, on obtiendra la hauteur nécessaire à l'établissement d'un pont. Cette pente continue passera sous la rue des Haies, sous celles de Montreuil, de Lagny, et sous le cours de Vincennes, de sorte qu'on supprimera enfin les barrières de bois qui détruisent l'harmonie de cette avenue.

A l'avenue du Bel-Air, la route qui fléchit pour passer sous la voie ferrée sera exhaussée par des remblais et passera, au moyen d'un pont, au-dessus de la tranchée du chemin du fer.

De grandes difficultés se présentent pour opérer ces changements sans interrompre le service, surtout sous le tunnel qui passe sous la montagne du Père-Lachaise. Ce tunnel est, à dire d'experts, une œuvre d'art remarquable et un véritable tour de force; pour l'exécuter il a fallu passer sous des sources, à travers des glaises liquides, de sorte que tantôt un ruisseau se précipitait comme une cataracte du faîte de l'excavation, tantôt des parties que l'on croyait bien assujetties s'affaissaient tout à coup, menaçant d'engloutir les ouvriers; une autre fois, c'était un coulis de marne, qui, brisant comme verre des madriers énormes, se précipitait comme une avalanche. Enfin, malgré tant et de si graves obstacles, l'œuvre fut menée à bonne fin. C'est ce parcours, long de 1,015 mètres, qui offrira encore aujourd'hui les plus grandes difficultés pour la modification en projet.

Quand ce travail sera fini de Ménilmontant à la Seine, les mêmes modifications seront apportées entre la Villette et la ligne de Rouen.

— La section de Valladolid à Burgos, sur le chemin de fer du Nord de l'Espagne, vient d'être livrée à la circulation.

M. I. Pereire, accompagné de deux administrateurs de la Compagnie, de l'ingénieur du contrôle et des deux ingénieurs en chef, est parti de Valladolid le 26 octobre et est arrivé à Burgos au milieu d'une immense population et d'une joie universelle. La députation provinciale et l'ayuntamiento, réunis dans la gare pour recevoir le train, ont complimenté les administrateurs. L'inauguration de cette nouvelle section, sur une étendue de 118 kilomètres, va porter à 198 kilomètres la longueur ouverte dans la direction de la France, et à 288 kilomètres l'étendue actuelle des sections livrées à l'exploitation.

Les travaux de cette grande ligne sont poussés avec une remarquable activité, et l'on peut prévoir l'époque où la ligne tout entière pourra être ouverte et établir la communication internationale entre les réseaux espagnol et français.

— L'empereur de Russie a posé, le 22 de ce mois, à Praga, la première pierre du pont qui doit joindre les deux rives de la Vistule. Ce pont servira, comme le pont de Cologne, au chemin de fer en même temps qu'aux piétons et au passage des voitures.

— Nous pouvons donner sur l'organisation des travaux du réseau des chemins de fer néerlandais quelques renseignements qui présenteront de l'intérêt.

Il a été formé un conseil supérieur des chemins de fer qui aura la haute direction de tous les travaux. Dans le budget de 1861, soumis aux chambres, l'allocation pour les chemins de fer est de 10 millions de fl.; elle pourra néanmoins être augmentée, et l'on croit qu'elle sera portée à 13 millions, chiffre total auquel sont estimés les travaux de la prochaine campagne.

On veut entreprendre les expropriations et les travaux sur les sections suivantes: Arnhem à Zutphen, avec pont sur l'Yssel; 2° Harlingen à Leeuwaerden; 3° Maestricht à Ruremonde, avec pont à Venloo; 4° Bréda à Tilborg; 5° Rosendael à l'Escaut par Berg-op-Zoom; 6° Utrecht à Culenborg, avec pont sur le Lek; Bréda au Moerdyck avec les travaux du port et le pont près Rotterdam; 8° Nieuw-Diep à Alkmaar.

Les devis faits pour ces sections estiment les dépenses à faire en 1861 à fl. 9,700,000, pour expropriations, terrassements, etc.

On a estimé la construction des ponts: à Zutphen, fl. 713,857 ; à Venloo, fl. 1,000,000 ; à Culenborg, fl. 7,160,000 ; à Rotterdam, fl. 2,091,435 ; travaux du havre au Moerdyck, fl. 400,000 ; ensemble, fl. 11,376,242 ; on se propose de dépenser un cinquième de cette somme en 1861, soit fl. 2,300,000.

Enfin les travaux d'achèvement du canal de Sud-Beveland sont évalués à fl. 2,172,000 que l'on se propose d'obtenir : fl. 1 million sur l'exercice 1861, le restant sur les deux années suivantes.

Récapitulant les sommes qui seront absorbées en 1861 par les travaux des chemins, le commencement des ouvrages d'art et le canal Sud-Beveland, on arrive à la somme de 13 millions, dont nous avons parlé plus haut.

— La navigation du bas Danube entre dans des conditions nouvelles par l'inauguration du chemin de fer joignant le port de Kustendjé, sur la mer Noire, au point le plus voisin du Danube : le chemin abrégera considérablement le trajet, en raison de l'immense détour que fait le fleuve depuis Tchernavoda, en remontant au nord vers Galatz.

L'inauguration du chemin de fer de la mer Noire au Danube a eu lieu le 4 de ce mois ; S. Exc. Ethem pacha, ministre du commerce, accompagné de M. Deleff; M. Ritter, M. Tassi, du bureau des travaux publics, avaient été désignés par S. M. I. le sultan pour faire l'ouverture officielle de cette ligne. Après avoir parcouru toute la ligne depuis Kustendjé jusqu'à Tchernavoda, et après avoir examiné les bureaux, les stations, les terrassements et avoir trouvé la ligne complète, ils ont déclaré la ligne en état de pouvoir être livrée au service.

Le parcours se fait à travers un terrain très-plat et assez uniforme. De temps en temps on traverse un petit village composé de quelques huttes habitées par des Tartares, la plupart nouvellement émigrés.

A mi-chemin se trouve la station de Medjidié en voie de construction. Ce village, construit depuis peu aux frais du gouvernement, a déjà pris la proportion d'une ville ayant une popu-

lation de près de 20,000 âmes. De Medjidié à Tchernavoda, le pays présente un aspect plus varié. La ligne passe à travers des marais qui ont été décorés du nom de lacs. Sur le bord du Danube se trouve un village peu considérable nommé Boghaskeuï, qui prendra nécessairement une certaine importance. La Compagnie a établi sur les bords du Danube trois immenses entrepôts en pierre pour les blés; elle a également établi une très-forte digue pour arrêter les débordements du Danube.

A Boghaskeuï le chemin de fer se relie à la ligne de navigation de la Compagnie franco-serbe, dont les premiers bateaux sont arrivés à Galatz, d'après une dépêche télégraphique de Belgrade, datée du 21 octobre, conçue en ces termes :

« Les bateaux du Rhône appartenant à la Compagnie franco-serbe viennent d'arriver à Galatz en très-bon état : sur la mine de Dobra, concédée à la même Compagnie, on vient d'atteindre la grande couche d'excellents charbons. On a commencé l'exploitation des mines et usines, du vaste domaine de Maïdampeck : un haut-fourneau est allumé; on prépare dans tous les ports du Danube une brillante réception aux bateaux qui naviguent sous pavillon français. »

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

3 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Aujourd'hui, réunion d'une assemblée générale au siége social, rue de Richelieu, 99, à Paris.

8 novembre. — **Chemin de fer de Séville à Xérès et de Puerto Réal à Cadix.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Madrid, calle del Turco, 6. (Voir l'avis publié à nos annonces du 27 octobre.)

10 novembre. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer** (H. Petin, Gaudet et Ce). — Réunion de l'assemblée générale ordinaire annuelle, à Lyon, palais Saint-Pierre, salle de la Bourse, à 2 heures de relevée. (Voir l'avis publié à nos annonces du 27 octobre.)

15 novembre. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône** (Ch. Raabe et Ce). — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Rive-de-Gier. (Voir l'avis publié aux annonces.)

30 novembre. **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry, à 1 heure. (Voir aux annonces.)

8 décembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié aux annonces.)

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(intérêts.)

1er octobre. — **Société générale des che-**

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 Recettes brutes	1860 Recettes par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 Recettes brutes	1859 Recettes par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1859 en plus.	en moins.
EST (1)	Du 21 au 27 octobre ...	1683	1,364,343 53	810 60	1631	1,203,930 68	729 21	11.16	».»»
ORLÉANS (1)	21 — 27 — ...	1475	1,411,189 36	957 68	1475	1,340,629 58	908 90	5.36	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	21 — 27 — ...	1406	2,308,754 03	1,642 07	1400	2,150,917 44	1,534 08	7.04	»
OUEST (1)	21 — 27 — ...	1213	1,060,706 90	874 45	1188	996,303 56	838 55	4.30	»
NORD (1)	21 — 27 — ...	964	1,265,294 45	1,312 53	964	1,283,037 09	1,330 93	»	1.38
MIDI (1)	21 — 27 — ...	793	630,918 68	722 92	793	479,396 13	549 04	31.67	»
LYON A GENÈVE (1)	21 — 27 — ...	231	155,905 84	674 91	231	115,947 81	501 93	34.46	»
ARDENNES (1)	21 — 27 — ...	164	81,307 07	495 77	164	78,796 28	480 46	3.18	»
DAUPHINÉ	21 — 27 — ...	134	65,675 49	490 11	134	54,625 [illegible]	407 65	20.23	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	21 — 27 — ...	33	27,001 65	818 23	33	20,660 70	626 08	30.60	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard)	14 — 20 — ...	1419	1,207,300 47	844 79	1326	972,371 89	733 46	15.17	»
AUTRICHIENS	21 — 27 — ...	1323	fl. 495,032 »»	374 »»	1323	fl. 403,561 »»	305 »»	22.62	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	14 — 20 — ...	482	314,984 72	653 50	482	235,775 92	489 16	33.59	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Jadraque	14 — 20 — ...	103	34,609 41	336 01	57	15,450 8[illegible]	271 06	24.29	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Alcazar à Daimiel	14 — 20 — ...	72	13,742 47	190 40	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	21 — 27 — ...	275	79,503 40	289 10	275	57,944 55	210 70	37.20	».»»
CENTRAL SUISSE	21 — 27 — ...	247	122,901 34	497 54	236	99,162 29	420 17	18.42	»
VICTOR-EMMANUEL	14 — 20 — ...	214	149,391 87	697 62	214	157,438 47	735 60	».»»	5.17
NORD DE L'ESPAGNE	17 — 23 — ...	170	98,361 12	578 59	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	7 — 13 — ...	131	42,012 60	320 70	131	37,118 85	283 35	13.18	»
OUEST SUISSE	19 — 25 — ...	97	42,393 08	437 04	80	30,051 93	375 64	16.34	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	14 — 20 — ...	52	7,995 92	152 80	35	4,806 82	137 33	11.26	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

mins de fer romains (ligne de Rome à Frascati). — Paiement des coupons arriérés sur les titres de l'ancienne Compagnie de Rome à Frascati. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête de nos précédents numéros et celui qui le précède relatif à la répartition des actions.)

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement de 14 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr. à titre d'intérêts pour le premier semestre de 1860 ; cette somme viendra en déduction de l'appel de 50 fr. par action, qui aura lieu à cette époque. (Voir aux annonces du 6 octobre.)

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Intérêts à raison de 5 0/0 sur les actions entièrement libérées. (Voir l'avis publié à nos annonces de ce jour.)

2 novembre. — **Société des anciennes salines de l'Est.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 12 fr. 50 c. par action, avenue Gabriel, 42.

(DIVIDENDES.)

2 novembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. par action, sous déduction de l'impôt. Voir aux annonces du 27 octobre.)

2 novembre. — **Chemins de fer de l'Est.** Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. pour les actions nominatives, et 19 fr. 56 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

2 novembre. — **Société générale de crédit industriel et commercial.** — Paiement de 5 fr. par action, à titre de dividende pour le premier semestre 1860, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

2 novembre. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement de 10 fr. par action nominative, et de 9 fr. 75 c. par action au porteur, à titre d'à-compte sur le dividende de 1860. A Paris, 16, place Vendôme.

2 novembre. — **Société anonyme de Friedrichssegen** (Nassau). — Paiement de 15 fr. par action, formant l'à-compte du dividende pour l'exercice 1860, à Paris, chez M. Gautreau, rue de l'Arcade, 55.

Service des Obligations.

2 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Intérêts sur les obligations de l'emprunt du 1er novembre 1858 (coupon de novembre), à Paris, boulevard de Strasbourg, 68.

Chemin de fer de Graissessac à Béziers. — Ajournement du paiement des intérêts sur les obligations. (Voir l'avis publié aux annonces.)

APPELS DE FONDS

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombardo-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié à nos annonces du 6 octobre.)

Jusqu'au 5 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Dernier délai pour les versements en retard sur les actions dont les numéros ont été publiés dans le *Droit* des 19 et 20 octobre et la *Gazette des tribunaux* des 19 et 26 du même mois

15 au 27 novembre. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Appel de 25 roubles par action, soit 100 fr. en monnaie française. A Paris, au siége de la Société, place Vendôme.

1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action formant le huitième et dernier versement. (Voir aux annonces du 27 octobre.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

2 novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0, sorties au tirage semestriel du 22 septembre, et dont on trouvera le résultat officiel dans le tableau publié dans notre numéro du 29 septembre, page 796.

2 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 15 octobre, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces du 27 octobre.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

8 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage au sort de 80 obligations du premier ordre, et de 40 du second ordre, amortissables au 1er avril 1861. (Voir aux annonces.)

ÉCHANGE DE TITRES.

2 novembre. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Echange des anciens titres contre de nouveaux de la Société constituée en anonymat. Paris, 16, place Vendôme.

F. G.

NOMINATIONS.

Par décret impérial, en date du 26 octobre 1860, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat au département des finances, M. Frémy, gouverneur du Crédit foncier, a été promu au grade de commandeur dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur : officier depuis 1853.

LES GRANDES USINES DE FRANCE,

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

Par M. TURGAN,

DIRECTEUR GÉRANT DU MONITEUR UNIVERSEL *

En lisant le titre de ce magnifique volume, j'ai été surpris tout à coup par un accès de curiosité philologique. Tout le monde sait bien ce qu'*usine* veut dire; mais d'où vient ce mot? Tout d'abord je l'ai cru nouveau, car il ne figurait pas aux anciennes éditions du dictionnaire de l'Académie. C'était à peu près une erreur : sa nouveauté, s'il en a, vient de son ancienneté même. Usine est un mot de vieux langage français, et n'était qu'une variante du mot « usage » pris dans le sens plus particulier de ménage, de pratique de la vie. C'est ce qui résulte de quatre vers du vieux fabliau de la *Fontaine des Amoureux* :

Le charpentier et le maçon
N'estudie si bien, peu ou non,
Et si font ausai bonne usine
Qu'estudians en médecine.

J'ignore par quelles fortunes diverses, ce mot, qui avait disparu de la langue, s'est retrouvé au commencement de ce siècle avec l'acception qu'il comporte aujourd'hui, et qui lui a valu l'honneur d'être placé par M. Turgan en tête de ses études industrielles. L'usine, à le bien comprendre, est un terme plus général et plus compréhensif que l'ancien mot manufacture ; il embrasse toute une série de faits industriels se succédant l'un l'autre pour accomplir une fabrication complexe. L'atelier où la soie entre en écheveaux et d'où elle sort tissée est une manufacture. L'établissement où le minerai se transforme en fonte, la fonte en fer et le fer en acier, est une véritable usine. Plus les progrès de l'industrie seront grands, plus les usines se compliqueront pour tirer partie des forces autrefois perdues en les appliquant à des produits accessoires. C'est ainsi que, dans certaines usines perfectionnées, on recueille les gaz échappés de la partie supérieure du haut-fourneau, qui, enflammés et dirigés convenablement par des tuyaux de conduite, vont chauffer un, deux, trois et quatre fours à chaux. C'est ainsi que, dans un temps qui n'est pas éloigné, toute fabrique de bougie stéarique se complètera et s'enrichira par la production en grand du sulfate d'alumine.

Ces établissements immenses, où se concentre le génie industriel de notre temps, prennent chaque jour des développements plus merveilleux ; pour ne parler ici que de la France, on peut dire hautement que l'homme qui n'a pas vu le Creuzot, Indret, la Ciotat, les moulins de Saint-Maur, les forges et hauts-fourneaux de Pont-Evêque, les usines du gaz de Paris et de Marseille, etc., etc., ne connaît ni son époque, ni les ressources et la puissance de son pays.

Ecrire l'histoire des grandes usines est donc une idée juste : ce n'en est pas moins une idée neuve. Les demeures princières et les châteaux ont eu jusqu'ici le privilége d'inspirer les historiens et les poëtes. Après les tourelles, voici venir les usines ; la cheminée industrielle remplace le donjon. Qu'on s'en fâche ou qu'on en rie, c'est un fait, il faut le subir. Le penseur contemple les ruines et les admire quelques heures ; mais l'humanité ne s'y arrête pas ; elle hâte sa course en avant ; elle pense que Dieu, en condamnant l'homme au travail, a, par cette seule parole, sanctifié l'industrie, puisque l'homme qui travaille accomplit à la fois le commandement divin et l'œuvre de sa réhabilitation. L'industrie aura donc ses écrivains et même ses poëtes ; n'a-t-elle pas eu déjà ses antiquaires, depuis Polydore Virgile avec ses huit livres de recherches *de rerum inventoribus* jusqu'au *Vieux neuf* de M. Edouard Fournier ?

Il y a d'ailleurs un grand attrait et comme un mystère caché au fond des opérations de l'alchimie humaine. Toute fabrication est comme un drame qui se déroule ; elle a son exposition, son nœud, ses péripéties, son dénoûment ; elle a sa poésie intime aussi et son côté pittoresque. Mais il faut savoir les saisir. L'œuvre entreprise par M. Turgan voulait, pour être exécutée dans des conditions de popularité sans laquelle elle fût demeurée stérile, la tête d'un savant et la

---

* Un volume grand in-8° avec 82 illustrations sur bois. — A la librairie Nouvelle, boulevard des Italiens.

plume d'un écrivain. Le succès, aujourd'hui européen, des *Grandes Usines de France*, prouve que ce double problème a été résolu.

Ce livre est véritablement le tableau de l'industrie française au XIXe siècle; sept grandes usines, choisies comme types, forment la première série: ce sont les Gobelins, les Moulins de Saint-Maur, l'Imprimerie impériale, les Bougies de Clichy, la Papeterie d'Essonne et l'Orfévrerie Christofle. Chacune de ces descriptions n'est pour ainsi dire que le cadre d'un véritable traité de la tapisserie, de la meunerie, de la typographie, de la stéarinerie, de la papeterie, de l'orfévrerie ordinaire et électrique, etc., etc.

Je dirais volontiers que c'est une encyclopédie industrielle, si le mot n'évoquait une idée de pédanterie, et la pédanterie est tout ce qu'il y a de plus éloigné du tour d'esprit de M. Turgan. C'est un homme du monde qui a de l'instruction et qui expose ses connaissances avec une clarté discrète et comme en se jouant. Je ne veux pas dire par là que son livre manque de sérieux; rien n'est plus sérieux qu'un livre bien pensé, bourré de faits, bien écrit dans un langage correct et souple, langage d'artiste et de lettré, mais je veux dire qu'il n'y a nul appareil de science abstraite, nul étalage d'érudition technologique; et, si je n'y rencontre jamais de négligence outrée ni d'envie de plaire hors de propos, je n'y sens non plus nulle gêne, nulle roideur. Figurez-vous la science d'un homme aimable, le soir, dans un salon, au coin du feu. Laissez-moi vous détacher cette page que que je rencontre dans la notice consacrée aux moulins de Saint-Maur:

« Les moulins à eau sont les vrais moulins de la France, et les moulins à vapeur peuvent leur apporter un concours utile, mais ils ne les remplaceront jamais; leurs frais sont trop grands. Les premiers ont cependant leurs jours de chômage comme les moulins à vent, moins fréquents toutefois. Les glaces, pendant quelques jours d'hiver, arrêtent les aubes; les grandes eaux les noient, les inondations les emportent et quelquefois le moulin avec elles: la sécheresse excessive des étés torrides les laisse en l'air; somme toute, un moulin à eau établi dans de bonnes conditions va bien onze mois sur douze, et, une fois construit, marche presque sans frais. Aussi égaye-t-il toutes nos vallées de son joyeux tic-tac. La petite maison noircie par l'humidité, lézardée par l'effort de la meule, la grande roue aux palettes vermoulues, soulevant une chevelure d'herbes aquatiques dont la verdure noire et veloutée donne une transparence brillante au cristal de l'eau; le ruisseau ou le petit torrent qui se brise éclate en blanche mousse, irisée par les rayons du soleil et fuit en roulant ses galets luisants, au milieu d'une prairie d'un vert franc, parsemée d'un feu d'artifice de marguerites, de luzerne, de trèfle, de boutons d'or, voilà le moulin à eau tel que le cache tout pli de terrain dans notre vieille France. Aussi, légendes et ballades commencent-elles presque toujours par: « Il y avait une fois un » riche meunier... »

Que dites-vous de ce petit tableau de Ruysdaël ou d'Hobbéma, placé sur le seuil de cette terrible caverne de pierre et d'acier où, sur un signe de M. Darblay, roulent quatre-vingts paires de meules?

Je pourrais citer plus d'une échappée de ce genre, regard triste et doux que l'historien de l'industrie moderne jette parfois sur le passé et sur la nature; c'est à la fois un regret et un contraste. Quand on a vu manœuvrer tant de monstres de fer dans leur cage d'acier et de vapeur, on se retourne involontairement vers les campagnes paisibles et vers les instruments naïfs de l'industrie primitive. Si je ne me trompe, tel est le sentiment délicat et voilé qui donne au style de M. Turgan une saveur vraiment singulière.

Je la retrouve encore dans un épisode de la fabrication du papier, où l'on n'attendait guère une pareille rencontre; il s'agit du triage et du délissage des chiffons:

« On fait d'abord un premier choix des linges brodés; il y a souvent de ravissantes broderies dans les débris, des mouchoirs tout passementés de chiffres et d'armoiries, de gracieux petits bonnets ornés d'entre-deux de valenciennes, brodés de points d'Angleterre; des manchettes de points d'Alençon, des cols de points de Venise, qui devaient faire si bien sur du velours émeraude; des garnitures d'oreillers brodées au plumetis, des volants de jupons festonnés et déchiquetés à roues, à palmes, à feuilles de chêne, ou bien quadrillés comme une grecque; des chemisettes délicates encore garnies de leurs rubans de soie. Il est impossible de regarder sans émotion ce tas, qui, même à l'état de chiffon, constitue encore une sorte d'aristocratie de la loque... »

Au moins les emploie-t-on à quelque usage délicat, à du papier de soie, à du papier *creem laid*? Hélas! *horresco referens*! Ces jolis oripeaux sont revendus 60 fr. les 100 kilogrammes aux administrations de chemins de fer, parce qu'on a découvert que les aspérités de la broderie et de la dentelle sont excellentes pour essuyer les pièces graissées des locomotives. « Dans notre dernière visite à Essonne, ajoute M. Turgan, le tas des chiffons brodés se trouvait à côté de celui des filets de pêcheur. Le contraste était brusque et frappant: l'extrême misère et le plus dur travail touchant au plus grand luxe et à la plus molle paresse. Pendant que nous les regardions, notre pied heurtait quelque chose de résistant et de flexible: c'était une épaulette blanche. Devant nous, la misère et l'amour; sous nos talons, la gloire... »

Je m'arrête pour ne pas déflorer ce livre, qui a sa place marquée dans toutes les bibliothèques et dans la salle d'étude, comme au salon sur la table des keepsakes. La librairie Nouvelle a voulu que l'œuvre élégante et sévère de M. Turgan, rehaussée par une exécution typographique de premier ordre, fût complétée par des dessins explicatifs qui précisent aux yeux ce que l'esprit n'a pu concevoir que d'une manière générale. Un grand nombre de vues d'ensemble qui sont des chefs-d'œuvre de gravure sur bois (elles sont signées Linton), des reproductions d'anciennes estampes, de médailles, etc., forment à côté du texte une véritable documentation par le dessin.

Nous espérons que M. Turgan continuera prochainement cette œuvre considérable. C'est à proprement dire l'inventaire des richesses de la France moderne, et, après le bonheur de l'entreprendre, il ne peut y en avoir de plus grand que celui de l'achever.

(*Constitutionnel.*) AUGUSTE VITU.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 1er juin 1860.

Suite (1).

Présidence de M. FORQUENOT, vice-président.

La parole est donnée à *M. Barrault*, pour continuer sa communication sur les moteurs.

Nous avons indiqué précédemment, dit M. Barrault, les inconvénients de la machine Lenoir; les objections qui nous ont été faites nous ont engagé à examiner plus attentivement encore cette machine, que nous sommes allé voir fonctionner chez M. Lévêque, mécanicien.

L'examen nouveau que nous avons fait a confirmé notre opinion.

On nous disait que la machine Lenoir n'était pas une machine à détonation, mais bien une machine à air chaud, dont l'effet utile résultait de la combustion de 5 0/0 de gaz hydrogène carboné.

Tout d'abord nous avons constaté qu'il n'existait aucun moyen de se rendre compte certainement et régulièrement de la dépense comparative du gaz et de l'air, et que par conséquent le chiffre de 5 0/0 n'était qu'une simple évaluation.

Nous avons constaté également que le rapport des ouvertures de tiroir pour l'introduction du gaz et celle de l'air extérieur était dans le rapport de 1 à 3, ce qui semble prévoir une dépense plus considérable que celle de 570 de gaz et 95 d'air indiquée par M. Lenoir, d'autant plus que le gaz est introduit sous pression, tandis que l'air atmosphérique pénètre à la seule pression ordinaire.

Enfin nous avons pu constater et vérifier, à trois reprises différentes, qu'il y a une détonation d'air à l'intérieur du cylindre, toutes les fois que l'étincelle électrique passe, puisque cette détonation se fait entendre directement et se manifeste au dehors lorsque le tiroir n'est pas complétement et exactement fermé au moment où passe l'étincelle électrique.

Du reste, en cherchant à contrôler notre opinion personnelle, nous avons constaté un fait qui semble la mettre hors de doute.

M. Hugon, dont nous avons cité la machine à basse pression à détonation, a fait, il y a deux ans, une machine *identique* à celle de M. Lenoir, sauf que l'on y introduit le gaz et

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 27 octobre 1860.

l'air mélangés au lieu d'y introduire séparément le gaz et l'air pour les mélanger dans le cylindre.

Or, la machine de M. Hugon a été expérimentée sous la forme horizontale par cet habile mécanicien avec le soin qu'un inventeur apporte à faire réussir sa chose ; ni le temps ni l'argent n'ont été épargnés, et M. Hugon a cependant dû attendre et chercher des perfectionnements à cette machine, parce qu'elle présentait justement les mêmes défauts et inconvénients que nous avons signalés dans la machine Lenoir.

Pour avoir une preuve officielle qui nous permît d'affirmer ce que nous affirmons ici, nous avons constaté au ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, la présence du brevet de M. Hugon, en date du 17 septembre 1858, qui contient le détail de cette machine indiquée verticale dans le dessin au lieu d'être horizontale, ce qui n'est pas une différence, d'autant plus que ces essais faits par M. Hugon ont eu lieu sur une machine horizontale.

M. Hugon, ayant échoué dans les mêmes conditions que représente aujourd'hui la machine Lenoir, imagina d'abord de produire séparément l'action de détonation et de recueillir cette action par intermédiaire.

Cette nouvelle condition satisfait beaucoup mieux, d'après nous, aux exigences du problème. Pour l'appliquer, on peut avoir recours à un liquide convenable tel que l'eau, placé dans un tube recourbé en U, disposé de telle façon que la seconde branche soit plus longue que la première, et s'infléchisse ensuite suivant une ligne horizontale ou inclinée.

La plus petite branche est exactement fermée à sa partie supérieure par un couvercle à demeure dans lequel passeront les fils d'une machine de Rhumkorff et les tubes nécessaires pour amener l'air et le gaz préalablement mélangés en proportions convenables, c'est-à-dire dans les proportions de 1 partie de gaz pour 9 d'air, ou mieux, dans les proportions de 1 pour 8.

L'autre extrémité du tube qui est horizontale ou inclinée sera fermée par une soupape, et pourra se trouver plongée sous l'eau.

Si le tube en U est rempli d'une certaine quantité de liquide, ce liquide prendra son niveau dans les deux branches, et lorsque le mélange gazeux arrivera, il pourra occuper l'espace qui lui aura été réservé dans le petit tube, espace qui sera compris entre la partie supérieure de la couche de liquide et le couvercle.

Si on fait détoner les gaz, le développement produit par l'échauffement qui résulte de la combinaison repoussera le petit tube, et le fera monter dans le grand tube.

Dans ce mouvement, l'air qui sera contenu dans la branche horizontale ou inclinée se trouvera comprimé, et une partie s'échappera en soulevant la soupape extrême.

Aussitôt que la quantité d'air expulsée sera suffisante pour rétablir l'équilibre, la soupape se refermera et la colonne d'eau reviendra sur elle-même, par suite du vide qui se détermine naturellement dans la petite branche du tube par la condensation des gaz nouveaux produits.

En vertu de ce mouvement de réaction, il se détermine un vide dans la grande branche du siphon, et, s'il existe une communication de cette grande branche avec un cylindre, dans lequel se trouve un piston et qu'on ouvre cette communication, à ce moment l'air qui se trouvera dans ce cylindre sera aspiré, et le piston se mettra en marche dans la direction de l'aspiration.

Supposons maintenant qu'il y ait deux systèmes de tubes semblables, fonctionnant successivement et qui se trouvent en communication chacun avec l'une des parties du cylindre dans lequel peut se mouvoir le piston, il est évident que le piston prendra une marche alternative, si l'on a soin de mettre alternativement en communication avec l'air atmosphérique chacune des parties du cylindre qui sera opposée à celle dont l'air est aspiré par le tube U et rejeté par l'effet de la détonation suivante, de telle sorte que le mouvement est régulier.

Mais en aspirant de l'air, il existe des pertes de force assez grandes, par suite des fuites qui se font par les joints, et surtout par suite de la faculté que possède l'air de se détendre; en effet, l'équilibre tend toujours à s'établir entre la pression dans le tube et celle derrière le piston; de telle sorte que le vide du tube diminue, non-seulement en vertu de la quantité d'air aspirée, mais encore parce que l'air se dilate et s'équilibre peu à peu.

Afin d'éviter ces inconvénients, M. Hugon a encore modifié cette seconde disposition ; et il a imaginé de remplir d'eau ou de liquide le cylindre moteur de telle sorte que le piston de ce cylindre se meut constamment dans des liquides, par suite de l'aspiration alternative qui a lieu par les tubes à détonation, de la même manière que nous avons indiquée plus haut pour l'air.

L'eau n'étant pas dilatable, le vide se maintient jusqu'à la fin et aspire, justement derrière le piston du cylindre, la même quantité d'eau qui a été expulsée par l'effet de la détonation.

On voit que, dans ces deux dernières dispositions, le piston fonctionne à froid sous la pression atmosphérique et par suite à basse pression ; de plus, la production de la force étant indépendante du cylindre, l'instantanéité de force ne constitue plus sur le piston même une alternative de hautes et basses pressions successives, difficiles à régulariser en mouvement mécanique et difficiles à utiliser en travail industriel.

Dans cette étude que nous venons de faire, nous avons voulu, à propos d'une machine qui fait sensation, indiquer les défauts qui peuvent l'empêcher de donner, telle qu'elle est, les remarquables résultats que l'on est en droit d'espérer de l'emploi des forces détonantes produites par la combinaison des gaz.

M. Faure ayant rappelé les observations qu'il avait présentées dans la séance précédente, et ayant indiqué quelques résultats de calculs obtenus par M. Brüll, qui ne sont pas d'accord avec l'opinion émise par M. Barrault, au sujet de la machine Lenoir, M. Barrault indique que le gaz d'éclairage, les gaz hydrogènes et autres peuvent se combiner de deux façons avec l'air, soit lentement, soit immédiatement.

Quand il y a combinaison lente d'une petite quantité de gaz mélangé à une grande quantité d'air, soit 5 0/0 par exemple, il y a combustion, et nous pensons qu'aucun effet mécanique ne peut être obtenu par cette combustion.

Quand il y a combinaison rapide et instantanée, il y a ce que nous avons appelé détonation, et cette action demande, pour être utilisée, des dispositions spéciales de nature à éviter qu'il y ait alternativement sous le piston du cylindre une pression très-faible suivie d'une pression très-forte, qui se développe d'une manière brusque et trop rapidement, pour permettre un bon travail industriel (des gaz commencent à agir par détonation à partir de la proportion de 10 0/0).

La suite de la discussion est ajournée à une autre séance.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

FORGES.

Saint-Dizier, 28 octobre :

La fonte affinage a trouvé acheteurs à 119, 120, 122 50 et 125 fr., rendue à Saint-Dizier.

La fonte pour deuxième fusion n'a pas augmenté son prix, celle-ci subissant beaucoup plus la concurrence de la fonte écossaise.

Les prix des fers n'ont pas éprouvé de changement ; le cours est plus ferme ; il n'est plus fait de concessions.

Fers laminés, 235 fr.; machine n° 21, 230 ; machine n° 20, 240 ; des usines font indistinctement les n°s 20 et au-dessus, 240 fr.

Fers martelés, 270 fr.; essieux ordinaires, 290 ; le tout franco dans les gares intermédiaires entre Saint-Dizier à Chaumont.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 23 octobre :

Le prix des fontes n'a pour ainsi dire pas varié durant ces huit derniers jours. Il en est de même du prix des fers et du fret.

Depuis le commencement de l'année, nos exportations totales, en fonte, s'élèvent à 476,036 tonnes.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 21 octobre :

MÉTALLURGIE. — Fonte affinage, fr. 8 ; moulage, 9 25, 9 50, 9 75 et 10, suivant numéros ; laminés, 15 75, 17 75 et 19 75.

CHARBONS.— Les transports par chemins de fer qui avaient langui jusqu'ici ont pris tout à coup, vers le milieu de la semaine, une activité surprenante, qui les a plus que doublés. Cela tient à l'interruption de la navigation et à l'incertitude où l'on est sur l'époque de la reprise. Les prix se tiennent très-fermes, ainsi que l'indique le tableau suivant :

Gras tout venant, 1re qualité, fr. 13 50 ; gailleterie, 21 ; houille, 22 50 ;

Demi-gras, 1re qualité : houille, fr. 22 ; gailleterie, 20 ; tout venant, à 50 0/0, 11 50 ; menu, 7.

Demi-gras, 2e qualité : houille, fr. 19 ; gailleterie, 18 ; tout venant, 10 ; menu, 6.

Flambant, 1re qualité : houille, fr. 16 ; gailleterie, 15 ; tout venant, 9 50 ; menu, 5 50.

Flambant, 2e qualité : houille fr. 15 ; gailleterie 13 50 ; tout venant, 8 ; menu, 5.

COKE.— 1re qualité, fr. 20 ; 2e qualité, 19.

CASTINE.— Fr. 1 25 à fr. 1 50 les 1,000 kilog. aux rivages des usines.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1083 kilomètres.
1859 — 1051 —

12ᵉ année. — 43ᵉ semaine.
Du 21 au 27 octobre 1860.

177.222 Voyageurs	460 094 61
Bagages, Marchandises, etc.	904.249 92
Total	1.364.343 53
Recettes antérieures	50.794.566 30
Total	52.158.909 83
43ᵉ semaine de 1860	1.364.343 53
Semaine correspondante de 1859	1.203.930 68
Différence	160.412 85
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	52.158.909 83
— — 1859	48.743.370 15
Différence	3.415.539 68

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1ᵉʳ janvier :
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil.

Du 21 au 27 octobre 1860.

211.659 Voyageurs	481.561 53
Bagages, Marchandises, etc.	929.627 73
Total	1.411.189 26
Semaine correspondante de 1859	1.340.629 58
Semaine correspondante de 1858	1.237.658 72
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	70.559 58
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	173.530 54
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	54.294.051 09
— — 1859	53.284.915 42
Différence en faveur de 1860	1.009.135 67

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1ᵉʳ ÉTABLISSEMENT
Septembre 1860.
Voir le numéro du 13 octobre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1333 —

Du 21 au 27 octobre 1860.

190.750 Voyageurs	752.023 15
Bagages et Marchandises	1.556.730 88
Total	2.308.754 03
Semaine correspondante de 1859	2.156.917 44
— — de 1858	1.829.232 98
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	151.836 50
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	479.521 05
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	81.260.460 75
— — 1859	83.717.590 78
Différence	2.457.121 03

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 409 —

Du 21 au 27 octobre 1860.

52.275 Voyageurs	109.852 35
Bagages et Marchandises	305.461 10
Total	415.313 55
Semaine correspondante de 1859	332.125 95
Différence	83.187 50
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	14.692.006 10
— — 1859	12.726.205 55
Différence	1.965.800 55

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1188 —

Du 21 au 27 octobre 1860.

200.207 Voyageurs	451.938 80
Marchandises, etc. — Grande vitesse	107.358 70
— — Petite vitesse	501.409 40
Total	1.060.706 90
Semaine correspondante de 1859	996 203 56
Différence	64.503 34
Recette totale depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	42.741.407 10
— — 1859	41.058.471 61
Différence	1.682.935 49

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 21 au 27 octobre 1860.

162.434 Voyageurs	416.372 35
Bagages, Marchandises, etc.	858.912 10
Total	1.265.284 45
Semaine correspondante de 1859	1.283.037 99
Différence	17.753 54
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	49.259.980 07
— — 1859	46.785.183 06
Différence	2.474.797 01

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 19 kilom.
Du 21 au 27 octobre 1860.

2.708 Voyageurs	3.189 10
Bagages, marchandises, etc.	73 10
Total de la semaine	3.262 20
Recettes depuis le 4 juin 1860	60.280 78

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 21 au 27 octobre 1860

47.060 Voyageurs	166.243 30
Bagages, Marchandises, etc.	464.675 38
Total	630.918 68
Semaine correspondante de 1859	479.396 13
Différence	151.522 55
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	20.570.765 70
— — 1859	18.625.708 92
Différence	1.945.056 78

NOUVEAU RÉSEAU. — Septembre 1860
Voir le numéro du 13 octobre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 194 —

Du 21 au 27 octobre 1860

18.921 Voyageurs	62.571 60
Bagages et Marchandises	93.334 24
Total	155.905 84
Semaine correspondante de 1859	115.947 81
Produit kilométrique annuel, en 1860	35.192 10
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 ... en plus.	34.46 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 ... en plus	40.01 0/0
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	5.530 302 07
— — 1859	5.414.003 30

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.

1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 164 —

Du 21 au 27 octobre 1860.

13.168 voyageurs	22.133 89
Bagages, Marchandises, etc.	59.173 18
Total	81.307 07
Semaine correspondante de 1859	78.796 28
Différence	2.510 79
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.956 253 30
— — 1859	2.660.097 94
Différence	296.155 36

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 21 au 27 octobre 1860

14.790 Voyageurs	29.756 57
Bagages, Marchandises, etc.	35.918 92
Total	65.675 49
Semaine correspondante de 1859	54 624 69
Différence	11 050 80
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	2.361.732 49
— — 1859	2.232.491 71
Différence	129.240 78

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 21 au 27 octobre 1860.

Voyageurs	2.248 05
Bagages, Marchandises, etc.	24.753 60
Total	27.001 65
Semaine correspondante de 1859	20.660 70
Différence	6.340 95
Recettes depuis le 1ᵉʳ janvier 1860	954.067 45
— — 1859	988 699 05
Différence	34.631 60

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 14 au 20 octobre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1205 kil.
— — 1859, 1102 kil.

84.100 Voyageurs	253.783 52
Bagages et Marchandises	598.935 55
Transports militaires	219.145 90
Total	1.071.864 97
Semaine correspondante de 1859	844.883 32
Différence	226.981 65

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 214 kil.
— — 1859, 221 kil.

30.073 Voyageurs	98.340 50
Bagages et Marchandises	34.058 »»
Transports militaires	2.943 »»
Total	135.341 50
Semaine correspondante de 1859	127.688 57
Différence	7.652 93

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1419 kil.
— 1859, 1323 kil.

En 1860	1.207.206 47
En 1859	972.571 89
Différence	234.634 58

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1ᵉʳ janvier

Longueur exploitée : 1860, 1419 kil.
— 1859, 1323 kil.

En 1860	36.609.379 83
En 1859	49.196.199 20
Différence	12.586.819 37

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 21 au 27 octobre 1860

45.864 Voyageurs ....En florins	132.476 »»
1.291.425 »» quintaux Marchandises	362.556 »»
Total.........	495.032 »»
Semaine correspondante de 1859....	403.961 »»
Différence.........	91.071 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	15.684.324 »»
— — 1859..	14.633.177 »»
Différence.........	1.051.147 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 14 au 20 octobre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

13.516 Voyageurs.........................	84.420 19
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	10.442 89
— (petite vitesse)	220.121 64
Total de la semaine.....	314.984 72

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Jadraque.

1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

14.348 voyageurs......	28.210 68	34.609 41
Bagages, March. (gr.vit.)	1.979 35	
Marchandises(petite vit.)	4.419 38	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Daimiel.

1860. — Longueur exploitée : 72 kilomètres.

1.928 Voyageurs.......	5.463 95	13.742 47
Bagages, March. (gr. vit.)	631 45	
Marchandises(petite vit.)	7.647 07	

Total des trois lignes réunies.....	363.336 00
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................	13.330.138 45
Total...........	13.693.475 05

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 21 au 27 octobre 1860.

39.795 Voyageurs..................	42.268 »»
Marchandises et Bagages............	37.235 40
Total...........	79.503 40
Période correspondante de 1859....	57.944 55
Différence.........	21.558 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.632.001 09
— — 1859..	2.447.780 80
Différence.........	184.220 29

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

32e semaine, du 7 au 13 octobre.

6,187 Voyag., bagag. et marchand.	28.936 »»
Recettes antérieures depuis le 1er mars	891.832 44
Total....................	920.768 44

Nota. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 21 au 27 octobre 1860

35.541 Voyageurs..................	58.310 05
Bagages, Marchandises.............	64.591 19
Total...........	122.901 24
Semaine correspondante de 1859.....	99.162 29
Différence.........	23.738 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	4.957.705 34
— — 1859..	4.362.689 20
Différence.........	595.016 14

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 14 au 20 octobre 1860.

32.931 Voyageurs..................		69.764 23
Bagages, Marchandises, etc.........		45.071 38
Recettes diverses..................		1.039 05
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		30.847 48
Transports militaires...............		1.649 71
Total..		149.291 87
Recettes correspondantes de 1859.........	149.562 50	157.438 47
Transports militaires..	7.875 97	
Différence.........		8.146 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		5.255.016 26
— — 1859..		5.901.357 98
Différence.........		646.341 72

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 22 septemb. 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.

Du 17 au 23 octobre 1860.

Voyageurs............................	10.402 70
Marchandises.........................	87.958 42
Total...........	98.361 12
Produit annuel par kilomètre.........	30.252 »»
Recettes antérieures..	820.295 04
Recettes totales depuis le 1er août 1860	918.655 16

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres

Du 14 au 20 octobre 1860.

1.900 Voyageurs......................	1.889 50
Bagages, articles de messagerie.	560 56
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc........................	5.545 86
Total de la semaine.....	7.995 92
Recettes antérieures...........	340.781 94
Total général............	348.777 86
42e semaine de 1860...............	7.995 92
Semaine correspondante de 1859....	4.806 82
Différence.........	3.189 10

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 7 au 13 octobre 1860

41e semaine..........................	30.196 80
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine................	11.815 80
Total...........	42.012 60
Semaine correspondante de 1859.....	37.118 85
Différence.........	4.893 75
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.052.843 30

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 12 au 18 octobre 1860.

15.114 Voyageurs..................	26.704 90
Bagages, Marchandises, etc.........	16.561 38
Total...........	43.266 28
Semaine correspondante de 1859....	35.177 68
Différence.........	8 088 60
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.626.254 73
— — 1859...	1.288.594 04
Différence.... ..	337.660 69

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860	AUGMENTATION 0/0
Septembre	122.445 89	95.391 09	27.054 80	28.36
9 1ers mois	993.595 37	848.104 57	145.490 80	17.15

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES 1860	RECETTES 1859	AUGMENTATION en 1860.	AUGMENTATION 0/0.
Septembre	1,111,668 63	965,451 31	146,217 32	15.14
9 1ers mois.	11,205,273 »»	10,276.712 30	928,560 70	9.04

L'UNION DES GAZ

Becs éclairés en juillet 1860........	62.403
— — 1859........	57.956
Augmentation en juillet 1860..	4.447 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1860.....	126.131 05
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	124.345 98
Augmentation en juillet 1860.......	1.785 07

OMNIBUS DE PARIS

Du 21 au 27 octobre 1860

		Par journée d'Omnibus de Paris.	Par journée d'Omnibus de Banlieue
Recettes..........	281.595 53	83 13	50 10
Semaine correspondante de 1859..	247.100 70	75 84	44 92
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	11.846.815 70	84 02	48 59
Période correspondante de 1859 ..	12.189.082 90	86 65	55 66
Différence...	342.267 20	2 63	7 07

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Conformément à l'article 28 des statuts, le conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende 1860 à distribuer aux actions.

Cet à-compte est payé, depuis le 2 novembre courant, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7 ; à Lyon, rue Impériale, 33 ; et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 57 par coupon.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section du Bourbonnais.

PARTIE NORD DU RESEAU.

Tirage au sort des obligations d'Andrezieux à Roanne.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, premier et deuxième ordres, qu'il sera procédé, le jeudi 8 novembre courant, à midi et demi, en séance publique du Conseil, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort de 80 obligations du premier ordre et de 40 du second ordre, à amortir au 1er avril 1861.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS

Le Conseil d'administration, élu dans l'Assemblée générale du 27 septembre dernier, a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la compagnie que le payement du coupon, échéant le 1er novembre 1860, est ajourné après l'assemblée générale du 8 décembre prochain, convoquée à l'effet de délibérer sur les propositions qui seront soumises aux actionnaires par le Conseil et pour donner à celui-ci tous pouvoirs pour leur réalisation.

Par ordre du Conseil,
Le caissier,
MARTIN.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'Administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire le 8 décembre prochain, à deux heures de relevée, salle Herz, rue de la Victoire, n° 48, à l'effet de délibérer sur les propositions qui leur seront soumises par le Conseil, et donner à celui-ci tous pouvoirs pour leur réalisation.

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, devront déposer leurs actions possédées ou représentées, ainsi que leurs pouvoirs, avant le 1er décembre prochain, à Paris, au siége de la compagnie, rue Taitbout, n° 45; à Londres, chez MM. Devaux et Ce ou chez M. T. Uzielli, où il leur sera délivré des cartes d'admission.

Le président du Conseil,
Général de BOURBAKI.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qui ont libéré complétement leurs actions, que les intérêts à 5 0/0 auxquels ils ont droit, aux termes de l'avis du 28 mars dernier, sur les versements faits par anticipation, leur seront payés à dater du 1er novembre prochain, aux différentes caisses de la Compagnie, et à Paris, chez MM. de Rothschild, frères, 17, rue Laffitte, en même temps que le premier coupon de l'année 1860 fixé à 14 fr. 50 c.

MM. les actionnaires sont invités à présenter les coupons joints aux titres afin qu'au moyen de la date inscrite sur le timbre de libération on puisse établir le décompte des intérêts qui leur sont dus.

Une fois le premier semestre payé, tous les coupons seront frappés d'un timbre portant les mots : « Action libérée, » et pourront ainsi être payés détachés du titre.

Vienne, le 25 octobre 1860.

CHEMINS DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle qui devait avoir lieu le 31 octobre dernier, est remise au *vendredi 30 novembre courant*, à 1 heure, à Chambéry.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette assemblée, qui sera appelée à délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents et quelle que soit la portion du capital représentée.

Les titres seront reçus tous les jours, de 11 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés, jusqu'au 27 de ce mois, à 1 heure :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 2 novembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :
Le secrétaire, L. LE PROVOST.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SÉVILLE A XÉRÈS ET DE PUERTO RÉAL A CADIX

L'assemblée générale, convoquée à Madrid pour le 22 octobre dernier, n'ayant pu avoir lieu faute d'un nombre suffisant d'actions déposées, MM. les actionnaires sont prévenus de nouveau que cette assemblée aura lieu le 8 novembre courant, à une heure du soir, à Madrid, au siége de la Société, calle del Turco, 6, et que ses délibérations seront valables quel que soit le nombre des membres présents ou représentés.

Cette assemblée aura pour but de statuer sur les modifications qu'il conviendrait d'apporter aux articles 5, § 2, 23 et 51, § 2 des statuts.

Conformément à l'article 27 des statuts, les porteurs d'au moins 30 actions, qui, seuls, ont le droit d'en faire partie, devront les avoir déposées avant le 1er novembre :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

CHARLES RAABE ET Ce.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'aux termes des articles 42 et 45 des statuts, une assemblée générale ordinaire aura lieu le jeudi 15 novembre courant, à 11 heures du matin, dans les bureaux de la Compagnie, à Rive-de-Gier.

Pour être admis à l'assemblée, il faut être porteur d'au moins 20 actions, et aucun actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

MM. les actionnaires pourront déposer à l'avance leurs titres contre un récépissé et une carte d'admission:

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Ce, banquiers, rue Laffont;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers;

Ou à Rive-de-Gier, au siége social.

Rive-de-Gier, 23 octobre 1860.

CH. RAABE et Ce.

OBLIGATIONS DE

L'UNION DES GAZ

Le 26 octobre courant, il a été procédé en présence des porteurs d'obligations, convoqués à cet effet, à la désignation par le sort des cinquante obligations qui doivent être remboursées en 1860, suivant tableau d'amortissement.

Numéros sortis :

1459	4442	11642	15307	24750
1472	4768	12178	15407	25988
1752	4912	12486	17080	26108
1835	6611	12544	17173	26889
2202	7268	13099	18023	27074
2268	9390	13201	18559	28349
3338	10593	14057	19711	29349
2466	10619	14110	22042	30740
4284	11047	15314	22606	31781
4431	11606	15388	23855	31788

Ces obligations seront remboursées au prix de 250 fr., à partir de ce jour, au siége social, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La confiance dans la solution pacifique des questions en litige entre les divers gouvernements de l'Europe se raffermit chaque jour davantage, et la position de place aidant, la liquidation s'est faite en hausse.

Cette hausse s'est produite en l'absence de nouvelles positives ; mais elle est basée sur les besoins de rentes et de titres qui se sont produits en liquidation.

La spéculation à la baisse ne compte que sur l'imprévu, sur les événements, sur la guerre. Cette éventualité ne se réalisant pas, il reste une situation généralement bonne et dont les germes d'amélioration ne peuvent manquer de se développer.

Il s'est fait cette semaine, des achats et des ventes considérables. La raison de ce mouvement relatif d'affaires, c'est la conviction très-générale que nous ne pouvons être très-éloignés des solutions, et qu'il doit résulter nécessairement d'une solution quelconque un changement marqué dans le prix de la rente et même de toutes les valeurs. Or, ce qui reste de spéculateurs à la Bourse veut courir les chances de la situation, et par suite toute la partie active du monde financier, grands et petits, sont en ce moment plus ou moins engagés. Toutefois d'aucun côté la foi n'est assez entière pour faire négliger les précautions, et les primes ont joué leur rôle salutaire, en sorte que les événements surprendraient en réalité bien peu de spéculateurs.

Quoi qu'il en soit, la liquidation d'octobre a eu lieu sans enlèvements ni catastrophes. En sera-t-il de même le mois prochain? C'est là une question qui paraît résolue. On a beau dire qu'au milieu d'événements aussi graves ou pouvant amener des conséquences aussi graves, on ne doit pas tenir compte du coupon, nous croyons le contraire. Il faut tenir compte d'un coupon qui met la rente française à 67 fr. 30 c.

Le comptant n'a pas faibli cette semaine. Sans mettre l'empressements qu'on lui a vu en d'autres temps, il est toujours plus disposé à acheter qu'à vendre. Les titres sont rares soit sur la rente soit sur les chemins. On avait parlé cependant de gros vendeurs capables de livrer; mais on n'a pas vu de livraisons.

Le gros des affaires en spéculation est engagé sur la rente. Les chemins ont été, cette semaine, tout à fait sur le second plan. La seule valeur qui ait sérieusement occupé la spéculation à côté de la rente, c'est le Crédit mobilier. Il y a beaucoup moins de vendeurs que par le passé sur cette valeur.

Samedi. — La Bourse qui avait faibli la veille sur l'annonce d'un prétendu *casus belli*, démenti par le *Moniteur*, n'a pas pu se relever immédiatement de cette nouvelle secousse. Le 3 0/0 avait bien débuté à 68 90, mais dès les premiers moments des offres assez importantes font fléchir les cours ; d'ailleurs la cote des consolidés, qui semble aussi obéir à une impression peu favorable, arrive avec un quart de baisse. L'ensemble du marché est sous la même influence défavorable que la rente. Le Crédit mobilier perd bientôt le cours de 700 et ne peut le reconquérir. Sur les chemins, les prix sont moins fermes, bien que les progrès de la baisse soient peu sensibles. L'Orléans le Nord, le Lyon, puis les Autrichiens et les Lombards sont à 3 francs près des cours d'hier, et à ce taux, la tendance paraît arrêtée. Au comptant comme à terme, les offres dominent et les affaires au cours moyen sont assez difficiles. Les actions de la Banque sont sans variations à 2,850. Celles du Foncier, à 900, et celles du Crédit industriel, à 570, sont aussi insensibles à la faiblesse générale qu'elles l'étaient naguère à la hausse. Quant au Comptoir d'escompte, il a fait un nouveau pas en avant, et le cours du jour est 628 75. Quelques réalisations ont eu lieu sur le Lyon et l'ont fait tomber à 912 50. L'Ouest reste à 560; le Midi, à 502 50; le Genève, à 350. Le Nord ferme à 968 75; l'Est, à 635; l'Orléans, à 1,365. Le Béziers se négociait à 86 25. Les Autrichiens étaient lourds à 481 25; les Lombards, à 480. Les Romains oscillaient entre 336 25 et 337 50. Le Victor-Emmanuel était ferme à 387. Les actions des chemins espagnols sont, comme d'habitude, fort recherchées. On a cependant pesé sur les Séville-Cadix à l'aide de quelques réalisations. Ces actions sont retombées à 515. Excellente occasion pour les acheteurs. Les Pampelune sont fermes à 475; les Barcelone, à 460; les Saragosse, à 545.

Lundi. — Les cours de la plupart des valeurs sont restés stationnaires; la rente s'est tenue comme précédemment de 68 85 à 68 95. A terme et au comptant on a fermé à 68 85; c'est une amélioration de 5 c. sur samedi. Les actions de la Banque se sont traitées à 2,850 sans changement. Les actions du Crédit foncier à 900. Le Crédit mobilier se tenait de 702 50 à 705, avec 5 fr. de hausse. Le Comptoir d'escompte continue à monter. Il était à 637 50. Les cotes de Londres sont venues aujourd'hui sans variation à 92 7/8. Au fond, la Bourse était fort calme, et chacun se bornait à conserver ses positions ; quelques vendeurs opéraient des rachats en vue de la liquidation. La Caisse générale des chemins de fer était demandée à 298 75; le Sous-Comptoir des Entrepreneurs, à 142 50. L'attitude du marché des chemins de fer était excellente, et, sur la plupart des lignes, les cours se sont améliorés. Ainsi l'Orléans a monté de 2 50 à 1,367 50, après avoir débuté à 1,365. Le Nord ancien s'est tenu à 970, en hausse de 1 25, et le Nord nouveau, de 882 50 à 880. L'Est était calme de 637 50 au début, à 635 en clôture. Le Midi s'est relevé à 505. L'Ouest a continué à se négocier à 560. Le Genève était lourd à 350. Le Lyon a attiré quelques demandes à 915, et a repris à 916 25. Le Béziers s'est traité de 87 50 à 86 25; les Ardennes, à 430; les chemins Autrichiens ont repris 5 fr., et ont été demandés à 486 25. Les chemins Lombards ont monté de 2 50 à 482 50. On tenait le Victor-Emmanuel de 390 à 385; les chemins Romains, à 335. Les actions des chemins Russes se sont traitées à 432 50 libérées, et 451 25 non libérées. Le Séville-Cadix est toujours recherché. Les Pampelune sont fermes à 475; les Barcelone, à 460, les Saragosse, à 546 25. On a coté les actions libérées de cette compagnie, à 543 75. Les obligations se maintiennent. Celles des chemins Romains sont fermes à 213 75; celles de Pampelune à 247 50. Les obligations de Montblanch à Reus sont fermes à 238 75 et 240. Les Voitures ont un bon courant de demandes à 76 25. Les Ports de Marseille sont tenus à 425.

Mardi. — Au début de la séance le marché était calme et paraissait devoir rester stationnaire, comme à la Bourse précédente; mais, après une heure de stagnation, les affaires se sont animées : de 68 90 la rente est montée rapidement à 69 05. On attribuait ce mouvement de reprise qui peut avoir une heureuse influence sur la liquidation à la hausse des Consolidés, beaucoup de fermeté à la Bourse de Vienne. Le cours de 69 fr. s'est maintenu jusqu'à la fin de la Bourse. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,850. Le Crédit mobilier a varié de 705 à 711 25 à terme. Au comptant, cette valeur a monté de 5 fr. et est restée à 710 fr. La spéculation était moins animée sur les chemins que sur la rente. Les cours n'ont eu que des variations insignifiantes. L'Orléans ferme à 1,370 ; le Lyon, à 917 50; le Nord, à 972 50; l'Est, à 630; l'Ouest, à 562 50; l'Autrichien, à 486 25, et le Lombard, à 482 50. Sur le marché des valeurs, on a négocié les Messageries, à 650; les Omnibus de Paris, à 911 25; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 123 75; les Caisse Mirès, à 298 75; les Gaz de Paris, à 780; les Ports de Marseille, à 425; les Voitures, à 77 50, et le Comptoir Bonnard, à 50 fr.

Mercredi. — Il y a une grande amélioration dans la situation de la place, et bien que les consolidés, qui avaient monté de 1/4 hier, aient reperdu 1/8 d'après les deux dépêches, l'animation est grande et la confiance se généralise. La réponse des primes a eu lieu aux cours suivants : 3 0/0, de 69 12 1/2 à 69 15; Mobilier, 712 50; Orléans, 1,372 50; Nord, 975; Est, 635; Lyon, 917 50; Midi, 507 50; Autrichiens, 487 50; Lombards, 483 75. Tous ces cours ont été franchis après la réponse. Le 3 0/0 s'est élevé rapidement à 69 30, cours actuel. Le report est à 7 1/2. On recherchait les primes reportables pour vendredi à 10 c. d'écart en sus du report, ce qui les met de 69 45 à 69 50. Le Mobilier était demandé à 715 Les primes étaient très-tendues. Il y avait 1 fr. 50 c. de déport. En général aux mêmes prix il y avait des demandes nombreuses sur les chemins. Les chemins espagnols étaient très-fermes. Le Saragosse a repris à 550, le Séville est à 522 50; le Barcelone, à 460, le Pampelune, à 475. On négocie la Banque de France à 2,847 50; le Foncier, à 900; le Comptoir d'escompte à 640; la Caisse générale des chemins de fer, à 300 ; le Bonnard, à 50. Les Obligations sont de plus en plus fermes : celles de Lyon sont à 305; les autres de 297 50 à 300. Les Obligations romaines sont à 240; celles de Reus, à 240.

Jeudi. — Bourse fermée à cause de la fête de la Toussaint.

Vendredi. — La liquidation donne cette fois raison aux acheteurs, le cours de compensation fixé à 69 40 établit une différence de 85 c. à leur profit. La rente 3 0/0 s'est négociée à ce cours de 69 40 jusqu'à 2 heures, mais la liquidation terminée les cours ont un peu fléchi, et les dernières affaires se traitent sur les cours de 69 35 et 30. On se mit à ce cours avec 5 c. de hausse sur la clôture de mercredi. Les Chemins et les autres valeurs restent un peu en hausse sur la clôture précédente, mais après avoir, comme la rente, un peu perdu sur les premiers cours.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Marché	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS (fr.)	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versé	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des Chemins de fer	[illegible] 50	[illegible]	500	»	[illegible]	50 »
A	Banque de l'Algérie	[illegible] »	[illegible]	500	»	[illegible]	42 50
Civ.	Omnium lyonnais	412 50	7 [illegible]	1,[illegible]	»	janvier juillet	39 »
C	Comptoir [illegible], Bonnard et Cie	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	141 25	7,[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	7 50
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	néant.
A	Sécurité	25 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Union des ports	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	57 50
A	Lloyd français	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février	néant.
A	Océan	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	224 (?)
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février	»
A	Mélusine	45 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars	»
A	Vigie	81 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février	[illegible]
A	[illegible]	pair.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Phénix	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] novembre	[illegible]
A	Nationale	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Union	24 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Soleil	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	France	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Urbaine	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Providence	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Aigle	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Paternelle	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Nord	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	»	avril	[illegible]
A	Nationale	40 0/0 b.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Phénix	8 0/0 p.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tous les ans	[illegible]
A	Caisse paternelle	»	12,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2,[illegible]	5,000	1000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	911 25	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible] »	[illegible]	1,500	»	[illegible]	[illegible] »
C	Omnibus de Lyon	15 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Londres	40 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Cie imp. des Voitures de Paris	75 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1200 »	[illegible]	1,250	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	92 50	[illegible]	[illegible]	»	juin	8 30
A	Bourgogne, actions de capital	160 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	[illegible]	[illegible]	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible] »
A	[illegible], actions de capital	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	février août	[illegible] »
A	[illegible]	730 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	50 »
C	[illegible]	1300 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	35 »
A	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	325 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	25 »
A	Pont, [illegible] et port de Grenelle	150 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	15 »
A	Pont de Rouen	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	44 »
C	Ponts réunis	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible] 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	220 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible] 0/0
	TRANSPORTS EAU.						
C	Bazin, [illegible] et Cie	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible] et Cie	437 50	»	»	»	[illegible]	[illegible]
A	Messageries imp. Serv. marit.	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	— actions nouvelles	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible] »	5,[illegible]	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	[illegible] »	[illegible]	1,000	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	[illegible] »	[illegible]	1,000	»	avril	»
Civ.	Montrelais-Saint-Étienne	[illegible] 50	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Blanzy	[illegible] »	[illegible]	850	»	[illegible]	[illegible]
A	Anzin	1200 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Chazotte	[illegible] »	[illegible]	1/5200	»	[illegible]	[illegible]
A	Loyre-et-Loire	400 »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Épinac	[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Loire	145 75	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Beau-Bombert et la Béraudière	132 50	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	137 50	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	311 25	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et Sarthe	[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	750 »	24 [illegible]	1/24000	»	janvier juillet	60 »
»	[illegible]	40 »	»	250	»	[illegible]	»
A	[illegible]	45 »	[illegible]	150	»	[illegible]	4 »
»	[illegible]	437 50	»	500	»	[illegible]	25 »
A	[illegible]	115 »	6 75	250	»	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	[illegible] »	[illegible]	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible] »	[illegible]	50	»	[illegible]	néant.
C	Seyssel anglais	[illegible] »	[illegible]	40	»	[illegible]	17 50

Marché	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS (fr.)	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	MINES.						
C	[illegible]	15 »	[illegible]	100	»	août	néant.
A	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	1 [illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	1 [illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	50 »
A	[illegible]	[illegible] »	3,[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] et Westphalie, priv.	[illegible] »	[illegible]	375	»	octobre	[illegible]
A	— ord.	[illegible] »	[illegible]	375	»	octobre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	1,0[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	13 [illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, [illegible]	[illegible] »	30,000	1/30000	»	[illegible]	40 »
A	[illegible] (Aveyron)	[illegible] »	2,400	1,000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible] »	15,000	1/15000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible] »	25,000	500	»	juin décembre	10 »
C	Alberrard	[illegible] »	»	1,000	»	[illegible]	»
C	Basse-Indre	[illegible] »	5,000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	[illegible] »	55,000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	[illegible] »	10,000	1/10000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible] »	50,000	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible] »	54,000	1/[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
C	[illegible]	[illegible] »	»	500	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible] »	40,000	500	»	mai novembre	»
A	[illegible] forges et chant.	[illegible] 50	16,000	1/16000	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible] »	»	500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible] »	»	500	»	[illegible]	»
A	[illegible]-Sambre (Belgique)	[illegible] 50	10,000	500	»	avril octobre	65 »
A	[illegible] (Belgique)	1200 50	5,400	1,000	»	septembre	90 »
A	[illegible] (Belgique)	[illegible] »	60,000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	670 »	14,[illegible]	500	»	septemb. mars	50 »
C	[illegible] et Cie	[illegible] »	4,[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
C	[illegible] et Cie	[illegible] »	2,[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible] et Cie	[illegible] »	[illegible]	500	»	[illegible]	25 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	[illegible] »	31,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie immobilière (Pereire)	[illegible] »	[illegible]	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	782 50	110,000	1/110000	»	mai novembre	[illegible]
C	Union des Gaz	[illegible] »	[illegible]	250	»	[illegible]	néant.
A	Marseille et [illegible]	170 »	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
C	Nord [illegible]	[illegible] »	[illegible]	500	»	juin décembre	[illegible]
C	Versailles	[illegible] »	1,500	500	»	mars septemb.	[illegible]
C	Boulogne, Sèvres, etc.	650 »	500	1,000	»	1er juin	[illegible]
C	Calais	800 »	1,500	1,000	»	[illegible]	[illegible]
C	Cherbourg	[illegible] »	500	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible] »	1,500	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Lyon	[illegible] »	7,000	1/[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible] »	2,400	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Metz	[illegible] »	1,000	1/[illegible]	»	[illegible]	100 »
C	Reims	[illegible] »	»	»	»	[illegible]	»
C	Vendée	[illegible] »	»	»	»	[illegible]	»
	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible] »	8,000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	FILATURES.						
A	Mulerty (Amiens)	[illegible] »	[illegible]	500	»	août	32 »
A	Cohin	[illegible] »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Société Lainière	[illegible] »	1,[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Rémy	[illegible] »	5,[illegible]	1/5000	»	30 avril	[illegible]
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible] »	2,[illegible]	1/2[illegible]	»	[illegible]	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible] »	[illegible]	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible] »	[illegible]	2 [illegible]	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Oignies [illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	septemb. [illegible]	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2,[illegible]	[illegible]	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cie, Vidanges	[illegible] »	[illegible]	500	»	[illegible]	51 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	100	»	31 mars	[illegible]
C	Chollet et Cie	[illegible]	[illegible]	100	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale des [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	2 cirques (L. Dejean et Cie)	[illegible]	[illegible]	500	»	5 févr. juillet	[illegible]

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS (fr.)	Nombre	Taux de remboursement	Sorties	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible] »	17,500	125	[illegible]	[illegible]	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	307 50	50,000	500	15	janvier juillet	[illegible] »
[illegible]	Messageries imp. serv. marit.	[illegible] »	12,000	500	[illegible]	avril octobre	[illegible] »
[illegible]	Loire, anciennes	1150 »	»	1,250	»	[illegible]	[illegible]
»	— nouvelles	1000 25	[illegible]	1,250	[illegible]	février août	[illegible]
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6,000	1,250	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
»	— nouvelles	966 »	[illegible]	1,250	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
»	[illegible] (charbonnages)	[illegible] »	2,000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible] »	12,500	125	[illegible]	mars septemb.	[illegible]
[illegible]	Vieille-Montagne	445 »	11,000	500	15	janvier juillet	[illegible]
»	Aveyron (Decazeville) 1852-53	[illegible] »	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
500	Compagnie générale des Eaux	[illegible] 25	20,000	500	[illegible]	avril octobre	[illegible]
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible] »	50,000	500	[illegible]	mai novembre	[illegible]
250	Horme, anciennes	447 50	2,[illegible]	312 50	[illegible]	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible] »	7,000	500	[illegible]	31 mars sept.	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	410 »	8,500	450	11	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Rue Impériale de Lyon	[illegible] 50	»	[illegible]	»	15 janv. juillet	[illegible]
»	Gaz de Paris	471 25	30,[illegible]	500	45	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Union des gaz	[illegible] »	[illegible]	250	25	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Gaz de Lyon	315 »	3,000	300	44	15 mai nov.	[illegible]
»	Docks de Marseille	[illegible] »	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 27 OCTOBRE AU 2 NOVEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 27 Compt.	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Compt.	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Compt.	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Compt.	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Compt.	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt.	Vendredi 2 Terme
1875	2126	14	300.000	500	»	90 fr. pour 1859.	avril 1860	Orléans	1345 ..	1345 ..	1367 50	1368 25	1370 ..	1370 ..	1372 50	1375 ..	..	..	1375 ..	1375 ..
919	1585	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	juillet 1860	Nord ancien	968 75	968 75	970 ..	970 ..	972 50	972 50	975 ..	973 75	..	..	975 75	976 75
»	»	»	83.310	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	..	..	860 ..	..	860 ..	..	865 ..	865 ..	..	..	865 ..	..
»	»	»	41.667	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	..	..	925 ..	..	925 25	..	..	..	..	..	..	..
1016	1930	99	300.000	500	»	37 70 pour 1859	mai 1860	Est	635 ..	636 25	635 ..	635 ..	630 ..	630 ..	632 75	632 50	..	..	631 75	630 ..
1363	[illegible]	»	650.000	500	»	62 50 pour 1859.	mai 1860	Paris-Méditerranée	912 50	912 75	916 25	916 25	917 50	917 50	920 ..	920 ..	..	..	922 50	922 50
793	1023	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	502 50	502 50	503 ..	505 ..	502 75	505 ..	507 50	510 ..	..	..	511 25	512 50
1188	[illegible]	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	560 ..	560 25	560 ..	560 ..	562 50	561 25	561 25	561 50	..	..	563 75	566 ..
229	244	14	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	350 ..	352 50	350 ..	353 50	350 ..	355 ..	355 ..	355 ..	..	..	356 25	..
52	52	99	20.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	96 25	..	96 25	..	90 ..	90 ..	90 ..	91 25	..	..	91 25	90 ..
134	185	99	35.000	500	..	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	560 ..	..	..	565 ..	..	565 ..	..	565 ..	..	..	565 ..	..
154	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	..	..	430 ..	..	..	..	420 ..	..	..	..	430 ..	..
»	»	»	84.000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	..	..	..	..	..	..	440 ..	..	..	..	440 ..	..
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1860	juillet 1860	Chemins autrichiens	491 25	493 75	496 25	498 50	496 25	498 25	498 ..	491 25	..	..	494 25	492 50
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	387 50	..	385 ..	..	390 ..	..	392 50	385 ..	»	..	394 75	..
»	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)	452 50	450 ..	451 25	..	..	..	451 25	455 ..	..	..	460 ..	451 25
»	»	»	»	»	»	»	»	id. (tout payé)	430 ..	..	..	..	431 25	..	432 50	..	..	..	435 ..	..
90	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	200 ..	»	200 ..	»	200 ..	»	202 50	»	..	..	202 50	»
306	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse	..	»	410 ..	»	..	»	..	»	..	»	..	»
..	187	99	55.300	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	475 ..	..	475 ..	..	475 ..	..	472 75	472 75	..	»	..	..
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	545 ..	546 25	548 25	545 ..	548 25	545 ..	548 75	548 75	»	»	552 50	550 ..
184	364	99	10.000	535	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	460 ..	460 ..	458 75	458 75	457 50	457 50	460 ..	460 ..	..	»	461 25	461 25
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	347 50	..	335 ..	..	335 ..	..	337 50	..	..	»	..	..
1336	133	99	750.500	500	250	...	mai 1860	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	490 ..	491 25	492 50	490 ..	492 50	494 25	495 ..	493 75	..	»	496 25	496 25
»	»	99	38.000	500	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	»	..	..
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	515 ..	515 ..	518 75	517 50	522 50	520 ..	520 ..	520 ..	»	»	520 ..	520 ..
»	723	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	472 50	470 ..	475 ..	471 50	485 ..	484 25	485 ..	487 50	»	»	490 ..	490 ..
»	»	99	[illegible]	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	[illegible]	..	..	..	..	..	..	..	»	..	347 50	..

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année du rembours.	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	27	29	30	31	1	2
1848	5.000	1936	750	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	..	..	..	..	»	..
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	..	..	..	..	»	..
1841	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	»	..
1842	8.000	1904	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	1030 ..	..	..	..	..	..
1848	13.333	1930	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	1000 ..	900 ..	..	..	..	..
1843	6.400	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
»	1.200	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.536	1903	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	987 50	..	987 50	..	»	..
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	..	..	900 ..	»	..
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 ..	1032 50	1030 ..	1030 ..	..	1035 ..
1847-1854	26.750	1939	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	..	..	..	900 ..	..	1000 ..
1852	21.000	1905	500	»	625	mai	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	..	494 50	492 50	..	..	492 50
1854	102.614	1958	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	..	540 ..	..	..	..	..
1852	120.000	1954	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	..	507 50	507 50	..	..	507 50
1858	205.000	1958	divers	»	650	mai.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	498 25	496 75	498 75	498 75	..	495 75
»	5.943	1965	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	300	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	..	..	..	»	..
1845	6.000	1948	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	..	..	..	»	»	..
1856	235.000	1950	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	298 75	298 75	298 75	300 ..	..	298 75
1852	63.643	1908	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	..	..	..	..	..	..
1855	264.000	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	..	307 50	307 50	306 75	..	306 ..
1852-1860	1190.000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	302 50	303 50	303 ..	303 75	..	303 ..
1854-1860	750.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	303 ..	303 75	303 ..	306 25	..	306 25
1853	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ..... gar.	..	296 ..	290 ..	296 75	..	294 75
1857-1860	187.000	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	290 25	296 25	291 50	291 50	..	..
»	250.000	1955	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	304 25	301 50	301 50	..	302 50
»	1.250.000	[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ...... gar.	300 ..	300 ..	300 ..	295 25	..	295 75
»	271.000	1963	295	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	298 75	301 50	301 25	301 50	..	302 25
»	[illegible]	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi .... gar.	297 50	297 50	297 50	297 50	..	297 50
»	22.040	1956	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	..	295 ..	295 ..	..	..	..
1857	650.000	1949	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	301 75	300 ..	301 25	301 25	..	300 ..
»	156.000	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	298 25	298 25	297 50	297 50	..	297 50
»	148.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné .... gar.	297 50	297 50	296 75	296 75	..	297 50
1858	1.200.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	301 25	302 50	303 50	303 ..	..	303 ..
»	610.375	1946	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	252 50	253 75	252 50	252 50	..	252 50
1857	470.033	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	250 ..	250 ..	249 75	249 75	..	250 ..
1858	[illegible]	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	238 75	238 75	237 50	237 50	..	238 75
1860	»	1963	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	246 25	247 50	247 50	246 25	»	246 25
1858	100.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	264 25	261 25	262 50	262 50	..	263 ..
1860	94.576	1957	290	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	..	..	252 50	250 50	..	..
1860	»	1966	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	..	261 25	262 50	263 50	»	264 ..
»	200.000	1959	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	247 50	247 50	242 50	243 25	»	246 ..
»	100.500	1957	140	»	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	98 ..	97 50	98 75	98 75	»	98 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	240 ..	239 75	238 75	237 50	»	238 ..
1860	62.500	1967	240	»	300	»	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (librée au Simplon)	235 ..	..	235 ..	..	»	237 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination	Samedi 27 Comptant	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Comptant	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Comptant	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Comptant	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Comptant	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Comptant	Vendredi 2 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	69 80	69 80	69 95	69 95	69 ..	69 ..	69 25	69 25	..	..	69 25	69 20
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	95 25	95 50	95 90	..	95 50	95 50	95 90	95 80	..	..	95 70	95 ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2850 ..	»	2850 ..	»	2850 ..	»	2847 50	»	..	..	2850 ..	..
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	635 75	..	637 50	..	642 50	..	645 ..	..	..	..	650 ..	..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	910 ..	905 ..	900 ..	..	900 ..	..	905 ..	..	..	..	905 ..	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	480 ..	..	470 ..	..	490 ..	..	482 50	..	..	..	480 ..	..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	470 ..	..	470 ..	..	463 75	..	468 75	..	..	..	..	..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	..	»	..	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1859	90 25	»	90 25	»	96 25	»	96 25	»	..	»	..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	..	»	..	»	..	»	1610 ..	»	..	»	..	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	570 ..	..	600 75	..	..	..	508 75	..	..	»	570 ..	..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	700 ..	701 25	705 ..	706 25	710 ..	710 ..	713 ..	717 50	..	»	721 25	717 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1125 ..	»	1125 ..	»	1122 50	»	1125 ..	»	..	..	..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»	..	»	475 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	227 50	»	226 75	»	226 75	»	226 75	..	..	»	..	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	..	»	..	»	..	»	»	»	..	»	..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	92 7/8	»	92 7/8	»	93 1/8	»	93 »/»	»	.. »/»	»	93 »/»	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	100 »/»	»	100 »/»	»	100 »/»	»	.. »/»	»	..	»	.. »/»	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	79 85	79 90	79 ..	79 ..	79 10	..	79 25	..	..	»	79 80	79 80
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	..	»	51 ..	»	51 ..	»	51 ..	»	.. »/»	»	51 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	75 »/»	»	75 »/»	»	75 »/»	»	75 »/»	..	..	»	76 3/4	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..	»	..	..
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	79 »/»	»	79 »/»	»	79 »/»	»	79 »/»	»	.. »/»	»	79 1/2	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance juillet 1860	..	467 50	470 ..	465 ..	470 ..	470 ..	470 ..	470 ..	..	»	472 50	475 ..
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	.. »/»	.. »/»	39 3/8	.. »/»	.. »/»	.. »/»	.. »/»	.. »/»	.. »/»	»	.. »/»	.. »/»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	48 1/8	»	.. »/»	»	48 »/»	»	48 »/»	»	.. »/»	»	48 ..	»
D° D° 1856, jouissance juillet 1860	48 »/»	.. »/»	48 1/8	.. »/»	47 7/8	.. »/»	47 7/8	.. »/»	.. »/»	»	48 3/8	.. »/»
D° intérieur, jouissance juillet 1860	.. »/»	47 »/»	47 1/8	47 1/4	47 3/8	47 3/8	47 1/4	.. »/»	.. »/»	»	47 3/8	47 1/..
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	..	»	..	»	..	»	..	..	..	»	..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1053 — 19e ANNÉE — N° 45 — SAMEDI 10 NOVEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

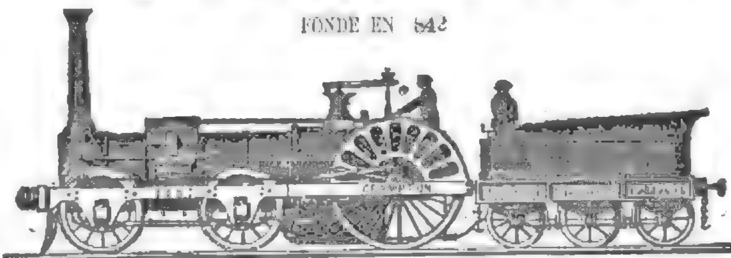
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris .... 10 fr. par an
Départements .... 12 —
Étranger .... 15 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Deliey, Davies et Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS

On rappelle aux porteurs d'obligations de la Société Générale des chemins de fer Romains que le premier tirage des obligations de cette Société aura lieu le 8 décembre prochain, en séance publique du Conseil d'administration.

Comme il n'y a qu'une seule série, toutes les obligations émises participeront à ce tirage et seront remboursées à 500 fr. à partir du 1er janvier, avec les intérêts.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* prévient MM. les actionnaires que l'*assemblée générale* prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le *lundi 28 janvier prochain*, rue de Richelieu, n° 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1860 ;

2° Sur toutes les propositions qui pourront être faites, en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du Conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 28 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 28 décembre prochain, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, n° 99.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La résistance des vendeurs est enfin vaincue, les efforts qui ont été faits depuis quatre mois pour comprimer les cours et empêcher la hausse ont été impuissants, et l'amélioration constante de toutes les valeurs depuis quelques jours a décidé les baissiers à racheter; le public de son côté paraît disposé à suivre le mouvement.

Ce résultat était depuis longtemps prévu, et nous l'avions nous-même indiqué constamment malgré les défaillances que nous voyions autour de nous, mais il porte en lui-même un caractère particulier que nous aimons à constater. Pendant les événements politiques qui viennent de s'accomplir et malgré les bruits de toutes sortes qui surgissaient à chaque instant, le marché des fonds publics n'a pas cessé de présenter une résistance qui n'a certainement pas été étrangère au succès de la politique française en Europe ; et c'est là une nouvelle confirmation de la doctrine soutenue récemment par un des financiers les plus pratiques de notre temps, dans des lettres qu'on n'a pas oubliées, que les questions d'affaires et les intérêts industriels et financiers dominent les questions politiques, et leur impriment souvent une direction.

Les Etats dont les finances sont abandonnées sans défense à quelques individualités, quelque grandes, quelque puissantes qu'elles soient, ne trouvent dans les circonstances critiques, aucune ressource pour lutter contre la mauvaise fortune ; tandis que les pays qui, comme la France, possèdent des établissements financiers reposant sur l'association des capitaux et dont la prospérité est intimement liée au succès de la politique du gouvernement, sont toujours assurés d'un concours en quelque sorte naturel, sans qu'il soit nécessaire de le solliciter. La force des choses suffit pour établir l'entente entre la politique et les intérêts privés.

Tel est le résultat qui ressort clairement des efforts faits depuis plusieurs mois pour soutenir le marché. Nous espérons que le gouvernement qui connaît ces efforts et qui peut en apprécier les conséquences, jugera le moment favorable pour donner aux affaires et à l'esprit d'entreprises un témoignage public de bienveillance et d'encouragement. Cette bienveillance pourrait se manifester tout naturellement par le retrait des mesures restrictives qui pèsent si lourdement sur le marché, et notamment par la suppression du droit d'entrée à la Bourse. Cette espérance, il faut le dire, n'es

pas étrangère aux dispositions du public; mais nous ne nous dissimulons pas que si cette année encore l'attente générale était déçue de nouveau, si l'année 1861 devait s'ouvrir avec le maintien des restrictions du passé, le marché des fonds publics pourrait être sérieusement compromis.

Le traité de commerce avec l'Angleterre, qui doit être le signal du développement de nos grandes industries et le commencement d'une ère nouvelle pour notre commerce, pourrait devenir une cause de ruine pour l'industrie nationale si on ne l'avait pas mise en mesure de trouver facilement les capitaux qui lui manquent encore pour l'amélioration et le renouvellement de son matériel et pour le développement de ses forces productives.

Il y a dans cet ordre d'idées un sujet de considérations et d'observations des plus sérieuses, qui n'ont pas échappé à l'administration supérieure, et qui nous paraissent de nature à motiver les mesures libérales qui doivent rendre définitivement au marché français sa prospérité, et assurer en même temps à notre industrie l'appui et le concours des capitaux.

Comme on l'avait annoncé, la Banque d'Angleterre a augmenté le taux de son escompte, qui est porté de 4 à 4 1/2 0/0. On avait paru craindre que cette décision n'entraînât une mesure identique pour la Banque de France ; il n'en est rien ; le bilan de la Banque publié aujourd'hui prouve que l'encaisse n'a diminué que d'une manière insensible, et qu'il n'y a pas, par conséquent, urgence à cet égard.

La reprise des affaires, déjà manifestée par le dernier bilan de la Banque de France, est confirmée par celui d'aujourd'hui, qui accuse une augmentation de 43 millions sur le portefeuille. Le numéraire n'a cependant diminué que de 26 millions, ce qui explique pourquoi le taux de l'escompte n'a pas été augmenté, comme on l'avait présumé d'abord en apprenant l'augmentation du taux de l'escompte à Londres. Les avances sur effets publics et sur actions ou obligations de chemins de fer se sont accrues d'environ 2 millions ; les billets en circulation, de 8 millions, et l'emprunt courant du Trésor, de 14 millions.

Les comptes courants des particuliers ont même diminué de 3 millions.

Le mouvement des rentrées et des sorties se balance de la manière suivante :

Augmentation de portefeuille.	43 millions
— des avances ..	2 —
Remboursement sur les comptes courants particuliers	3 —
Total des sorties...	48 millions
Qui sont couverts par :	
Une diminution de numéraire de	26 millions
Une augmentation de la circulation des billets, de.........	8 —
Une augmentation des comptes courants du Trésor de....	14 —
Total des rentrées...	48 millions

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 50, ferme à 70 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 60, ferme à 95 95.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	50.13 0/0
Lyon-Genève........................	46.21 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante).....	43.93 0/0
Autrichiens.........................	37.46 0/0
Midi...................................	34.49 0/0
Bessèges à Alais....................	33.58 0/0
Central Suisse.......................	27.16 0/0
Ouest suisse........................	23.79 0/0
Dauphiné...........................	21.37 0/0
Victor-Emmanuel..................	18.76 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille)	16.46 0/0
Est....................................	15 24 0/0
Cordoue à Séville..................	11.75 0/0
Orléans...............................	9.14 0/0
Ardennes..............................	6.70 0/0
Nord..................................	5 76 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche......	4 68 0/0
Ouest..................................	3.75 0/0
Union Suisse.........................	2.01 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Jadraque)	2.66 0/0

J.-G. Bordot.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	44	85	65	748	268	188
Au 9 Février.....	560	517	42	85	40	739	239	195
Au 8 Mars	541	489	41	84	40	710	221	216
Au 12 Avril.......	535	479	40	83	40	742	107	210
Au 10 Mai.........	522	468	39	94	40	764	126	210
Au 14 Juin........	551	438	40	108	40	744	126	249
Au 12 Juillet......	514	492	40	122	35	787	128	230
Au 9 Août........	549	503	41	77	33	759	132	257
Au 13 Septembre..	531	491	41	78	35	748	135	262
Au 11 Octobre	460	520	42	80	35	749	119	213
Au 9 Novembre	**434**	**563**	**43**	**81**	**35**	**757**	**133**	**210**
Augmentation...	»	43	1	1	»	8	14	»
Diminution.....	26	»	»	»	»	»	»	3

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	2 novembre.	9 novembre.	Différence en plus.	Différence en moins.
Rente 3 0/0.....	69 35	70 15	» 50	» »
Rente 4 1/2 0/0.	95 80	95 95	» 15	» »
Banque de France	2850 »	2900 » »	50 » »	» » »
Consolidés	93 »/»	93 4/8	» 4/8	» » »
Crédit foncier...	905 » »	915 » »	10 » »	» » »
Crédit ind. et com	570 » »	565 ex	» » »	» » »
Crédit mobilier..	717 50	755 » »	37 50	» » »
Comptoir d'Esc^te	650 » »	652 50	2 50	» » »
Id. nouvelles....	621 25	625 » »	3 75	» » »
Orléans.........	1375 » »	1390 » »	15 » »	» » »
Nord	978 75	985 » »	6 25	» » »
Nord nouveau...	885 » »	896 25	11 25	» » »
Est..............	630 » »	613 75	3 75ex	» » »
Paris-Méditerran^e	922 50	922 50	20 ex	» » »
Midi	512 50	525 » »	10 » »	» » »
Ouest..........	565 » »	567 50	2 50	» » »
Genève.........	356 25	367 50	11 25	» » »
Dauphiné.......	585 » »	582 50	» » »	2 50
Graissessac-Béziers	90 » »	90 » »	» » »	» » »
Ardennes ancien.	430 » »	431 25	1 25	» » »
Ardennes nouveau	440 » »	435 » »	» » »	5 » »
Ch. Autrichiens..	492 50	511 25	18 75	» » »
Victor-Emmanuel	388 75	393 75	5 » »	» » »
Russes.........	451 25	460 » »	8 75	» » »
Romains........	347 50	347 50	» » »	» » »
S.-Autr.-Lombard	486 25	466 75	17 » »	» » »
Sarag. Pampelune	473 75	463 75	» » »	10 » »
Saragos.-Alicante	550 » »	553 75	3 85	» » »
Sarag.-Barcelone.	461 25	463 75	2 50	» » »
Nord-Espagne...	490 » »	498 75	8 75	» » »
Guill.-Luxembour	347 50	350 » »	2 50	» » »

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

La malveillance qui paraît s'attaquer systématiquement à la Compagnie des chemins de fer de l'Est avait répandu la semaine dernière des bruits qui ont fait rétrograder brusquement le cours de ses actions. Nous n'avons pas voulu, nous ne voulons pas répéter ces bruits ; nous ne voulons même pas sa-

voir ce qui s'est dit ; et nous nous bornons, à cet égard, à reproduire la note publiée dans le *Moniteur* de jeudi par la Compagnie :

Dans le courant de la semaine dernière, la Compagnie des chemins de fer de l'Est a été l'objet de bruits calomnieux, dont l'origine échappe à toute recherche sérieuse, et qui ne sauraient persister contre la plus simple réflexion.

On aurait insinué que l'administration de la Compagnie, dans le but de forcer le chiffre du dividende, aurait fait profiter l'ancien réseau de certains produits appartenant au nouveau, sans se préoccuper de l'insuffisance qui en résulterait pour l'avenir.

L'honorabilité de la Compagnie est au-dessus de ces attaques intéressées qui blessent en même temps le bon sens et la vraisemblance ; car, en supposant une administration capable d'une semblable manœuvre, les formes de comptabilité, le contrôle qu'elles déterminent et la vérification annuelle des pièces comptables la rendraient absolument impraticable.

Le chef du secrétariat général de la Compagnie des chemins de fer de l'Est,

GIRAUD.

Le démenti est formel et péremptoire, et, en ce qui concerne l'incident en lui-même, la discussion est close.

De pareils faits sont extrêmement regrettables pour l'industrie tout entière : si injuste, si évidemment absurde que soit la calomnie, elle donne, ne fût-ce que passagèrement, un aliment à la malignité publique, et c'est le devoir de la presse, de la presse financière surtout, de manifester hautement sa réprobation.

Nous nous demandons comment, dans l'état de découragement où est tombé l'esprit d'entreprise, lorsque tous les hommes de bon sens s'efforcent d'obtenir du gouvernement la suppression des mesures restrictives qui pèsent sur le marché et arrêtent l'essor de l'industrie, on peut avoir le triste courage de se livrer à des récriminations, à des insinuations, qui portent à la fois atteinte à l'honneur des personnes, à la fortune de tant de familles et à la sécurité des affaires.

Certes ce n'est pas nous qui aurons la pensée de restreindre ou de comprimer le droit d'examen dévolu à la presse financière. Son devoir est de tout dire et de tout signaler pour être utile et servir l'intérêt public et non pour satisfaire des sentiments de malveillance ou pour favoriser des opérations de bourse. Dans tous les cas, les accusations, si l'on croit devoir les produire, doivent se formuler franchement ; on doit articuler les faits et leur donner la garantie d'une signature.

Mais, pour Dieu! qu'on renonce à ce système d'attaques occultes, de dénonciations obscures et anonymes, qui troublent les esprits, nuisent aux affaires et inquiètent le marché. Les grandes et puissantes associations qui ont créé les chemins de fer en France et si largement coopéré au développement de la richesse publique ont, plus que tout autre, le droit de demander qu'on les attaque en face, sur un terrain où elles puissent connaître et rencontrer leurs adversaires, et faire l'opinion publique juge entre elles et eux.

J.-G. BORDOT.

CHEMIN DE FER DE PAMPELUNE A SARAGOSSE.

Nous annoncions, le 27 septembre dernier, que la première section du chemin de fer de Pampelune à Saragosse, de 63 kilomètres, était livrée à l'exploitation ; nous trouvons aujourd'hui dans un rapport officiel qui nous est communiqué, des renseignements très-précis sur l'état d'avancement des travaux de la partie du chemin non encore terminée.

Les données résultant de ce document, bien que peut-être un peu techniques, nous paraissent mériter à plus d'un titre l'attention des intéressés.

Les terrassements marchent avec une grande activité sur tous les points de la ligne comprise entre Saragosse et la station de Caparrosso, et on peut affirmer qu'ils seront complétement terminés le 31 décembre prochain. Il y a déjà en ce moment 81 kilomètres entièrement achevés.

La situation des ouvrages d'art se résume comme il suit :

Sur la première section de Las Casetas à Tudela, un pont, deux ponceaux et cinquante-neuf aqueducs sont terminés ; quatre ponts, trois ponceaux et trente-cinq aqueducs sont en voie d'exécution déjà très-avancée.

Sur la deuxième section de Tudela à Tafalla, tous les ouvrages d'art sont entièrement construits, à l'exception des ponts de l'Èbre et de l'Aragon.

Quant à ces deux ouvrages principaux, on peut dire que toutes les grandes difficultés sont maintenant vaincues ; l'opération de l'enfoncement des piles cylindriques à l'aide de machines pneumatiques, et l'armement des poutres en fer ont parfaitement réussi, et les culées sont maintenant à l'abri des rigueurs de l'hiver. On peut donc affirmer que les deux ponts seront praticables pour le commencement de l'année prochaine.

Toutes les stations et les maisons de garde sont en construction sur la première et la deuxième section, et plusieurs sont terminées depuis dix jours.

Outre les 63 kilomètres ouverts à la circulation, 8 kilomètres de rails ont été posés entre Caparrosso et le pont de l'Aragon, sans compter les rails qui doivent être placés dans l'intervalle laissé libre entre les rives des deux fleuves et qui sont sur le chantier.

Le matériel qui doit venir de l'étranger arrive chaque jour ; toutes les pièces de fer des deux grands ponts de l'Èbre et de l'Aragon sont déjà en Espagne, soit à pied d'œuvre, soit à Saint-Sébastien. On voit arriver journellement dans ce port des navires chargés de matériel ; déjà on a pu prendre livraison de 18,000 rails et de leurs accessoires, et de tout l'outillage nécessaire aux ateliers de Pampelune. Enfin, on a reçu en outre vingt wagons et quantité d'autre matériel de moindre importance. La construction du reste du matériel fixe et roulant se continue avec la plus grande activité en France, en Angleterre et en Belgique ; on a même reçu de ce dernier pays un avis invitant la Compagnie à envoyer reconnaître et recevoir les fournitures à pied d'œuvre. Il en sera bientôt de même pour celles commandées en France et en Angleterre.

En résumé, tout indique que la livraison du chemin de Pampelune à Saragosse, prêt à être exploité et parcouru par les voyageurs, pourra avoir lieu facilement à l'époque déterminée, c'est-à-dire pour le mois de mars prochain.

Alors la ligne de jonction de la Méditerranée à l'Océan par Barcelone, Saragosse, Alfaro et les ports de Saint-Sébastien, Santander et Bilbao, sera complète, et la Compagnie de Pampelune à Saragosse qui est une tête de ligne entre la France et Madrid, sera l'une des voies ferrées les plus productives de l'Espagne, puisqu'elle traverse la Navarre et l'Aragon, qui comptent parmi les plus riches et les plus populeuses provinces de la Péninsule.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Les actionnaires de la Société anonyme de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, se sont réunis le 3 novembre en assemblée générale, au siége social, rue de Richelieu, 99.

Cette assemblée était convoquée pour remplir les prescriptions des nouveaux statuts, touchant la constitution de la Société anonyme, spécialement :

Pour la production de l'inventaire des objets mobiliers et immobiliers apportés dans la Société anonyme conformément aux articles 5 et 8 des statuts;

Pour la nomination des membres du Conseil d'administration, conformément à l'article 22 ;

Et pour la fixation de la somme à employer annuellement à l'amortissement des actions, comme aussi du chiffre de l'amortissement pour chaque action, conformément aux art. 43 et 45.

Outre ces objets statutaires, l'assemblée avait à délibérer sur une proposition relative à l'à-compte du dividende à payer sur les résultats de l'exercice courant.

La séance s'est ouverte à 8 heures du soir, sous la présidence de M. le comte de Poret. Après la constatation de l'accomplissement des formalités légales nécessaires pour la validité de l'assemblée, le président a appelé au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. Goldsmid Mosès et André Berton.

M. Vitu, désigné comme secrétaire, a donné lecture du rapport présenté par M. Mirès, comme gérant de l'ancienne société en commandite. Nous publierons ce document dans un de nos plus prochains numéros.

Après cette lecture, M. le président a mis aux voix les résolutions soumises à l'assemblée et dont le texte est donné plus bas.

A la suite de quelques observations présentées sur la forme du vote, l'assemblée a déclaré qu'elle voterait collectivement sur la nomination des neuf membres du Conseil d'administration.

Toutes les résolutions ont été successivement mises aux voix et adoptées.

Voici le texte de ces résolutions :

1° L'assemblée générale nomme pour administrateurs, conformément aux statuts :

MM. le comte de Foret,
le vicomte de Richemont,
le comte de Chassepot,
Mirès,
Halbronn,
Briand, ancien préfet,
Paultre,
Laurent, ancien député,
Auguste Avond, ancien député.

2° Des jetons de présence sont accordés aux administrateurs suivant l'art. 14 des statuts ; ces jetons de présence ne pourront dépasser la somme de 30,000 fr. par an.

3° L'assemblée générale charge le Conseil d'administration d'examiner les inventaires et les états de situation présentés par M. Mirès, gérant de l'ancienne Société, conformément à l'art. 8 des statuts.

4° L'assemblée fixe à 600 fr. le chiffre auquel seront remboursées les actions, à mesure qu'elles seront appelées à être amorties par la voie du tirage au sort, sans préjudice de la distribution des actions de jouissance.

5° L'amortissement commencera à partir du 1er janvier 1861, et le premier tirage au sort se fera en même temps que la distribution du dividende de l'exercice de cette année 1861.

Il sera employé à cet amortissement :

Pour l'année	1861	50,000 fr.
»	1862	50,000
»	1863	50,000
»	1864	75,000
»	1865	75,000
»	1866	75,000
»	1867	75,000
»	1868	75,000
»	1869	100,000
»	1870	100,000

Enfin pour 1871 et pour les années suivantes, la somme à employer sera celle que le calcul fera reconnaître nécessaire pour l'amortissement intégral avant l'expiration de la Société ; elle sera égale pour toutes les années à partir de 1871.

6° L'amortissement des 234 actions tirées au sort pour 1859 est maintenu ; les porteurs des actions de jouissance les conserveront comme par le passé ; cet amortissement sera imputé sur l'amortissement à effectuer à partir de la première année de la Société anonyme.

7° Les écritures de l'ancienne Société ayant dû être arrêtées au 31 août dernier, les opérations de la nouvelle Société remonteront jusqu'à cette époque et commenceront en conséquence à partir dudit jour 31 août.

8° Les nouveaux titres de la Société anonyme seront délivrés aussitôt que le Conseil d'administration aura reconnu et constaté l'exactitude et la conformité des inventaires présentés par le gérant de l'ancienne Société.

En conséquence, les anciens titres devront être déposés dans les bureaux de la Société, en échange d'un récépissé, à partir du 5 novembre courant.

Dès que le Conseil aura achevé sa vérification, les actionnaires qui auront fait leur dépôt pourront retirer les titres définitifs en échange de leurs récépissés.

9° L'assemblée générale fixe à 6 fr. l'à-compte du dividende à distribuer par chaque action ancienne pour l'exercice courant.

Ce dividende sera payé en même temps que sera effectuée la remise des actions nouvelles.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER D'AUXERRE A NEVERS.

En reproduisant dans notre numéro du 8 septembre dernier une partie du discours prononcé par M. Dupin, sénateur, à l'ouverture de la session du conseil général de la Nièvre, celle qui avait trait au projet de chemin de fer d'Auxerre à Nevers par Avallon, nous disions qu'il résultait de la réponse faite par M. le ministre des travaux publics à la députation de la Nièvre que l'utilité publique du chemin projeté paraissait établie.

Un arrêté de M. le préfet de la Nièvre vient, en effet, d'autoriser l'entrée des ingénieurs et de leurs agents dans les propriétés situées sur la ligne des études du chemin de fer projeté entre Nevers et la limite du département, et si un arrêté semblable n'a pas encore été pris par M. le préfet de l'Yonne, il faut sans doute attribuer ce retard au dissentiment sérieux qui s'est élevé au sujet de la direction du tracé.

Deux combinaisons sont en présence, mettant en question un grand nombre d'intérêts et sollicitant tous deux l'attention des ingénieurs ; dans la première, le tracé part d'Auxerre, en remontant la vallée de l'Yonne jusqu'à Coulange et Clamecy ; c'est le tracé semi-officiel, celui qui a été patronné ouvertement par les comités de chemins de fer d'Auxerre et d'Avallon, et le seul qui soit mentionné par les cartes spéciales ; le tracé dissident est revendiqué par Coulange-la-Vineuse et par Courson, au nom de leur importance commerciale, au nom de l'économie de construction du chemin et du produit de son exploitation. A l'appui de leurs réclamations, ces deux localités, représentées par un comité spécial, patronnent le projet de tracé qui fait passer la voie nouvelle sur leur territoire, et nous avons sous les yeux un rapport émanant de ce comité.

Il ne nous est pas possible, comme on le pense bien, d'exprimer une préférence pour l'une ou l'autre des deux directions. La disposition topographique des lieux, l'importance des éléments d'activité et l'évaluation du revenu probable de la ligne projetée peuvent seules déterminer un choix dans de pareilles matières, et nous ne voyons pas que le travail qui nous a été communiqué approfondisse ces points essentiels.

Quoi qu'il en soit, et notre opinion personnelle ainsi réservée, voici l'économie générale du nouveau réseau.

Au lieu de suivre les courbes de la rivière, ce tracé longe la route d'Auxerre à Clamecy numéro 77, passe par Vallan, Gy-l'Evêque, et parcourt les vallées des Autes et de Merry-Sec pour arriver à Courson qu'il traverse. Il atteint ensuite la forêt de Fretoy, un peu au-dessus de Festigny. Là il rencontre un vallon en pente douce qui le conduit à Coulange-sur-Yonne en laissant Crain sur sa gauche. Ce tracé, qui ne compte que 32 kilomètres de longueur, abrégerait de près de moitié, dit le rapport, l'étendue du parcours d'Auxerre à Coulange, et produirait une économie de 6 à 7 millions de francs. En outre, ses travaux d'art seraient moins importants et moins coûteux que ceux du tracé par la vallée de l'Yonne, où le terrain détrempé par les eaux et coupé à chaque instant par les sinuosités de la rivière, nécessiterait des ponts, des tunnels et de nombreux travaux de consolidation.

Au point de vue du rendement, le chemin de fer par Courson assurerait au trafic des produits de tous genres et transportés sans concurrence. Le rapport cite notamment l'excellente pierre de taille de Courson, que le sol environnant recèle en bancs inépuisables, et dont l'exportation s'accroîtrait en raison même de la facilité de son transport. Aux céréales, bestiaux, merrains, bois de charpente, écorces, etc., que le canton produit, viendraient se joindre les produits analogues, fournis en abondance par le canton de Toucy et celui de Saint-Fargeau, et qui afflueraient à Courson, grâce au réseau étendu des routes de terre qui y aboutissent. La station de Courson servirait encore d'entrepôt aux charbons, aux tuiles, à la chaux hydraulique et aux bois de chauffage produits dans la forêt de Fretoy. D'autre part, Coulange-la-Vineuse est un foyer d'échanges importants, et dont l'activité grandit chaque année. Le rapport n'estime pas à moins de 200,000 hectolitres la production viticole qui affluerait, de tous les points environnants, à la station de cette industrieuse localité.

Si au contraire on jette les yeux sur les humbles villages de la vallée de l'Yonne, on ne trouve que des centres agricoles sans activité, sans population, sans importation réelle.

Tels sont les motifs principaux invoqués en faveur du tracé par Courson et Coulange par le rapport, et que nous nous contentons d'analyser. Cependant, un fait capital nous frappe dans ce projet. Le tracé par Courson remet en question l'embranchement d'Avallon qui, dans le tracé par la vallée, doit se joindre à Mailly-le-Château à la ligne principale, et qui avait seul déterminé le détour considérable et onéreux décrit dans ce dernier tracé.

On propose, il est vrai, dans le projet nouveau, de relier Avallon à Auxerre, en passant par Clamecy, et d'ouvrir ainsi une issue directe sur Nevers et sur Bourges; mais le comité d'Avallon ne paraît pas jusqu'à présent décidé à accepter cette combinaison, qui nous semblerait cependant en principe la meilleure à adopter.

En résumé, nous manquons d'éléments suffisants pour notre jugement, aussi bien sur l'ensemble du projet que sur ses détails, mais il nous a paru utile de poser les termes généraux du débat, et d'appeler l'attention sur une question qui ne manque pas d'intérêt. En effet, le chemin de fer d'Auxerre à Nevers mettrait en relation les chefs-lieux de deux départements très-productifs, très-industriels et très-riches, qu'il parcourrait dans toute leur longueur et les relierait par la ligne de Nevers à Vierzon au réseau d'Orléans.

C'est donc en réalité une des lignes secondaires les plus importantes du réseau intermédiaire.

J.-G. Bordot.

LES CHEMINS DE FER EN 1860.

Aujourd'hui que la France compte tout près de 10,000 kilomètres de chemins de fer construits, plus de 7,000 kilomètres en construction ou à l'étude; aujourd'hui que le réseau des lignes concédées comprend 16,808 kilomètres, on peut difficilement se faire une idée des difficultés de toute sorte qui ont entravé pendant si longtemps en France le développement de nos voies ferrées. Et c'est véritablement une étude curieuse à faire que celle des phases diverses qu'a traversées, pour atteindre le degré d'importance et de prospérité où elle est arrivée aujourd'hui, la grande et féconde industrie des chemins de fer.

Telles sont les réflexions que nous inspirait il y a quelques jours la lecture d'un travail très-consciencieux publié sous ce titre : *Les chemins de fer français en* 1860 (1).

Cette industrie, qui a employé déjà quatre milliards et qui doit en employer encore deux en dépenses si fructueuses, ne trouva presque aucun appui sérieux en France jusqu'en 1842, et lorsque en 1840 l'Angleterre comptait déjà près de 4,000 kilomètres de chemins de fer en exploitation, et la Belgique 384, nous n'avions encore que 797 kilomètres concédés et 564 seulement en exploitation. Il y avait à cette époque dix-neuf ans déjà qu'avait été faite la concession du premier chemin de fer, celle de Saint-Etienne à la Loire (Andrezieux), de 18 kilomètres, et encore ce chemin n'avait été ouvert à l'exploitation que le 1er octobre 1828.

Ce n'est qu'en 1832 qu'on fit le premier essai de locomotive, et que commença le transport des voyageurs, et on ne peut guère signaler de 1832 à 1835 que la concession des chemins de Toulouse à Montauban, qui ne fut pas suivie d'exécution, celle d'Alais à Beaucaire, enfin celle du chemin de Montbrison à Montroud : la première, qui, au lieu d'être perpétuelle, fut limitée à quatre-vingt-dix-neuf ans.

C'est en 1835 que fut concédé, c'est en 1837 seulement que fut ouvert à l'exploitation le premier chemin de fer aboutissant à Paris, celui de Saint-Germain. En même temps, les deux lignes de Paris à Versailles étaient concédées. Si l'on ajoute aux chemins que nous venons de nommer, celui de Montpellier à Cette et d'Alais à la Grand'Combe, ainsi que quelques sections sans importance consacrées exclusivement au service de grandes exploitations industrielles, on aura l'ensemble des lignes concédées en juin 1837, lorsque la question des chemins de fer fut portée, pour la première fois, par le gouvernement devant la Chambre des députés.

L'étendue totale de ces lignes, sans y comprendre les chemins de fer industriels, ne dépassait pas 325 kilomètres, dont 142 seulement en exploitation. L'Angleterre en possédait déjà 797 kilomètres et la Belgique 70, indépendamment de nombreuses lignes en construction.

Il faut le reconnaître hautement, l'obstacle qui a si longtemps paralysé le développement de nos voies ferrées ne vint pas du pays lui-même. L'opinion publique se prononçait vivement et depuis longtemps sur la nécessité de l'établissement de grandes lignes de chemins de fer. On comprenait instinctivement quels éléments de rénovation et de prospérité devaient être, pour les relations sociales et internationales, ces puissants moyens de communication ; on citait l'exemple des pays voisins; en un mot, la question était déjà jugée et décidée dans l'opinion. Malheureusement le gouvernement se trompa sur les moyens de réalisation. En Angleterre, c'était l'industrie privée qui était parvenue à mener à bien les premières entreprises de chemins de fer; mais en Belgique, l'Etat avait été chargé, dès 1834, de l'exécution des lignes principales. En France, où la manie de tout rapporter au gouvernement était alors dans toute sa force, on discuta d'abord la question de savoir de quelle manière l'Etat interviendrait pour doter le pays des nouvelles voies de communication. Quant à la création de Compagnies particulières, quant à l'intervention directe de l'industrie privée, on n'y songea pas, et l'on paraissait même d'accord sur ce point, que les Compagnies particulières étaient impuissantes pour en assurer l'exécution. On n'avait pas encore l'idée des résultats prodigieux que devaient produire un peu plus tard le capital associé et l'industrie financière dans un pays aussi riche que le nôtre.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement, qui avait obtenu un crédit de 500,000 fr. pour les études des chemins de fer, présenta dans la session de 1837, des projets de construction de diverses lignes parmi lesquelles celles de Paris à la frontière de Belgique, de Paris à la mer par Rouen, de Lyon à Marseille, etc. Dans son exposé des motifs, le gouvernement exprimait le regret de ne pouvoir entreprendre lui-même la construction des grandes lignes de fer, et suivre le système adopté par la Belgique, mais il avait reculé devant les dépenses. Il accordait des subventions pour quelques lignes, à d'autres, une garantie sur le capital employé à l'exécution des travaux; ici il faisait une concession directe, là il mettait en adjudication. En un mot, rien de moins uniforme, de moins mûri et de plus timide que le projet présenté alors, et au succès duquel on avait renoncé d'avance puisque M. Martin, du Nord, alors ministre des travaux publics, disait à la tribune : « Les dépenses de chemins de fer que nous avons demandées s'élèveront en totalité à une somme de 280 millions. En vérité comment serait accueillie par la Chambre la demande d'un semblable crédit! »

On le voit, le ministre lui-même désespérait du vote qu'il ne demandait que pour la forme. Toutefois, les projets du gouvernement furent discutés pendant trois séances par la Chambre des députés. Toutes les questions relatives à l'établissement des chemins de fer et notamment au mode d'intervention à adopter par le gouvernement, furent agitées dans cette discussion; mais au fond il fut reconnu que les projets soumis à la chambre n'avaient pas été suffisamment mûris et leur ajournement fut prononcé.

Cependant le premier pas était fait, et déjà des lois, en date du 17 juillet 1837, autorisaient l'établissement de deux petites lignes, celle de Bordeaux à la Teste (52 kilomètres), et de Mulhouse à Thann (20 kilomètres); accordaient un prêt de 6 millions de francs pour l'exécution des chemins d'Alais à Beaucaire et d'Alais à la Grand'-Combe. Enfin, le chemin de Strasbourg à Bâle (138 kilomètres), était concédé à la même époque.

Dans la session de 1838, un nouveau projet fut présenté aux chambres. Ce projet comprenait un ensemble de 4,400 kilomètres, et cette fois le gouvernement, cédant à ses instincts dominants, proposait de se charger de la construction des grandes lignes, en laissant les lignes secondaires à des Compagnies.

Après quatre séances de discussion, la Chambre, à une grande majorité, rejeta le projet du gouvernement; ajoutons cependant que déjà la question apparaissait sous un jour plus pratique et plus vrai; et l'idée de confier à l'Etat la construction des chemins de fer fut vivement combattue. Quand on relit la discussion si complète et si vive qui eut lieu alors, on est tout étonné de voir des hommes qui passaient pour hostiles, en principe, à la question des chemins de fer, devancer en quelque sorte l'ère nouvelle qu'ils devaient ouvrir pour la France. « Sui-

(1) Librairie centrale des chemins de fer, rue Bergère, 20. Un volume in-12, par M. A. Demeur, avocat et docteur en droit.

vant nous, disait le rapporteur, M. Arago, il faut abandonner l'exécution des chemins de fer, grands ou petits, à l'esprit d'association, partout où il se produit des compagnies sérieuses, fortement et moralement constituées; l'action gouvernementale immédiate doit s'exercer dans les seules directions où l'intérêt national des travaux étant bien constaté, il n'y a cependant pas de soumissionnaires, soit à cause de l'incertitude des produits, soit même, car nous allons jusque-là, à raison de leur insuffisance reconnue. »

Toutefois, et malgré ce nouvel échec, l'année 1838 vit s'accomplir de nouvelles concessions, celles des chemins de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, de Paris à Orléans, de Lille à Dunkerque, accordées à des compagnies à leurs risques et périls. Déjà la spéculation commençait à s'occuper des entreprises de chemins de fer, lorsqu'une crise financière, ainsi que de graves erreurs constatées dans les devis de construction, vinrent tout à coup arrêter l'essor de cette industrie naissante. Les actionnaires refusèrent de faire leurs versements, et il fallut revenir en arrière. La loi qui avait accordé la concession du chemin de fer de Lille à Dunkerque fut rapportée, les conventions relatives à la Compagnie du chemin de Paris à Rouen furent résiliées, et la Compagnie d'Orléans fut autorisée à ne pas continuer ses travaux au delà de Juvisy. De 1,020 kilomètres, les concessions furent réduites à 566 kilomètres, dont 175 seulement ouverts à l'exploitation.

Mais ces tristes expériences eurent au moins une utilité; la leçon était dure, elle ne fut pas perdue. L'Etat comprit que la nature de son intervention, en ce qui concernait les compagnies, devait être surtout tutélaire, et le 15 juillet 1840, une loi autorisait d'importantes modifications dans le cahier des charges de la Compagnie d'Orléans. La durée de la concession fut portée de soixante-dix à quatre-vingt-dix-neuf ans; la Compagnie fut dégagée de l'obligation de construire deux embranchements onéreux; enfin, et là était le fait nouveau et capital pour l'industrie des chemins de fer, la loi de 1840 accordait une garantie d'intérêt et d'amortissement sur le capital employé à l'exécution des travaux.

Cette faveur, la première accordée à une compagnie, ne se renouvela pour aucune autre de 1840 à 1850, et cependant la pensée qui domina dans cette circonstance l'administration supérieure était déjà la même que celle qui présida depuis à la révision des cahiers des charges en 1859. Il s'agissait uniquement d'assurer à la Compagnie d'Orléans, et cela sans risque pour l'Etat, le crédit nécessaire à son entreprise.

« Au fond, disait à la Chambre des députés le rapporteur de la loi, M. Gustave de Beaumont, votre commission est convaincue qu'en garantissant à la Compagnie d'Orléans un minimum d'intérêt de 3 0/0, plus 1 0/0 d'amortissement, l'Etat, par le fait, ne s'engage à rien. Que fait donc le gouvernement dans cette circonstance? Il prête à une grande et utile entreprise l'appui moral de son concours; il croit que cette entreprise mérite sa confiance et il le proclame hautement en se portant caution. Il encourage ainsi par son exemple les capitaux timides. Et que l'on y prenne garde, il n'agirait pas ainsi pour donner crédit à une affaire mauvaise ou douteuse, il ne la garantirait pas; il la garantit parce qu'il la juge bonne. »

On sait comment les faits ont justifié ces prévisions : grâce à la garantie de l'Etat, la Compagnie d'Orléans put facilement terminer sa ligne, et la garantie ne dut jamais être invoquée.

D'un autre côté, l'esprit d'entreprise, rassuré par les intentions et les actes du gouvernement, reprit courage. Le chemin de Paris à Rouen fut de nouveau concédé; des prêts furent faits à la Compagnie concessionnaire, ainsi qu'à celle de Strasbourg à Bâle et d'Andrezieux à Roanne. En même temps l'Etat entreprenait à ses frais la ligne de Montpellier à Nîmes et de Lille à la frontière de Belgique; mais ce ne fut qu'en 1842 que le plan d'ensemble, comprenant toutes les grandes lignes de la France, fut définitivement adopté, et que s'ouvrit la seconde période des chemins de fer français.

Nous examinerons prochainement, le livre de M. Demeur à la main, cette seconde période qui commence à 1842 pour finir à 1852.

J.-G. Bordot.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 3 NOVEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 3 novembre.
Paris-Méditerranée	59 368 36	923 75
Nord	52.507 10	980 »»
Orléans	37.800 55	1376 25
Ouest	36.206 02	505 »»
Est	31.852 86	628 75
Bességes	30.103 52	440 »»
Genève	24.453 59	360 »»
Midi	24.217 [illegible]	521 25
Ardennes	18.460 [illegible]	430 »»
Dauphiné	18.061 74	500 »»
Autrichiens	fl12.211 64	493 75
	Au 27 octobre	
Madrid à Alicante	28.159 77	536 25
Lombards-Vénitiens-Sud.	27.655 16	481 25
Victor-Emmanuel	22.175 60	387 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.
F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La ligne ferrée d'embranchement entre Maubeuge et la commune de Rousies vient d'être inaugurée en présence de MM. les ingénieurs du chemin de fer du Nord.

Le nouveau railway est affecté exclusivement à relier des usines particulières avec le canal de la Sambre et la ligne d'Erquelines à Saint-Quentin.

— On doit inaugurer d'ici à peu de jours, dit le *Journal de Charleroi*, la section de chemin de fer de Lens à Ostricourt, reliant Lille aux exploitations houillères du Pas-de-Calais; deux trains, l'un pour Lille, l'autre pour Douai, seront organisés chaque jour, et seront d'abord exclusivement affectés au transport des charbons.

Au mois de janvier prochain, une autre section industrielle, le chemin de fer de Béziers à Hazebrouck, sera inaugurée.

Cette seconde ligne est aussi éminemment favorable aux houillères du Pas-de-Calais, qui prennent une extension croissante. La plupart des Compagnies s'occupent de relier leurs exploitations aux chemins de fer et aux voies navigables, entre autres les charbonnages de Bully-Grenay, Lens, Auchy-au-Bois, Ferfay, Marles, Courrières, Vendin, Henin, Liétard et Liévin.

— Les importants travaux à faire aux abords de la gare du Nord sont en voie d'exécution : sur le boulevard Saint-Ange, ancien boulevard extérieur, on remplace le pont primitif par un pont en fer dont les parapets élevés à hauteur de murailles empêcheront les regards de plonger sur la voie. Pour ne pas interrompre la circulation, ce travail a été fractionné en deux: la section du côté de l'embarcadère est terminée, et l'autre ne tardera pas à l'être. Des ponts semblables ont été construits au passage des rues de Jessaint, Cardinet, etc.

A l'extrémité de la gare, au bas du boulevard Saint-Ange, l'extension des cours a nécessité la construction d'un mur de soutènement éperonné de distance en distance; dans la partie de la rue de Maubeuge qui confine à l'hospice de Lariboisière, on élève une longue muraille de clôture, au bout de laquelle sont de vastes bâtiments destinés aux bureaux de la Compagnie. Une fois ces bâtiments terminés, et l'on suppose que ce sera pour le mois de juillet, on y installera le personnel, et, à la place des anciennes constructions, on commencera à opérer les changements intérieurs de l'embarcadère, dont le plan n'est pas encore définitivement arrêté.

Sur tout le parcours de la rue de Dunkerque on est en train de baisser le niveau des égouts et du pavé.

F. Grimaud.

DU GRAISSAGE DES MACHINES ET WAGONS DANS LES CHEMINS DE FER.

(suite) (1)

Voici les résultats d'expériences plus étendues faites par MM. G. Dollfus et Bourry sur deux métiers à filer de deux cent quarante broches accouplés. Le travail résistant

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 3 novembre 1860.

est exprimé en chevaux. Un graissage précède chaque série d'expériences :

Huiles employées.	Heures de graissage.				
	1 h. 1/2	3 h.	6 h.	9 h.	12 h.
Spermacéti...........	1,26	1,22	1,26	1,20	1,20
Huile minérale mélangée...........	1,26	1,21	1,19	1,19	1,30
Pyroléine de colza...	1,47	1,50	1,59	1,60	1,60
Huile animale de suif	1,50	1,42	1,33	1,41	1,61
Huile d'arachide.....	1,62	1,55	1,65	1,68	1,76
Huile de coton......	1,83	1,83	1,86	1,69	1,69
Huile d'olive, 1re qual.	1,97	2,04	1,97	2,04	2,18
Huile de colza épurée.	2,11	1,89	2,03	2,16	2,15

Ces derniers résultats sont en contradiction apparente avec les premiers. Cela tient à une circonstance nouvelle qui n'était pas ignorée de M. Dollfus, mais dont il a négligé de tenir compte dans un cas où elle acquérait une grande valeur. L'expérience démontre que le premier résultat de la trituration des huiles est d'augmenter leur fluidité, mais que ce dernier effet est surtout produit par leur échauffement. Or nous trouvons qu'après douze heures de graissage à l'huile de spermacéti les plates-bandes d'un des métiers commençaient à chauffer et qu'il aurait été imprudent de prolonger l'expérience. M. G. Dollfus reconnaît du reste lui-même que la diminution du travail résistant accusé par le dynamomètre provient de cette élévation de température. Nous regrettons donc seulement que M. Dollfus n'ait pas noté cette température et corrigé de ses effets les nombres donnés par lui. L'indication du chauffage des broches n'en reste pas moins une donnée importante. Or pour toutes les huiles essayées, à l'exception de l'huile minérale mélangée, l'échauffement s'est manifesté plus ou moins vite et a atteint des limites assez élevées qui ont forcé d'arrêter les expériences ou d'opérer un graissage à neuf. Cette huile, formée d'un mélange d'huile de colza traitée par le minium et d'huile minérale provenant de Lobsann (Bas-Rhin), a donc présenté dans ces conditions une exception remarquable ; mais comme après douze heures de marche, toutes les parties du métier se trouvaient plus sèches qu'avec les autres huiles, il est très-probable que les frottements effectués sous pression auraient donné des résultats tout différents.

Cette influence de la température a été étudiée avec un soin tout particulier par M. G.-Ad. Hirn au moyen de la balance de frottement sous une charge de 50 kilog. La vitesse étant de cinquante et un tours par minute, les résultats obtenus ont été les suivants :

Températures.	Charges du plateau de la balance.	
	Huile de spermacéti.	Huile d'olives.
	kil.	kil.
25	1	2,15
26	»	2,08
27	»	2,02
28	»	1,94
29	0,91	1,87
30	»	1,80
31	»	1,74
32	0,78	1,66
33	»	1,58
34	»	1,53
35	0,64	1,49
36	0,615	1,39
37	»	1,29
38	»	1,22
39	»	1,16
40	»	1,10
41	»	1,04
42	»	0,98
43	»	0,92
44	»	0,87
45	0,39	0.82
46	0,345	0,765
47	0,33	0.715
48	0,315	0.685
49	0,3	0,655
50	0,29	0,625
51	0,275	0,60
52	0,265	0,575
53	0,255	0,55
54	0,245	0,53
55	0,24	0,51
56	0,23	0,49
57	0,22	0,47
58	0,21	0,45
59	0,20	0,43
60	0,19	0,41

Il résulte de ce tableau que tandis que la fluidité de l'huile d'olives est à températures égales un peu plus de deux fois moindre que celle de spermacéti, la première huile à 43° équivaut sous ce rapport à la seconde à 29°.

Les conséquences de ce fait remarquable sont d'une haute importance.

Nous voyons d'abord que la température est un élément dont il est indispensable de tenir compte dans l'évaluation du degré de fluidité d'une huile ; d'autres éléments surgiront de l'étude du rôle joué par les corps gras interposés entre les surfaces glissantes.

On admet généralement en mécanique que le frottement de glissement ou de roulement d'un métal sur un autre est proportionnel à la pression, mais qu'il est indépendant de la vitesse et de l'étendue des surfaces en contact. S'il en était réellement ainsi dans la pratique, il en résulterait que les transports à grande vitesse n'exigeraient qu'une consommation de charbon très-peu supérieure à celle que nécessitent les transports à petite vitesse. Nous avons en effet réduit à trois les résistances à la traction sur un plan de niveau : le roulement des roues sur les rails, le glissement des fusées des essieux sur leurs coussinets, la résistance de l'air. Négligeons pour un moment cette dernière et admettons que les deux premières soient indépendantes des vitesses.

Nous prenons une locomotive de 25 tonnes (tender compris) à laquelle nous supposerons une force de 100 chevaux. Cette locomotive marchant à 10 mètres à la seconde aura une force de traction totale de 750 kilogr., et entraînera une charge totale de 150 tonnes ou un convoi de 125 tonnes.

Montons cette locomotive sur des roues d'un diamètre moitié moindre, faisons la marcher à la même pression et au même nombre de coups de piston par seconde. Sa consommation en vapeur et charbon sera exactement la même ; sa vitesse deviendra moitié et sa puissance de traction double. Elle pourra donc traîner une charge double ou de 300 tonnes et un convoi de 275 tonnes ; mais la distance parcourue dans le même temps sera moitié moindre. Pour rendre les résultats comparables nous doublons le premier nombre, 125 tonnes, ce qui nous donne pour le rapport des deux effets utiles 1,1 très-voisin de l'unité. Evidemment les choses ne se passent pas ainsi. Nous invoquerions en vain, pour expliquer l'écart entre les conséquences de la loi des frottements et la réalité des faits, la résistance de l'air qui croît rapidement avec la vitesse et l'influence des chocs aux raccords des rails ; cette explication serait insuffisante.

Aussi M. Hirn a-t-il constaté que lorsque les surfaces flottantes appuient à sec l'une sur l'autre, le frottement est indépendant de la vitesse, comme on l'admet en mécanique ; mais que, lorsque les deux surfaces en regard sont abondamment lubrifiées avec une graisse de bonne qualité et suffisamment visqueuse, lorsque la pression qui les maintient en regard n'est pas tellement forte qu'elle puisse expulser l'huile, lorsque enfin on opère avec une suite de vitesses qui ne soient pas telles qu'on ne puisse plus maintenir la température à un degré constant, *les résistances dues au frottement croissnet proportionnellement aux vitesses.* Lorsque les surfaces en regard sont très-peu lubrifiées ou marchent depuis longtemps avec une même ration d'huile, ou bien que la fluidité de cette huile est par trop grande, de telle sorte qu'il y en ait moins d'interposée avec une petite vitesse qu'avec une grande, ou bien encore lorsque la pression est d'une énergie disproportionnée avec l'étendue des surfaces frottantes, les températures étant toujours constantes, la résistance au frottement suit une loi intermédiaire ; elle n'est pas indépendante de la vitesse, mais elle croît moins vite que la vitesse.

On pourrait croire que cette augmentation de frottement avec la vitesse est défavorable à l'emploi des huiles, si l'on ne se rappelait que ces deux genres de frottements sont d'un ordre aussi différent que les lois qui les régissent le sont elles-mêmes. Le frottement à sec l'emporte énormément sur l'autre.

M. Hirn toutefois est arrivé à ce résultat remarquable que, même pour des surfaces travaillant à sec, lorsque la pression est assez faible, la température assez basse et la vitesse assez grande, une couche d'air vient s'interposer entre les deux surfaces et y

former enfin d'une fluidité très-grande, le frottement descend brusquement à une faible valeur et rentre dans la classe des frottements sur corps gras. Le même effet se produit pour l'eau. Réciproquement pour une huile quelle que parfaite qu'elle soit il existe toujours des pressions, des températures ou des vitesses telles que le frottement rentre dans la classe des frottements à sec, qu'il s'élève brusquement en déterminant une destruction rapide des surfaces en contact. Là est l'écueil du graissage à l'huile, surtout pour les chemins de fer.

Ici, la pression est toujours considérable sur les fusées, quelle que soit l'huile employée; le travail résistant, dû au frottement, sera donc élevé lui-même, et d'autant plus que la vitesse sera plus grande. Or, ce travail ainsi absorbé ne disparaît pas, il reprend son premier état, il redevient chaleur. Dans les conditions normales, la chaleur ainsi produite se diffuse rapidement dans la masse de fer qui entre dans la composition des wagons et des locomotives, et la température des fusées s'élève peu. Elle s'élève cependant d'une manière sensible, ce qui tend à au menter la fluidité de l'huile et à réduire les frottements. Mais que l'huile cesse d'arriver assez abondamment ou qu'elle se soit cambouisée par l'usage, le frottement devenant plus énergique, la production de chaleur deviendra plus active et la température montera. Dans le cas d'un graissage insuffisant, la couche d'huile restante acquerra une fluidité de plus en plus grande, elle fuira sous la pression, les surfaces se rapprocheront davantage et pourront arriver jusqu'au contact. L'accroissement de fluidité de l'huile qui est un bénéfice dans les conditions normales, deviendra, par son exagération, une cause de graves désordres. Le mal s'accroîtra ainsi rapidement par sa propre influence. Pour les huiles cambouisées des effets analogues seront produits par le dessèchement de la matière grasse.

Le graissage à l'huile, excellent en principe, présente donc des inconvénients graves dans son application aux chemins de fer. Il exige sur toutes les lignes où il a été conservé une surveillance incessante et de grands frais de nettoyage, outre qu'il est d'un prix élevé. Aussi a-t-on imaginé de nombreux systèmes pour amoindrir ses défauts.

Nous allons passer en revue les principaux d'entre ces systèmes de graissage, avant d'examiner les autres genres de corps gras : graisses proprement dites et savonules.

MARIÉ DAVY.

(La suite prochainement.)

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX.

Émission de 50,000 obligations de 500 francs

ÉMISES A 250 FRANCS

et rapportant 15 francs d'intérêts par an, payables à Paris et à Madrid.

SOUSCRIPTION OUVERTE CHEZ MM. LES FILS DE GUILHOU Jne,

50, rue de Provence.

La Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix vient d'acquérir la ligne de Xérès au Trocadéro.

La ligne entière ainsi complétée aura une étendue de 167 kilomètres.

Pour faire face à cette acquisition, le Conseil d'administration, en vertu des décisions de la dernière assemblée générale, a résolu l'émission de cinquante mille obligations, créées dans les limites déterminées par la loi espagnole du 11 juillet 1860.

Ces obligations sont remboursables à 500 fr. dans une période de quatre-vingt-quatorze ans. Le premier remboursement aura lieu le 1er mai 1862.

Elles rapportent 15 francs d'intérêts par an, payables par semestre, les 1er mai et 1er novembre.

Le paiement des coupons et le remboursement des obligations sorties auront lieu à Paris et à Madrid.

Elles sont émises à 250 francs, payables :
100 francs en souscrivant;
150 francs du 15 au 20 décembre 1860.

Les titres définitifs seront délivrés lors du second et dernier versement. Après le 25 décembre, les intérêts sur les paiements en retard seront calculés à 6 0/0 l'an.

La souscription sera ouverte du 12 *au* 26 *novembre, inclusivement* :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6.

La répartition aura lieu au prorata des demandes.

Néanmoins, les souscriptions de une à dix obligations seront irréductibles, sauf le cas où elles dépasseraient, à elles seules, le montant total de l'émission.

Dans toutes les villes où la Banque de France a des succursales, on peut verser au crédit de MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 8 novembre 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	114,964,323	19
Numéraire dans les succursales	319,580,964	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	987,049	48
Portefeuille de Paris, dont 92,752,008 fr. 75 c. provenant des succursales	261,012,587	24
Portefeuille des succursales, effets sur place	301,768,620	»
Avances sur lingots et monnaies	4,937,660	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,073,800	»
Avances sur effets publics français	27,126,600	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	15,965,700	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	49,283,900	»
Avances sur actions et obligations dans les succursales	32,040,230	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	657,900	»
Avances sur obligations dans les succursales	423,840	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	35,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	53,708,828	13
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	6,195,366	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,899,929	85
Divers	1,907,246	20
	1,347,124,333	32

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527	65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	757,413,025	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	6,515,370	90
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	10,076,752	»
Compte courant du Trésor, créditeur	133,342,637	80
Comptes courants de Paris	175,654,877	49
Comptes courants dans les succursales	34,358,255	»
Dividendes à payer	811,410	75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	4,084,644	33
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	9,257,765	65
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,216,446	20
Divers	4,270,871	31
	1,347,124,333	32

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
COMTE CH. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 octobre 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,996,886 67	5,679,284 46
Espèces à la Banque	2,682,397 59	

Portefeuille :		
Paris.	35,760,558 61	60,615,893 52
Province.	15,552,870 70	
Etranger.	9,302,464 21	
Matières or et argent		1,494,882 00
Immeubles.		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses.		4,720,601 54
Correspondants :		
De province. . .	5,847,631 13	47,200,371 93
Etrangers. . . .	4,1352,740 80	
Crédits sur connaissements et nantissements.		18,212,068 05
Comptes débiteurs des S.-Comptoirs		2,405,640 91
Frais généraux.		252,369 72
Effets en souffrance. — Exercice courant.		10,134 17
Agences à l'étranger.		9,495,919 75
Divers.		14,890,605 45
		165,423,569 66

PASSIF.

Capital.		40,000,000 »
Réserve.		7,358,332 34
Comptes courants d'espèces. . . .		36,759,170 80
Comptes courants d'escompte. . .		1,660,419 03
Comptes créditeurs des S.-Comptoirs :		
Capital.	3,591,003 05	4,820,201 11
Divers	1,229,198 06	
Acceptations à payer.		19,321,650 10
Dividendes à payer.		33,183 88
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers. . . .	8,776,970 80	9,011,692 82
Par faillites du Tribunal de commerce.	234,722 02	
Correspondants :		
De province. . .	16,240,804 99	44,465,304 99
Etrangers. . . .	28,224,500 »»	
Profits et pertes.		951,658 »»
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos.		20,347 21
Divers.		1,015,603 38
		165,423,569 66

Risques en cours au 31 octobre 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	60,615,893 52
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	59,724,441 71
	120,340,335 23

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

Hipp. Biesta.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 octobre 1860.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque...	910,813 18	2,076,776 31
Espèces en caisse.	1,165,963 13	
Effets remis à la caisse.............		5,570 80
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	22,051,033 03	45,913,748 23
— de 31 à 60 jours....	10,451,248 39	
— 61 à 105 jours....	10,392,295 34	
Etrangers.........	640,792 47	
Warrants.........	2,377,479 »»	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragr. 2 et 3)...............		2,908,741 80
Frais de premier établissement.....		185,196 43
Avances sur location...............		560 »»
Frais généraux....................		109,590 73
Comptes courants..................		1,027,760 47
Immeuble social...................		2,178,751 80

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE 0/0 en moins
EST (1)........................	Du 28 oct. au 3 novembre.	1683	1,311,613 91	779 33	1651	1,116,520 57	676 26	15.24	».»»
ORLÉANS (1).....................	28 — 3 — ...	1475	1,417,183 35	960 80	1475	1,287,700 33	873 02	9.14	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	28 — 3 — ...	1406	2,198,623 84	1,563 75	1406	1 887,760 04	1,342 65	10.40	»
OUEST (1).......................	28 — 3 — ...	1213	1,019,746 70	840 70	1191	965,164 16	810 35	3.75	»
NORD (1)........................	28 — 3 — ..	964	1,237,725 73	1,283 94	964	1,170,245 64	1,213 94	5.76	»
MIDI (1)........................	28 — 3 — ...	793	579,423 02	640 18	793	425,653 76	482 46	34.49	»
LYON A GENÈVE (1)................	28 — 3 — ...	231	163,568 36	708 08	231	111,866 94	484 27	46.21	»
ARDENNES (1)....................	28 — 3 — ...	164	80,042 55	488 06	164	75,015 22	457 40	6.70	»
DAUPHINÉ........................	28 — 3 — ...	134	62,055 44	463 10	134	51,126 90	381 54	21.37	»
BESSÉGES A ALAIS (1).............	23 — 3 — ...	33	26,332 15	797 04	33	19,703 40	597 07	33.58	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.......)	21 — 27 octobre....	1430	1,234,136 17	863 03	1320	1,091,370 37	823 43	4.88	»
AUTRICHIENS.....................	28 — 3 novembre.	1323	fl. 502,267 »»	379 64	1323	fl. 365,376 »»	276 17	37.46	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante.....	21 — 27 octobre....	482	333,189 47	691 27	482	231,490 93	480 27	43.93	»
Madrid à Jadraque.....	21 — 27 — ...	103	24,687 23	239 68	57	14,035 71	246 24	»	2.66
Alcazar à Daimiel......	21 — 27 — ...	72	15.695 81	218 »»	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES....	28 — 3 novembre .	275	57,450 »»	208 91	275	56,326 »»	204 82	2.01	».»»
CENTRAL SUISSE..................	28 — 3 — ...	247	113,221 91	458 38	236	85,071 30	360 47	27.16	»
VICTOR-EMMANUEL..................	21 — 27 octobre....	214	135,650 33	633 88	214	114,215 83	533 72	18.76	».»»
NORD DE L'ESPAGNE................	24 — 30 — ...	170	116,612 50	685 95	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE................	14 — 20 — ...	131	39,811 00	303 90	131	35,623 85	271 93	11.75	»
OUEST SUISSE.....................	26 — 1er novembre.	97	43,671 54	450 »»	80	29,095 34	363 69	23.79	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG..............	21 — 27 octobre....	52	10,744 43	206 62	35	4,816 98	137 62	50.13	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

Versements à faire :		
1re émission	30,000,000	50,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000	
		104,406,696 38

Passif.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émiss.	20,000,000 »	
Solde d'immeuble à payer		600,000 »
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre.	1,180,335 25	41,455,121 36
2 1/2 0/0. A 3 jours de vue.	19,634,261 08	
Comptes courants (escomptes et espèces)	20,640,525 03	
Acceptations et effets divers à payer.		241,884 76
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		12,336 45
Profits et pertes (juillet, août, septembre, octobre)		1,251,441 79
Réescompte du dernier semestre		106,809 60
Intérêts et dividendes à payer, solde du 2e semestre 1859		7,368 07
Intérêts et dividendes à payer, pour le 1er semestre 1860 (5 fr. par action, à toucher le 1er novembre)		400,000 »
Fonds de réserve		107,3:3 63
Bénéfices réservés du premier semestre 1860		122,150 92
		104,406,696 08
Effets à échoir en portefeuille		45,913,748 28
Effets en circulation avec l'endossement de la Société		14,248,092 81
		60,161,841 09

Certifié conforme aux écritures :

Le président,

Marquis G. d'Audiffret.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

15 novembre. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône** (Ch. Raabe et Ce). — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Rive-de-Gier. (Voir l'avis publié aux annonces du 3 novembre.)

29 novembre. — **Compagnie linière de Pont-Rémy.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Montmartre, 174, à Paris.

30 novembre. **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry, à 1 heure. (Voir aux annonces.)

6 décembre.— **Chemins de fer de Nassau.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle à Wiesbaden, à 4 heures du soir, au siége de la Compagnie. Dépôt des actions à Wiesbaden, au siége de la Compagnie, et à Paris, chez MM. L. Tenré fils et Ce, banquiers, rue Laffitte, 13.

8 décembre. —**Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié aux annonces du 3 novembre.)

28 janvier 1861.— **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Paiement de 14 fr. 50 c. par action libérée de 300 fr. à titre d'intérêts pour le premier semestre de 1860 ; cette somme viendra en déduction de l'appel de 50 fr. par action, en cours d'exécution. (Voir aux annonces du 6 octobre.)

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Intérêts à raison de 5 0/0 sur les actions entièrement libérées. (Voir l'avis publié à nos annonces du 3 novembre.)

2 novembre. — **Société des anciennes salines de l'Est.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 12 fr. 50 c. par action, avenue Gabriel, 42.

(DIVIDENDES.)

2 novembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. par action, sous déduction de l'impôt. (Voir aux annonces du 3 novembre.)

2 novembre. — **Chemins de fer de l'Est.** Paiement du premier à-compte sur le dividende 1860, soit 20 fr. pour les actions nominatives, et 19 fr. 56 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

2 novembre. — **Société générale de crédit industriel et commercial.**— Paiement de 5 fr. par action, à titre de dividende pour le premier semestre 1860, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

2 novembre. — **Société anonyme des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement de 10 fr. par action nominative, et de 9 fr. 75 c. par action au porteur, à titre d'à-compte sur le dividende de 1860. A Paris, 16, place Vendôme.

2 novembre. — **Société anonyme de Friedrichssegen** (Nassau). — Paiement de 15 fr. par action, formant l'à-compte du dividende pour l'exercice 1860, à Paris, chez M. Gautreau, rue de l'Arcade, 53.

15 novembre. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859, soit 8 fr. 44 c. pour les actions de priorité, et 6 fr. 56 c. pour les actions anciennes, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

1er décembre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Paiement de 20 fr. par action, à titre de premier dividende pour l'exercice 1860 : à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie.

Service des Obligations.

2 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Intérêts sur les obligations de l'emprunt du 1er novembre 1858 (coupon de novembre), à Paris, boulevard de Strasbourg, 68.

Chemin de fer de Graissessac à Béziers. — Ajournement du paiement des intérêts sur les obligations. (Voir l'avis publié aux annonces du 3 novembre.)

APPELS DE FONDS

2 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié à nos annonces du 6 octobre.)

15 au 27 novembre. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Appel de 25 roubles par action, soit 100 fr. en monnaie française. A Paris, au siége de la Société, place Vendôme.

1er au 15 décembre.— **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action formant le huitième et dernier versement. (Voir aux annonces du 27 octobre.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

12 au 26 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Emission à 250 fr. de 50,000 obligations de 500 fr. (Voir l'avis publié à ce sujet, page 920.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

15 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de l'Est.**— Tirage au sort de 601 actions, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg, à 3 heures du soir.

22 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.** — Tirage d'obligations des anciennes Compagnies de Paris à Rouen, Rouen au Havre (divers emprunts), de Versailles (rive droite), Saint-Germain. (Voir les détails à nos annonces.)

REMBOURSEMENTS.

(OBLIGATIONS.)

2 novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations 5, 4 et 3 0/0, sorties au tirage semestriel du 22 septembre, et dont on trouvera le résultat officiel dans le tableau publié dans notre numéro du 29 septembre, page 796.

2 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 15 octobre, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces du 27 octobre.

1er avril 1861. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Remboursement à 500 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 8 novembre 1860. (Voir le résultat officiel à nos annonces de ce jour.)

F. G.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1003 kilomètres.
1859 — 951 —

12e année. — 44e semaine.

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

176.633 Voyageurs	420 235 31
Bagages, Marchandises, etc.	891.378 60
Total	1.311.613 91
Recettes antérieures	52.158.909 83
Total	53.470.523 74
44e semaine de 1860	1.311.613 91
Semaine correspondante de 1859	1.116.520 57
Différence	195.093 34
Recettes depuis le 1er janvier 1860	53.470.523 74
— — 1859	49.859.890 72
Différence	3.610.633 02

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil.

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

108.796 Voyageurs	460.829 39
Bagages, Marchandises, etc.	956 353 96
Total	1.417.183 35
Semaine correspondante de 1859	1.287.700 33
Semaine correspondante de 1858	1.193 036 26
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	129.483 02
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	224.147 09
Recettes depuis le 1er janvier 1860	55.711.234 44
— — 1859	54.572.615 75
Différence en faveur de 1860	1.138.618 69

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ETABLISSEMENT
Octobre 1860.

Section de Coutras à Périgueux.
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

18.520 Voyageurs	70.497 19
Bagages, Marchandises, etc.	59.107 94
Total	129.605 13
Mois correspondant de 1859	67 273 30
Différence	62.331 83
Recettes depuis le 1er janvier 1860	676.132 69
— — 1859	510.309 52
Différence	165.823 17

Ligne de Montauban à St-Christophe
1860. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

18.322 Voyageurs	43.716 60
Marchandises, etc.	117.732 41
Total	161.449 01
Mois correspondant de 1859	153.791 64
Différence	1.657 37
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	1.619.665 95
— — 1859	1.257.933 01
Différence	361.732 94

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

90.424 Voyageurs	53.536 70
Bagages, Marchandises, etc.	2.594 17
Total	56.305 89
Mois correspondant de 1859	»
Différence	172 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	532.871 11
— — 1859	523.692 44
Différence	9.178 67

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 69 kilomètres.

4.484 Voyageurs	19.206 94
Bagages, Marchandises, etc.	77.812 09
Total	97.019 93
Recettes depuis le 1er janvier 1860	853.634 29

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1116 —
1858 — 1355 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

100.840 Voyageurs	730.325 84
Bagages et Marchandises	1.468 298 »»
Total	2.198.623 84
Semaine correspondante de 1859	1.887.766 04
— — de 1858	1.729.159 47
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	310.857 80
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	469.464 37
Recettes depuis le 1er janvier 1860	83.459.098 59
— — 1859	85.605.356 82
Différence	2.146.263 23

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 464 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

52.594 Voyageurs	106.578 60
Bagages et Marchandises	269.175 60
Total	375.754 20
Semaine correspondante de 1859	369.512 95
Différence	6.241 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	15.067.760 30
— — 1859	13.095.718 50
Différence	1.972,041 80

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1191 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

325.507 Voyageurs	470.183 90
Marchandises, etc. — Grande vitesse	92.548 10
— — Petite vitesse	457.014 70
Total	1.019.746 70
Semaine correspondante de 1859	965 164 16
Différence	54.582 54
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	43.761.153 80
— — 1859	42.023.635 77
Différence	1.737.518 03

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

158.366 Voyageurs	375.580 »»
Bagages, Marchandises, etc.	862.145 73
Total	1.237.725 73
Semaine correspondante de 1859	1.170.245 64
Différence	67.480 09
Recettes depuis le 1er janvier 1860	50.497.705 80
— — 1859	47.955.428 70
Différence	2.542.277 10

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 19 kilom.

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

2.745 Voyageurs	2.326 60
Bagages, marchandises, etc.	51 55
Total de la semaine	2.378 15
Recettes depuis le 4 juin 1860	49.263 21

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859 — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 240 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860

63.781 Voyageurs	194.000 07
Bagages, Marchandises, etc.	318.409 06
Total	579.423 02
Semaine correspondante de 1859	425.653 76
Différence	153.769 26

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	21.150.188 7
— — 1859	19.051.362 0
Différence	2.098 826 03

NOUVEAU RÉSEAU. — Octobre 1860

Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.
Longueur exploitée : 90 kilomètres.

22.155 Voyageurs	43.049 84
Bagages, Marchandises, etc.	34.273 21
Total	77.323 0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	618.086 83

LYON A GENEVE.

1860. Longueur exploitée : 151 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860

18.604 Voyageurs	59.413 1
Bagages et Marchandises	104.155 26
Total	163.568 36
Semaine correspondante de 1859	111 866 94
Produit kilométrique annuel, en 1860	36.921 74
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 en plus.	46.22 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 en plus	44.90 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.702 870 43
— — 1859	5.325.870 30

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.

1860. — Longueur exploitée 161 kilomètres.
1859. — — 161 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

12.012 voyageurs	20.845 58
Bagages, Marchandises, etc.	59.196 97
Total	80.042 55
Semaine correspondante de 1859	75.015 22
Différence	5.027 33
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.036.295 85
— — 1859	2.735.113 16
Différence	301.182 69

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860

14.283 Voyageurs	28.568 40
Bagages, Marchandises, etc.	33.487 04
Total	62.055 44
Semaine correspondante de 1859	51 126 99
Différence	10 929 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.423.787 85
— — 1859	2.283.618 70
Différence	140.169 15

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

Voyageurs	1.756 50
Bagages, Marchandises, etc.	24.565 65
Total	26.322 15
Semaine correspondante de 1859	19.703 40
Différence	6.618 75
Recettes depuis le 1er janvier 1860	980.389 60
— — 1859	1.008.402 45
Différence	28.012 85

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 21 au 27 octobre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1205 kil. — — 1859, 1102 kil.

85.371 Voyageurs	247.278 77
Bagages et Marchandises	626.246 13
Transports militaires	233.226 12
Total	1.106.751 02
Semaine correspondante de 1859	982.938 92
Différence	123.812 10

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 224 kil.

30.831 Voyageurs	96.743 75
Bagages et Marchandises	28.302 40
Transports militaires	2.339 »»
Total	127.385 15
Semaine correspondante de 1859	108.931 95
Différence	18.453 20

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1429 kil. — 1859, 1326 kil.

En 1860	1.234.136 17
En 1859	1.091.870 87
Différence	142.265 30

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1429 kil. — 1859, 1326 kil.

En 1860	37.843.516 »»
En 1859	50.288.070 08
Différence	12.444.554 02

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab
1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —
Du 28 octobre au 3 novembre 1860

44.716 Voyageurs .... En florins	129.052 »»
1.174.609 »» quintaux Marchandises	373.215 »»
Total	502.267 »»
Semaine correspondante de 1859	365 376 »»
Différence	136.891 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	16.186.591 »»
— — 1859	14.998.553 »»
Différence	1.188.038 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —
Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

26.516 Voyageurs	28.687 »»
Marchandises et Bagages	28.772 »»
Total	57.459 »»
Période correspondante de 1859	56.328 »»
Différence	1.131 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.689.460 09
— — 1859	2.504.108 80
Différence	185.351 29

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 21 au 27 octobre 1860.

Ligne d'Alicante.
1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

13.657 Voyageurs	77.868 98
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	10.006 25
— (petite vitesse)	245.314 24
Total de la semaine	333.189 47

Ligne de Saragosse.
Section de Madrid à Jadraque.
1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

9.359 voyageurs	18.329 82	24.687 23
Bagages, March. (gr. vit.)	1.260 94	
Marchandises (petite vit.)	5.096 47	

Ligne de Ciudad-Real.
Section d'Alcazar à Daimiel.
1860. — Longueur exploitée ; 72 kilomètres.

1.820 Voyageurs	5.509 94	15.695 81
Bagages, March. (gr. vit.)	718 56	
Marchandises (petite vit.)	9.467 31	

Total des trois lignes réunies	373.572 51
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860	13.693.475 05
Total	14.067.047 56

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1859. — 236 —
Du 28 octobre au 3 novembre 1860

34.906 Voyageurs	54.738 10
Bagages, Marchandises	58.483 81
Total	113.221 91
Semaine correspondante de 1859	85.071 39
Différence	28.150 52
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.070.927 25
— — 1859	4.447.760 59
Différence	623.166 65

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —
Du 21 au 27 octobre 1860.

31.017 Voyageurs		57.788 10
Bagages, Marchandises, etc.		44.588 05
Recettes diverses		1.153 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis		29.178 58
Transports militaires		2.941 10
Total		135.650 33
Recettes correspondantes de 1859	107.452 74	114.215 83
Transports militaires	6.763 09	
Différence		21.434 50
Recettes depuis le 1er janvier 1860		5.390.666 59
— — 1859		6.015.573 81
Différence		624.907 22

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.
Ouverture 1er août. 22 septemb. 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.
Du 24 au 30 octobre 1860.

Voyageurs	13.124 15
Marchandises	103.488 35
Total	116.612 50
Produit annuel par kilomètre	35.866 »»
Recettes antérieures	918.655 16
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.035.267 66

SÉVILLE — XERES — CADIX.

Longueur exploitée 104 kilomètres.
32e semaine, du 14 au 20 octobre.

4,757 Voyag., bagag. et marchand.	23.877 25
Recettes antérieures depuis le 1er mars	920.708 44
Total	944.665 69

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
Du 14 au 20 octobre 1860

42e semaine	27.996 10
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	39.811 90
Semaine correspondante de 1859	35.623 85
Différence	4.188 05
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.722.655 20

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.
1860 Longueur exploitée : 97 kilomètres
Du 26 octobre au 1er novembre 1860.

15.331 Voyageurs	23.362 80
Bagages, Marchandises, etc.	20.308 74
Total	43.671 54
Semaine correspondante de 1859	29.095 34
Différence	14 576 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.712.319 35
— — 1859	1.347.741 31
Différence	364.578 04

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860 Longueur exploitée : 52 kilomètres
Du 21 au 27 octobre 1860.

4.052 Voyageurs	4.834 25
Bagages, articles de messagerie.	322 97
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	5.587 21
Total de la semaine	10.744 43
Recettes antérieures	348.777 86
Total général	359 522 29
43e semaine de 1860	10.744 43
Semaine correspondante de 1859	4.816 98
Différence	5.927 45

ANVERS A GAND.

Octobre 1860.	68.228 87	10 1ers mois 1860	649.678 42
Octobre 1859.	65.187 91	id. 1859	607.377 43
Différence	3.040 96		42.300 99

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 14 kilomètres.

2me quinzaine d'octobre 1860	7.870 75
— — 1859	8.011 35
Différence	140 60

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Septembre	122.445 89	95.391 09	27.054 80	28.36
9 1ers mois	993.595 37	848.104 57	145.490 80	17.15

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Septembre	1,111,608 63	965,451 31	146,217 32	15.14
9 1ers mois.	11,205,273 »»	10,276,712 30	928,560 70	9.04

OMNIBUS DE PARIS

Du 28 octobre au 3 novembre 1860

		Par journée d'Omnibus de Paris.	Par journée d'Omnibus de Banlieue
Recettes	277.380 05	81 69	50 91
Semaine correspondante de 1859	265.187 15	81 82	47 03
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	12.124.195 75	83 97	48 64
Période correspondante de 1859	12.454.270 05	86 53	55 50
Différence	330.075 30	2 56	6 86

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU.

Section du Bourbonnais.

Tirage au sort des obligations d'Andrezieux à Roanne.

Dans sa séance publique du 8 novembre 1860, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort de 80 obligations du premier ordre et de 40 obligations du deuxième ordre, d'Andrezieux à Roanne, remboursables au 1er avril 1861.

Le sort a désigné les titres numérotés :

Premier ordre.

De 101	à	120......	20
De 141	à	160......	20
De 301	à	320......	20
De 3401	à	3420......	20
Total,			80

Deuxième ordre.

De 1261	à	1280.....	20
De 1781	à	1800.....	20
Total,			40

Les obligations seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du 1er avril prochain, dans les bureaux de la Compagnie (section nord), rue de la Chaussée-d'Antin, 7, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le tirage de 601 actions à rembourser au pair, à partir du 1er janvier prochain, conformément à l'article 49 des statuts, aura lieu le 15 novembre courant, à 3 heures, dans une des salles de l'administration, à la gare, rue et place de Strasbourg.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Tirage d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie qu'il sera procédé en séance publique, le jeudi 22 novembre 1860, à une heure et demie de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, 124, rue Saint-Lazare, au tirage au sort :

1° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, emprunts 1847, 1849 et 1854, remboursables le 1er décembre 1860 ;

2° Des obligations des anciennes Compagnies des chemins de fer de Rouen au Havre, emprunt 1848 ; de Versailles (rive droite), emprunt 1843, et de Saint-Germain, emprunts 1842 et 1849, remboursables le 1er janvier 1861 ;

3° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, emprunts de 1845 et 1847, remboursables le 1er mars 1861.

CHEMINS DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle qui devait avoir lieu le 31 octobre dernier, est remise au *vendredi 30 novembre courant*, à 1 heure, à Chambéry.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette assemblée, qui sera appelée à délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents et quelle que soit la portion du capital représentée.

Les titres seront reçus tous les jours, de 11 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés, jusqu'au 27 de ce mois, à 1 heure :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 2 novembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le secrétaire, L. LE PROVOST.

CHEMINS DE FER

DE NASSAU.

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Nassau sont prévenus que, conformément aux articles 32, 34, 38, 40 et 45 des statuts de la Société, l'assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu le 6 décembre prochain, à 4 heures de relevée, à Wiesbaden, aux bureaux de la Compagnie, Mark Strasse, 22, où les dépôts d'actions pourront être faits, et où les cartes d'admission pour l'assemblée seront délivrées.

Le dépôt des actions pourra également avoir lieu à Paris, chez MM. L. Teuré fils et Ce, rue Laffitte, 13.

Cette assemblée ordinaire sera transformée en une assemblée générale extraordinaire dans le cas où la liquidation de la Société serait prise en considération.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE

Paiement du dividende.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de la Société de Silésie, que la seconde moitié du dividende de l'exercice 1859, soit 8 fr. 44 c. pour les actions de priorité, et 6 fr. 56 c. pour les actions anciennes, sera payé à partir du 15 novembre prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de 10 heures à 2 heures ;

A Augleur (Belgique), à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne ;

A Breslau, àla caisse de la Société, ou chez MM. C.-F. Loebbecke et Ce, et Ruffer et Ce ;

A Berlin, chez MM. Breest et Gelpeke ;

A Francfort-sur-Mein, chez M. A. Niederhofheim.

COMPAGNIE LINIÈRE

DE PONT-RÉMY.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale de fin d'année le jeudi 29 novembre 1860, à 3 heures, au siége social, rue Montmartre, 174, à Paris.

L'assemblée délibérera sur l'acquisition d'un immeuble.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires :

1° Qu'un à-compte de 20 fr. sur le dividende de l'exercice 1860 sera payé par action ancienne, à partir du 1er décembre prochain ;

2° Que le droit à retenir sur les actions au porteur (coupon n° 10), en exécution de la loi du 23 juin 1857, est de 40 centimes par action.

Les paiements auront lieu à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, quai de la Joliette, 2 ; à Bordeaux, quai de Bacalan, 36 ; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, rue Impériale, 13.

SERVICES MARITIMES DES Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 4 novembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 11 novembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les affaires ont enfin repris cette semaine une activité qu'on peut considérer comme décisive; l'aspect de la Bourse s'est modifié complétement en quelques jours et la spéculation à la baisse, obligée de recourir à des efforts désormais inutiles, s'est bravement rejetée du côté des acheteurs; des demandes importantes ont déterminé une hausse qui s'est produite dans d'excellentes conditions, sans trop de rapidité et sans trop d'engouement. Au reste, les réalisations de bénéfices ont offert jusqu'à ce jour une certaine résistance à l'enlèvement trop spontané du marché, et on peut s'attendre à un mouvement durable, si des événements politiques ne viennent se jeter à la traverse. Mais de ce côté aussi la confiance a remplacé les inquiétudes, et tout permet d'espérer que la paix ne sera pas troublée. Dans la situation actuelle, en présence du coupon prochain de la rente, de l'abondance des capitaux, des excellentes dispositions des esprits et de l'approche de la fin d'année, on doit croire à un mouvement persistant et sérieux.

Les actions de la Banque de France, le Crédit mobilier, les anciennes et nouvelles actions du Comptoir d'escompte, celles du Crédit commercial et du Crédit foncier, ainsi que la plupart des valeurs des chemins de fer, ont obtenu une amélioration importante. La cote des chemins de fer est également en hausse. En résumé, l'ensemble de la semaine est très favorable.

Samedi. — La liquidation des valeurs s'est faite dans des conditions aussi bonnes que celle de la rente et à des cours généralement plus élevés. Ce mouvement était dû d'abord à des appréciations de plus en plus pacifiques de la situation politique et ensuite à une position de place qui créait de grands besoins de titres en liquidation. Les deux dépêches de Londres n'accusaient pas de changement sur les consolidés qui restent à 93. Voici les cours de compensation établis pour la liquidation : Mobilier, 720; Foncier, 905; Orléans, 1,377 50; Nord, 980; Nord nouveau, 870; Est, 627 50; Lyon, 925; Midi, 515; Ouest, 565; Genève, 355; Autrichiens, 492 50; Dauphiné, 585; Sardes, 385; Lombards, 487 50; Saragosse, 565, Romains, 355; Séville, 520; Barcelone, 460; Pampelune, 475; Ardennes, 440; Ardennes nouvelles, 430. Tous ces cours sont ceux qui se débattaient depuis le commencement de la Bourse. Ils sont en général plus élevés que ceux de la liquidation précédente. Il n'y a eu guère de baisse un peu prononcée que sur l'Est, dont le cours de compensation était 640 il y a un mois. Les valeurs financières qui ne se négocient qu'au comptant étaient négligées à raison de la liquidation. Il y avait cependant des demandes sur la Caisse générale des chemins de fer à 300. Les Voitures étaient lourdes à 75. Les obligations gardaient toujours une remarquable fermeté et variaient de 298 75 à 302 50 et 305. Les obligations romaines et celles de Reus sont demandées à 238 75. Le 3 0/0 est resté à 69 50; le Mobilier, à 725; l'Orléans, à 1,373 75; le Nord, à 977 50; le Lyon à la Méditerranée, à 922 50; les Autrichiens, à 493 75.

Lundi. — La fin de la liquidation amène des rachats qui font monter la rente, et les autres valeurs participent, dans une proportion plus ou moins grande, à l'élévation des cours. La première dépêche de Londres n'accusait pas de changement sur les consolidés, mais la seconde marquait 1/8 de hausse. Le Mobilier a débuté à 730, est revenu à 728 75 et a repris à 735, cours qui est offert en ce moment. La rente tendait à prendre le cours de 70 fr., sur lequel le débat devra s'établir. Elle a débuté à 69 70, et s'est élevée sans réactions à 69 95. Les chemins sont très-bien tenus, bien que leur hausse soit moins sensible, parce que le découvert était moins important sur ces valeurs. L'Orléans est à 1,385; le Nord, à 982 50; le nouveau, à 890; l'Est, à 630; le Lyon, à 930; le Midi, à 521 25; l'Ouest, à 570; les Autrichiens, à 497 50; les Lombards, à 491 25; les Romains, à 337 50; le Séville à Xérès, à 520; le Barcelone, à 463 75. Il n'y a jusqu'à présent aucun cours sur les valeurs financières et industrielles, tant l'attention est absorbée par le mouvement des valeurs de spéculation. Les obligations ne donnent lieu également qu'à fort peu d'affaires, mais leurs cours ne varient pas. Le marché des primes est aussi peu animé. Elles se négocient sur la rente, sur le Mobilier et sur les chemins à des écarts fort minimes. La fin de la Bourse était plus calme, et quelques réalisations de bénéfice ont enrayé le mouvement de hausse. La clôture a eu lieu avec un avantage marqué sur celle de samedi. Le 3 0/0 reste à 69 90; le Mobilier, à 731 25; l'Orléans, à 1,387 50; le Nord, à 988 75; le Lyon à la Méditerranée, à 928 75; les Autrichiens, à 502 50.

Mardi. — La Bourse a débuté dans les meilleures dispositions et avec beaucoup d'activité. Les idées de hausse avaient tout à fait prévalu. La rente a débuté à 69 90. Une lutte très-vive s'est engagée sur ce prix. On a coté à diverses reprises 69 85 et 69 95; les vendeurs défendaient opiniâtrement les abords du cours de 70 fr. Ce cours a cependant été atteint vers une heure et demie; mais la situation du marché s'est aussitôt détendue; de nombreux ordres de vente avaient été donnés de 69 95 à 70 fr. La rente a rétrogradé d'abord à 69 90. La clôture s'est faite à 69 80 à terme, et à 69 75 au comptant. Pendant la première heure de la Bourse, toutes les valeurs montaient. L'Orléans s'était élevé à 1,390; le Nord ancien, à 990; le Lyon, à 930. Il y a eu un peu de réaction sur ce marché en clôture comme sur celui de la rente. L'Orléans est redescendu à 1,385; le Nord, à 985; le Lyon, à 927 50. L'Ouest était ferme à 567 50. Le Midi a débuté à 525 et ferme à 520. L'Est a fléchi de 3 75 à 626 75. Le Genève était calme à 365; le Béziers à 87 50. Les Autrichiens se sont tenus à 501 25, puis à 498 75. Les Lombards ont fléchi de 3 75 à 493 75. Les actions du Victor-Emmanuel étaient demandées à 395; celles des chemins Romains, à 337 50 et 340. On achetait des Séville-Cadix au comptant à 520; des Pampelune, à 478 75; des Barcelone, à 465. Les Saragosse ont fait 560. Le Comptoir d'escompte était à 660; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 112 50; la Caisse générale des chemins de fer, à 300; les Ports de Marseille, à 422 50.

Mercredi. — Le marché était fort calme, et les cours de la rente sont restés stationnaires entre 69 fr. 70 et 80 c. Les craintes d'une augmentation de l'escompte par la Banque d'Angleterre pesaient sur le marché. Les idées de hausse entretenues par la perspective du coupon dominaient toujours. Vers la fin de la Bourse, la rente se négociait à 69 82 1/2. Les actions de la Banque de France ont monté de 15 fr., à 2,880. Le Crédit mobilier a varié de 726 25 à 735, à terme. Au comptant, cette valeur n'a pas varié, et est restée à 730. Le marché des chemins était aussi immobile que celui de la rente. L'Orléans ferme à 1,387 50; le Lyon, à 968 75; le Nord, à 981 25; l'Est, à 625; l'Ouest, à 567 50; l'Autrichien, à 503 75, et le Lombard, à 482 50. Parmi les valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 645; les Omnibus de Paris, à 925; les Caisse Mirès, à 300; les Gaz de Paris, à 812 50; les Ports de Marseille, à 420.

Jeudi. — Les bonnes dispositions et la hausse continuent. Cette hausse s'explique par les améliorations positives qui se produisent dans la situation. Les besoins de fin d'année rendent plus pressantes les demandes de numéraire. On parle moins d'une augmentation du taux de l'escompte à Londres; mais il est tout naturel que les affaires commerciales sortant enfin de leur longue apathie, fassent naître des besoins de numéraire. Ces interprétations sont bien celles qui prévalent à la Bourse, puisque des demandes très-nombreuses, dès le début, tendent à élever les cours. La liquidation au Stock-Exchange s'est faite en hausse, comme la nôtre, avec un report de 1/8 pour décembre. La rente s'est placée tout de suite à 70 fr. Ce cours a été disputé assez vivement, mais il a pu se maintenir et il a servi de base à la réponse des petites primes de la veille pour le lendemain. On cote 70 10. Le Mobilier, ouvert à 735, s'est élevé à 747 50. Les chemins participent plus ou moins à l'essor de la rente et du Mobilier. L'Orléans est à 1,390; le Nord, à 985; le Lyon, à 913 75; les Autrichiens, à 508 75; les Lombards, à 585; le Saragosse, à 555; le Séville, à 525; le Pampelune, à 475; le Barcelone, à 465. La Banque de France s'est élevée à 2,900. Les autres valeurs financières et industrielles sont négligées; cependant on demande la Caisse générale des chemins de fer à 300.

Vendredi. — Le bilan de la Banque de France, qui est satisfaisant; les hautes recettes des chemins de fer publiées aujourd'hui, et les bonnes dispositions générales du marché soutiennent la hausse. Le 3 0/0, ouvert à 70 15, ferme au même cours, après avoir conservé une grande fermeté pendant toute la bourse. Le Crédit mobilier est en hausse de 10 fr. La plupart des actions de chemins de fer s'améliorent malgré des réalisations. Le Lyon a varié de 915 à 916 25; l'Orléans, de 1,393 75 à 1,395; cependant le Nord est resté à 990; l'Est, à 613 75; mais les manœuvres qui avaient déprécié cette dernière valeur sont percées à jour, et elle va regagner bien vite ce qu'elle a perdu. Les chemins espagnols sont bien tenus.

F. Gaimard.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Comptant	Dénomination.	Dernier cours conspt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Dern. divid.	Époque du payement des revenus	Intérêts
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	303 »»	150.000	500	»	[illegible]	25 »»
A	[illegible]	709 »»	0.000	500	»	[illegible]	62 50
Ctv.	[illegible]	488 75	[illegible]	1/7500	[illegible]	[illegible]	30 »»
C	Comptoir [illegible] Bonnard et Ce	60 »»	25.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
A	[illegible]	113 75	7.000	[illegible]	[illegible]	mai novembre	7 50
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
A	[illegible]	»	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	»	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	37 »»
A	[illegible]	»	1.200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Mélusine	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Aigle	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	25 »»
A	Sauvegarde	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	30 »»
A	[illegible]	»	1.000	3.000	[illegible]	[illegible]	néant.
A	[illegible]	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	30 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	3000 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	160 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	600 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	300 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	100 »»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	250 »»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	235 »»
A	[illegible]	»	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	160 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	200 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	50 »»
A	Nord	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	55 »»
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	300 »»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	3.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Caisse paternelle	»	12.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS TERRE.						
A	Omnibus de Paris	905 »»	24.000	500	»	janvier juillet	61 »»
A	— [illegible] de jouissance	[illegible]	24.000	1/34000	»	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	65 »»	40.000	100	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Omnibus de Londres	31 25	250.000	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Ce imp. des Voitures de Paris	77 »»	160.000	[illegible]	»	[illegible]	néant
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	121 »»	27.000	[illegible]	[illegible]	avril octobre	[illegible]
A	— actions de jouissance	92 50	[illegible]	1/62000	[illegible]	[illegible]	8 33
A	Bourgogne, actions de capital	980 »»	22.000	1.000	[illegible]	avril octobre	50 »»
A	— act. de jouissance	[illegible]	22.000	1/22000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1.000	[illegible]	avril octobre	50 »»
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.000	1.000	[illegible]	avril octobre	50 »»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	600	5.000	[illegible]	juillet août	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	14.250	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Sambre française canalisée	[illegible]	2.200	1.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	40.000	333 33	[illegible]	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	432 50	24.000	1/24000	[illegible]	avril octobre	20 »»
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	7.650	1.000	[illegible]	[illegible]	15 »»
A	Pont de Rouen	[illegible]	500	1.000	[illegible]	janvier juillet	11 »»
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	[illegible]	[illegible]	51/20 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	4.000	1.000	[illegible]	[illegible]	31/40 0/0
	TRANSPORTS EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Ce	[illegible]	10.000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
A	Marc-Fraissinet et Ce	112 50	»	»	[illegible]	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	615 »»	80.000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
A	— (action non coliée)	[illegible]	30.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	80.000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.500	1/17500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	165 »»	20.000	1/20000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C	Armement [illegible] et Ce	[illegible]	30.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Ctv.	Haute-Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre	néant.
Ctv.	Centre-du-Flénu	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30 »»
Ctv.	Puits-de-Loup-Sud	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	»
Ctv.	Montieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40 »»
C	Blanzy	[illegible]	30.000	[illegible]	[illegible]	février août	32 »»
A	[illegible]	[illegible]	1.500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Charleroi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	21 »»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/6830	[illegible]	[illegible]	»
A	Épinac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Loire	138 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12 50
A	Mont Rambert et la Béraudière	121 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9 »»
A	Saint-Étienne	118 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Rive-de-Gier	218 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	11.200	1/11200	[illegible]	[illegible]	»
A	Grand'Combe	550 »»	21.000	1/21000	[illegible]	janvier juillet	60 »»
A	[illegible]	40 »»	»	500	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	43 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mai novembre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	6.720	250	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	160 »»	30.000	500	»	[illegible]	[illegible]
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.540	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglaise	100 »»	10.200	100	»	[illegible]	17 50

Comptant	Dénomination.	Dernier cours conspt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Dern. divid.	Époque du payement des revenus	Intérêts
	MINES.						
C	Vieille-Montagne	[illegible]	50.500	100	»	août	néant.
A	[illegible]	[illegible]	1.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible], plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	[illegible]	525 »»	50.000	50	»	mai novembre	10 »»
A	Nouvelle-Montagne, [illegible]	125 »»	8.000	1.000	»	[illegible]	75 »»
A	Stolberg et Westphalie, privil.	[illegible]	60.000	375	»	octobre	15 »»
A	— non privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Carpentrie, 1/[illegible]	120 »»	3.000	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, [illegible] non privil.	147 50	[illegible]	375	4	mai novembre	18 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	542 50	30.000	1/30000	»	[illegible]	40 »»
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	16.000	1/16000	»	juin décembre	15 »»
C	Creusot (Schneider et Ce)	970 »»	25.000	500	»	juin décembre	60 »»
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	[illegible]	»
A	Basse-Indre	[illegible]	8.000	500	»	avril octobre	20 »»
A	Chatillon et Commentry	[illegible]	60.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	[illegible]	10.000	1/10000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	8.000	1/[illegible]	»	[illegible]	30 »»
C	Fourchambault	[illegible]	60.000	1/60000	»	[illegible]	12 »»
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	64.000	1/64000	»	mai novembre	85 »»
C	[illegible]	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
C	Méditerranée (forges et chant.)	735 75	16.000	1/16000	»	[illegible]	60 »»
C	Firminy	[illegible]	»	500	»	[illegible]	21 »»
A	Pont-Évêque [illegible]	[illegible]	»	500	»	[illegible]	»
A	[illegible] Belgique	[illegible]	10.000	500	»	avril octobre	45 »»
A	[illegible]	[illegible]	5.000	[illegible]	»	[illegible]	40 »»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	[illegible]	650 »»	15.000	500	»	septemb. mars	50 »»
C	[illegible]	[illegible]	1.000	500	»	juin décembre	25 »»
C	[illegible]	[illegible]	2.350	525	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	1.000	500	»	[illegible]	75 »»
	IMMEUBLES.						
A	[illegible]	[illegible]	21.500	1/21500	»	[illegible]	18 50
A	Compagnie immobilière [illegible]	142 50	240.000	100	»	janvier juillet	7 »»
Ctv.	[illegible] Louis-Napoléon	[illegible]	[illegible]	250	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	835 »»	110.000	1/110000	»	mai novembre	40 »»
C	Union des Gaz	85 »»	20.000	250	»	juin et [illegible]	néant.
C	[illegible] de Paris	172 50	32.000	1/32000	»	avril octobre	8 85
C	[illegible]	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »»
C	[illegible]	[illegible]	1.200	500	»	mars septemb.	[illegible]
C	[illegible] Sèvres, etc.	[illegible]	»	500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	2.000	1.000	»	[illegible]	25 »»
C	[illegible]	[illegible]	600	300	»	[illegible]	15 »»
C	[illegible]	[illegible]	1.050	1/1050	»	[illegible]	12 »»
A	[illegible]	[illegible]	2.000	1/[illegible]	»	janvier juillet	65 »»
A	[illegible], Vienne et Lyon	[illegible]	2.500	1/2500	»	[illegible]	77 50
C	[illegible]	[illegible]	1.000	1/1000	»	[illegible]	100 »»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
A	Comp. Centrale [illegible] (13 villes)	[illegible]	6.300	500	»	janvier juillet	23 33
	FILATURES.						
A	[illegible]	305 »»	[illegible]	500	»	[illegible]	12 »»
A	[illegible]	[illegible]	18.000	500	»	janvier juillet	37 »»
C	[illegible]	[illegible]	1.000	500	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	5.000	1.000	»	[illegible] avril	6 65
	JOURNAUX						
C	Siècle	[illegible]	2.[illegible]	1/2400	»	[illegible]	125 »»
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, Journal de l'Empire)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	45 »»
C	Droit	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	1100 »»	2.400	1.000	»	[illegible]	750 »»
C	Montluçon	[illegible]	21.500	500	»	[illegible]	néant.
C	Cirey [illegible]	417 50	32.000	500	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Ce. Vidanges	[illegible]	24.[illegible]	500	»	[illegible]	20 »»
C	Caoutchouc souple	[illegible]	2.[illegible]	500	»	[illegible] mars	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	91.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Compagnie générale des Eaux	325 »»	80.000	250	»	[illegible]	10 »»
C	2 cirques (L. Dejean et Ce)	[illegible]	1.600	250	»	5 févr. juillet	10 »»

Cours	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours conspt.	Nombre	Taux de remboursement	Intérêt	Époque du payement des intérêts	Intérêts annuels
»	Ce imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	54	[illegible]	5 »»
50	Ports de Marseille	107 50	30.000	500	15	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Messageries imp. (Serv. marit.)	520 »»	12.000	500	[illegible]	avril octobre	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1.250	[illegible]	[illegible]	50 »»
»	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février août	50 »»
»	Grand'Combe [illegible]	[illegible]	6.000	1.250	[illegible]	1er mars, oct.	[illegible]
»	— nouvelles	628 50	10.000	1.250	50	1er avril oct.	[illegible]
»	[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
370	[illegible]	[illegible]	[illegible]	125	[illegible]	mars septemb.	7 50
160	Vieille-Montagne	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	25 »»
»	Aveyron (Decazeville) 1856-57	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	25 »»
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	295 25	[illegible]	300	[illegible]	avril octobre	15 »»
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible]	20.000	500	[illegible]	mai novembre	15 »»
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible]	2.180	312 50	[illegible]	30 juin déc.	15 »»
[illegible]	— [illegible]	[illegible]	7.000	500	[illegible]	31 mars sept.	15 »»
[illegible]	J.-F. [illegible] et Ce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	25 »»
[illegible]	Rue Impériale de Lyon	537 50	»	525	[illegible]	[illegible] janv. juillet	25 »»
»	Gaz de Paris	471 25	25.800	500	15	janvier juillet	25 »»
[illegible]	Union des Gaz	[illegible]	12.127	250	15	janvier juillet	15 »»
[illegible]	Gaz de Lyon	[illegible]	3.000	500	[illegible]	15 mai nov.	15 »»
»	[illegible] de Marseille	[illegible]	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 3 AU 9 NOVEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 3 Compt.	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Compt.	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Compt.	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Compt.	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Compt.	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Compt.	Vendredi 9 Terme
1175	2026	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859.	avril 1860.	Orléans	1175 75	1376 25	1365 ..	1367 50	1365 ..	1366 ..	1367 50	1367 50	1367 50	1370 ..	1387 50	1390 ..
909	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	juillet 1860.	Nord ancien	950 ..	960 ..	963 ..	963 75	963 ..	963 75	961 25	961 25	957 50	960 ..	960 ..	965 ..
»	»	»	83 331	400	200	4 0/0	juillet 1860.	Nord nouveau	895 ..	..	898 75	..	892 50	892 50	895 25	895 ..	898 75	895 ..	895 ..	900 25
»	»	»	41 667	»	»	»	»	Nord sortis au 1er tirage	930 ..	..	..	..	935 ..	..	945 ..	..	947 50	..	950 ..	..
1018	1930	99	580.000	500	»	32 70 pour 1859.	mai 1860.	Est	625 ..	626 75	632 50	630 ..	630 75	630 ..	625 ..	626 25	612 50	618 ..	612 50	613 75
1163	3536	»	623.000	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1859.	Paris-Méditerranée	922 50	923 75	920 75	925 75	927 50	917 50	906 75	904 75	911 25	913 75	913 75	915 ..
798	1621	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859.	juillet 1860.	Midi	517 50	521 25	521 25	522 50	520 ..	517 50	520 ..	521 25	522 50	523 75	522 50	525 ..
1108	2114	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	avril 1860.	Ouest	563 75	565 ..	565 ..	570 ..	567 50	567 50	567 50	567 50	564 75	564 75	565 75	567 50
259	334	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	360 ..	365 ..	360 ..	367 50	365 ..	365 ..	367 50	365 ..	370 ..	367 50	370 ..	367 50
52	52	99	30.000	540	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	91 25	90 ..	92 50	..	87 50	91 25	95 25	90 ..	90 ..	..	95 75	..
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1860.	Dauphiné	580 ..	..	585 ..	585 ..	..	..	582 50	..	..	580 50	582 50	..
154	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860.	Ardennes ancien	430 ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	431 25	..
»	»	»	84 000	500	250	...	juillet 1860.	Ardennes nouveau	437 50	..	..	..	..	..	..	..	..	..	440 ..	435 ..
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	juillet 1860.	Chemins autrichiens	485 ..	483 75	504 25	502 50	498 75	500 ..	503 75	503 50	508 25	509 75	511 25	511 25
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860.	Victor-Emmanuel	390 ..	390 ..	395 75	390 ..	395 ..	394 25	396 ..	397 50	393 ..	395 ..	395 ..	393 75
»	4192	95	600.000	500	350	5 0/0	15 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)	461 25	455 ..	460 ..	462 50	..	457 50	460 ..	457 50	..	457 50	460 ..	460 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	437 50	..	463 ..	..	443 75	..	441 25	..	441 25	442 50	..	..
90	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860.	Ouest suisse	205 ..	..	..	..	210 50	..	210 ..	..	..	..	208 75	..
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse	..	..	..	..	..	..	..	..	420 ..	..	..	..
..	187	99	55.300	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	475 ..	..	477 50	..	478 75	..	478 75	480 ..	478 75	..	..	..
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	548 75	547 50	550 50	555 ..	550 ..	555 ..	555 ..	555 ..	553 75	553 75	545 ..	553 75
184	364	99	100.000	525	...	6 0/0	juillet 1860.	Saragosse-Barcelone	460 ..	462 50	462 50	467 50	465 ..	465 ..	465 ..	461 75	467 50	462 50	465 ..	463 75
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860.	Romains	337 50	..	337 50	..	337 50	..	337 50	..	..	..	337 50	..
1398	183	99	750.000	500	200	....	mai 1860.	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	498 75	495 ..	493 50	495 ..	493 75	495 ..	494 50	493 75	490 ..	498 75	491 25	498 75
»	»	99	36 000	500	100	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
»	139	99	47.500	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	520 ..	521 25	520 ..	520 ..	520 ..	518 75	..	517 50	525 ..	523 75	522 50	525 ..
»	723	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	497 50	495 ..	497 50	497 50	498 75	496 25	495 ..	497 50	500 ..	497 50	500 ..	494 75
»	»	90	54.000	500	200	5 0/0	juillet 1860.	Guill.-Luxembourg	..	..	..	..	334 ..	..	340 ..	..	..	..	..	..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	3	5	6	7	8	9
1848	5.000	1936	750	»	1.250	décembre.	40 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	..	..	..	1075 ..	..	..
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
1841	2.775	1874	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	..	..
1842	8.000	1904	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1848	13.333	1918	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	960 ..	..	..	960 ..	..	..
1843	6.400	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
»	9.300	1897	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.536	1943	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1852	80.000	1956	1060	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	..	..	1030 ..	..	1030 ..	..
1847-1854	28 750	1939	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	..	..	..	..	..	..
1852	24.000	1905	500	»	625	mai.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	..	491 50	..	..	..	485 ..
1854	102 614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	..	..	..	501 25	..	..
1852	120.000	1954	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	507 50	507 50	507 50	510 ..	508 ..	..
1852	368 920	1952	divers	»	650	mai.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	500 ..	495 75	500 ..	502 50	502 50	501 50
»	5 903	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1935	500	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	..	..	..	..	287 50
1845	8 000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	..	..	..	..	..	..
1856	235.000	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (nouvelles)	300 ..	301 25	301 50	302 50	302 50	..
1852	63 643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	..	..	..	..	..	..
1856	364.000	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	307 50	308 75	308 75	310 ..	310 ..	310 ..
1852-1860	1490.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..	303 75	305 ..
1854-1860	750.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	306 25	307 50	307 50	307 50	307 50	310 ..
1855	97.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	..	300 ..	301 25	301 25	301 50	302 50
1857-1860	127 083	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	300 ..	300 ..	..	..	301 25	301 25
»	250 000	1955	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	303 75	302 50	302 50	303 ..	302 ..
»	1 350 000	185[illegible]	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	300 75	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	300 25
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	302 50	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..
»	447 708	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi gar.	298 75	298 75	300 ..	..	299 25	300 ..
»	22 610	1956	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	..	..	..	..	282 50	282 50
1857	620.000	1949	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	302 50	302 50	303 75	302 75	302 50
»	139 000	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	297 50	297 50	297 50	298 75	298 25	298 75
»	160 000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Dº.	Dauphiné gar.	300 ..	301 25	301 25	300 ..	298 75	300 ..
1858	1 200 000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	305 ..	306 ..	305 ..	305 ..	303 ..	305 ..
»	815.373	1948	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	252 50	253 75	253 ..	252 ..	253 ..	253 ..
1857	470.655	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	248 75	252 50	252 50	252 50	252 50	252 50
1858	»	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	238 75	238 75	240 ..	240 ..	240 ..	240 ..
1860	»	1913	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	248 50	249 75	250 ..	250 ..	248 ..	250 ..
1858	100 000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	263 75	265 ..	265 ..	265 ..	265 ..	263 75
1858	24.576	1937	260	»	500	»	15 ..	Dº.	Cordoue à Séville	255 ..	255 ..	255 ..	255 ..	257 50	260 ..
1859	»	1909	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	261 50	261 25	261 25	261 25	261 25	261 25
»	300.000	1958	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	247 50	250 ..	250 ..	254 25	252 50	254 25
»	109.500	1957	140	»	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	93 75	91 75	95 ..	98 75	98 50	90 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	238 75	237 50	238 75	238 75	238 75	238 75
1860	62.500	1957	240	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	210 25	238 75	238 75	238 75	238 75	238 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 3 Comptant	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Comptant	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Comptant	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Comptant	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Comptant	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Comptant	Vendredi 9 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	69 85	69 50	69 90	69 90	69 90	69 90	69 90	69 90	69 95	70 ..	70 ..	70 15
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	95 70	96 60	95 75	95 90	95 50	95 90	95 90	.. ..	95 95	.. ..	96 ..	96 ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2850 ..	»	2870 ..	»	2862 ..	»	2860 ..	»	2865 ..	»	2860 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	640 ..	..	645 ..	..	640 ..	..	635 ..	..	632 50	..	..	..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	915 ..	..	917 50	..	..	..	910 ..	..	915 ..	..	915 ..	915 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	490 25	..	493 75	..	491 50	..	492 50	..	482 50	..	485 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	470 ..	..	470 ..	..	470 ..	..	464 50	..	460 ..	..	460 ..	..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	97 50	»	97 50	»	97 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1859	97 50	»	96 75	»	97 50	»	93 75	»	93 75	»	95 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	..	»	..	»	1012 50	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1015 ..	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	..	..	568 75	..	566 75	..	563 75	..	565 ..	565 ..	565 ..	..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	725 ..	723 75	733 75	731 25	730 ..	728 75	730 ..	733 75	743 ..	737 50	731 25	735 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1132 50	»	..	»	1115 ..	»	1105 ..	»	1110 ..	»	1105 ..	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»	476 25	»	480 ..	»	477 50	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	230 25	»	228 25	»	227 50	»	228 75	..	228 75	»	227 50	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	..	»	..	»	..	»	»	»	..	»	..	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 0/0	»	93 1/8	»	93 2/8	»	93 1/8	»	93 2/8	93 2/8	93 4/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	.. 0/0	»	97 3/4	»	97 1/4	»	97 3/4	»	.. 0/0	»	.. 0/0	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	80 ..	79 85	81 ..	81 ..	81 25	81 25	81 15	81 20	80 75	81 15	80 75	80 75
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	54 ..	»	54 ..	»	54 ..	»	54 ..	»	..	»	..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	75 0/0	»	75 0/0	»	75 1/2	»	75 1/2	..	.. 0/0	»	75 1/2	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	..	..	..	380 ..	..	..	..	377 50	..	..	..	..
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	79 1/8	»	79 6/8	»	79 3/4	»	79 3/4	»	79 3/4	»	80 0/0	»
Crédit mobilier espagnol, 500 fr. payés, jouissance juillet 1860	490 ..	490 ..	485 ..	485 ..	476 25	478 75	483 50	485 ..	475 ..	500 ..	500 ..	497 50
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	38 3/4	.. 0/0	39 3/4	.. 0/0	40 ..	.. 0/0	40 0/0	.. 0/0	40 0/0	.. 0/0	40 1/4	.. 0/0
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	.. 0/0	»	.. 0/0	»	48 7/8	»	.. 0/0	»	.. 0/0	»	48 1/4	»
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1860	48 1/2	.. 0/0	48 1/2	.. 0/0	48 7/8	.. 0/0	48 1/2	.. 0/0	48 3/4	.. 0/0	48 3/4	.. 0/0
Dº intérieur, jouissance juillet 1860	47 3/4	.. 0/0	47 3/4	47 7/8	48 0/0	47 7/8	47 7/8	47 7/8	48 0/0	48 0/0	48 0/0	48 0/0
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	..	»	..	»	..	»	..	..	..	»	..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1054 — 19e ANNÉE — N° 46 — SAMEDI 17 NOVEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris	40 fr.	par an
Départements	42	—
Étranger	48	—

PRIX DES INSERTIONS

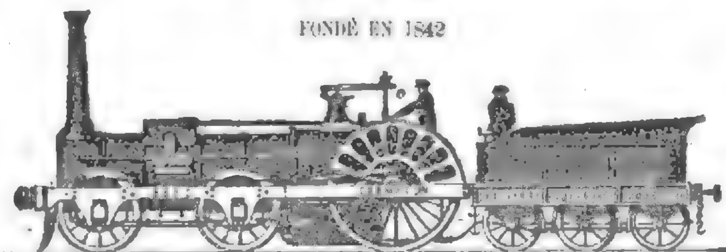
Corps du Journal (la ligne)	—	3 fr. »
Aux Annonces	—	1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, 1 Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

On rappelle aux porteurs d'obligations de la Société Générale des chemins de fer Romains que le premier tirage des obligations de cette Société aura lieu le 8 décembre prochain, en séance publique du Conseil d'administration.

Comme il n'y a qu'une seule série, toutes les obligations émises participeront à ce tirage et seront remboursées à 500 fr. à partir du 1er janvier, avec les intérêts.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* prévient MM. les actionnaires que l'*assemblée générale* prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le *lundi* 28 *janvier prochain*, rue de Richelieu, nº 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1860 ;

2° Sur toutes les propositions qui pourront être faites, en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du Conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 28 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 28 décembre prochain, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, nº 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, qu'en exécution de la huitième résolution votée par l'assemblée générale du 3 courant, les nouveaux titres des actions leur seront délivrés à partir du 20 novembre courant.

L'à-compte du dividende pour l'année 1860, fixé par la même assemblée à 6 francs par action ancienne, sera payé à partir du même jour.

Ce paiement et la remise des nouveaux titres, se feront en même temps, les jours non fériés, de 10 à 3 heures :

A Paris, au siége social, 99, rue de Richelieu ;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Cᵉ, 49 A, rue Grignan.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le mouvement de hausse qui se dessinait si franchement la semaine dernière a été brusquement arrêté cette semaine par un incident qui, nous l'espérons, n'aura pas de suites durables. Nous voulons parler de l'élévation du taux de l'escompte à Londres et à Paris.

La Banque d'Angleterre avait élevé le taux de son escompte de 4 à 4 1/2, pendant que celui de la Banque de France était encore à 3 1/2 0/0. Un écart de 1 0/0 ne pouvait laisser la Banque de France indifférente, et lundi elle a décidé une augmentation de 1 0/0, pour établir l'égalité entre les deux places.

Mais la Banque d'Angleterre ne s'en est pas tenue là ; jeudi, elle a porté son escompte à 5 0/0, et le lendemain même à 6 0/0, sous l'influence de plusieurs retraits considérables de numéraire, montant à 600,000 liv. st. environ, soit 15 millions de francs. Une fois entré dans cette voie, il n'y aurait pas de raison pour que notre grand établissement financier ne suivît pas à son tour cet exemple, et que très-prochainement, peut-être aujourd'hui même, l'escompte ne fût encore augmenté.

Nous ne saurions dissimuler que cette augmentation considérable et inattendue dans le taux de l'escompte a produit une assez vive impression sur les esprits, et même une sorte d'alarme; un peu de réflexion la dissipera sans doute promptement.

Les embarras monétaires n'ont ni le caractère ni la durée des crises financières ; les premiers sont souvent le résultat d'un développement du travail, comme ils correspondent aussi à des insuffisances de récoltes ; mais ils ne se rapportent pas à des causes profondes, inquiétantes pour la société, comme les crises financières. Celles-ci, quand elles éclatent, entraînent des conséquences qui peuvent compromettre l'ordre social en suspendant le travail pendant une période plus ou moins longue. Mais dans la circonstance actuelle, il n'y a rien de semblable à redouter. En Angleterre le travail, loin d'être interrompu, est plus actif que jamais, et les exportations augmentent à vue d'œil. En France, les prévisions du traité de commerce avaient momentanément ralenti la fabrication, et les produits manufacturés s'étaient épuisés ; aujourd'hui le travail reprend avec une force nouvelle, et le prix des cotons, de la soie, a sensiblement progressé. Sous un autre rapport, on remarque dans le bassin du Gard des commandes de charbon plus considérables et auxquelles les houillères peuvent à peine suffire, malgré le traité de commerce qui a presque affranchi les houilles anglaises. Ainsi, de toutes parts se manifeste l'activité commerciale et industrielle ; les craintes politiques se sont apaisées, et l'entente des deux grandes puissances occidentales est mieux établie que jamais. Par conséquent, on n'aperçoit aucun point à l'horizon, qui justifie les préoccupations dont le marché paraît affecté depuis quelques jours.

Tout se résume dans une question purement monétaire. Or, quelle est la situation de la Banque de France à ce point de vue particulier ? Le dernier compte rendu portait l'encaisse métallique à 434 millions environ, pour une circulation de 757 millions. Cependant, dans les conditions normales des banques, l'encaisse ne devrait jamais dépasser le quart et à la rigueur le tiers des billets en circulation.

Or, l'encaisse de la Banque de France égalant presque 60 0/0 de ses billets, tout le monde s'est demandé d'où pouvaient venir les inquiétudes qui se sont révélées si subitement. Ces inquiétudes ont évidemment pour point de départ une coïncidence qui a frappé les esprits. Le vendredi 9, la Banque publie son bilan dont l'aspect est satisfaisant ; puis, trois jours après, le lundi matin, elle convoque extraordinairement son conseil et élève brusquement l'escompte de 1 0/0, sous l'influence d'une mesure analogue, prise par la Banque d'Angleterre, qui, à son tour, élève jeudi le taux de l'escompte à 5 et vendredi à 6 0/0. Chacun a dû se demander naturellement quelle était la cause de ces décisions *ex abrupto*. Nous croyons que lorsqu'on la connaîtra, elle rassurera tout le monde.

On assure que dans le courant du mois dernier, ou au commencement de ce mois-ci, la Banque de France aurait fait retirer pour son propre compte de la Banque d'Angleterre des sommes d'or, dont l'importance considérable aurait essentiellement contribué à déterminer la mesure prise à Londres. A cette cause se sont sans doute ajoutés quelques besoins nouveaux ; on peut croire également que les vents aient arrêté ou retardé l'arrivée de quelques bâtiments d'Australie chargés de lingots.

Mais nous le répétons, l'action de la Banque de France sur la Banque d'Angleterre par ses retraits d'or, paraît avoir été une des causes principales des mesures prises par ces deux établissements ; si cette indication est exacte, comme nous avons tout lieu de le croire, il est évident que la Banque de France a eu peur du fantôme qu'elle avait elle-même créé.

Mais c'est ici qu'est le plus curieux de l'affaire : pourquoi, avec un pareil encaisse, la Banque de France aurait-elle pris de telles précautions ? C'est uniquement parce qu'elle est trop riche ; car les 434 millions qui composaient son encaisse du 9 courant, comprenaient à peu près 300 millions en argent ; l'excédant seulement était en or. Mais comme l'argent a une prime de 2 1/2 0/0, la Banque de France ne voulait pas le mettre en circulation, parce qu'elle redoutait avec raison une exportation immédiate ; aussi, dans cette crainte si naturelle, ne faisait-elle ses paiements qu'en or ; une somme d'environ 134 millions en or, répartie entre la Banque et ses succursales, devenait dès lors un approvisionnement bien maigre, dans un moment surtout où l'insuffisance de la dernière récolte peut faire prévoir des importations de grains. De là la nécessité de se procurer de fortes quantités d'or pour subvenir aux besoins courants.

Il est vrai qu'on ne comprend guère dans quel but on a accumulé 300 millions en argent, si l'on était résolu à ne pas les rendre à la circulation ; car il était évident que plus la somme d'argent réunie dans les coffres de la Banque serait considérable, plus la prime serait élevée, puisque la marchandise serait raréfiée d'autant sur le marché.

On peut donc dire avec raison que la situation actuelle est le fait de l'imprévoyance ou d'un faux calcul, beaucoup plus que la constatation d'un embarras réel.

Ce n'est pas la première fois que nous voyons se produire des accidents de ce genre, tant il est vrai que les meilleures intentions et la probité la plus sévère sont insuffisantes à suppléer, en de pareilles matières, les connaissances spéciales qui permettent d'apercevoir de loin et d'éviter les écueils ; car, de toutes les questions qui agitent le monde, les seules qui obéissent à des lois absolues et presque mathématiques, ce sont les questions financières et industrielles, parce qu'elles correspondent à des besoins connus, et à des lois dont l'étude est obligatoire pour qui veut agir sagement.

P. S.— Notre confiance n'a pas été trompée. Non-seulement la Banque de France n'a pas surélevé le taux de son escompte, mais on nous assure que la tendance de la banque anglaise est maintenant à la baisse. La situation est donc bien celle que nous indiquions ; la Bourse l'a comprise ainsi, car la rente a reconquis aujourd'hui le cours de 69 95.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 45, ferme à 69 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 05, ferme à 96 fr.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	38.71 0/0
Guillaume-Luxembourg	37.08 0/0
Lyon-Genève	29.80 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	27.30 0/0
Victor-Emmanuel	26.97 0/0
Bessèges à Alais	25.53 0/0
Midi	25.08 0/0
Central Suisse	24.59 0/0
Cordoue à Séville	19.32 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	15.23 0/0
Est	11.49 0/0
Ardennes	8.08 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	6.88 0/0
Ouest suisse	3.19 0/0
Union Suisse	2.95 0/0
Autrichiens	1.62 0/0
Nord	1.09 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	1.35 0/0
Orléans	6.05 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	20.88 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	9 novembre.	16 novembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	70 15	69 95	» »»	» 20
Rente 4 1/2 0/0.	95 95	96 »»	» 05	» »»
Banque de France	2900 »»	2935 »»	35 »»	» »»
Consolidés......	93 4/8	93 3/8	» »»	» 1/8
Crédit foncier...	915 »»	920 »»	5 »»	» »»
Crédit ind. et com.	565 »»	570 »»	5 »»	» »»
Crédit mobilier..	755 »»	755 »»	» »»	» »»
Comptoir d'Esc[te]	652 50	641 25	» »»	11 25
Id. nouvelles....	625 »»	615 »»	» »»	10 »»
Orléans.........	1390 »»	1386 25	» »»	3 75
Nord...........	985 »»	981 25	» »»	3 75
Nord nouveau...	896 25	890 »»	» »»	6 25
Est............	613 75	612 50	» »»	1 25
Paris-Méditerran[e]	922 50	910 »»	» »»	12 50
Midi..........	525 »»	518 75	» »»	6 25
Ouest..........	567 50	567 50	» »»	» »»
Genève.........	367 50	375 »»	7 50	» »»
Dauphiné.......	582 50	585 »»	2 50	» »»
Graissessac-Béziers	90 »»	88 75	» »»	1 25
Ardennes ancien.	431 25	430 »»	» »»	1 25
Ardennes nouveau	435 »»	437 50	2 50	» »»
Ch. Autrichiens..	511 25	513 75	2 50	» »»
Victor-Emmanuel	393 75	392 50	» »»	1 25
Russes.........	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Romains........	347 50	340 »»	» »»	7 50
S.-Autr.-Lombard	488 75	486 25	» »»	2 50
Sarag. Pampelune	463 75	487 50	23 75	» »»
Saragos.-Alicante	553 75	550 »»	» »»	3 75
Sarag.-Barcelone.	463 75	456 25	» »»	7 50
Nord-Espagne...	498 75	496 25	8 7	2 50
Guill.-Luxembour	350 »»	340 »»	» »»	10 »»

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS.

La section du chemin de fer de Rodez à Saint-Christophe a été ouverte le 5 de ce mois à la circulation des voyageurs.

Malgré le mauvais temps qui a régné toute la journée, dit le *Napoléonien* de Rodez, un grand nombre de personnes se sont rendues à la gare pour assister au spectacle nouveau que leur offraient le départ et l'arrivée des trains.

Un service d'omnibus spéciaux est dès aujourd'hui organisé entre la gare et la ville.

L'ouverture de cette section, bien qu'elle ne compte que quelques kilomètres, a cependant une véritable importance, en ce qu'elle met en relation avec le réseau des chemins de fer un des rares chefs-lieux de préfecture qui n'étaient pas encore directement reliés aux voies rapides.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

RÉSULTAT DES RECETTES DIVISÉES PAR RÉSEAU

Du 1[er] janvier au 31 août 1860.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1[er] janvier au 31 août 1860....	29.424.887 84
Du 1[er] janvier au 31 août 1859....	26.824.239 83
Différence en faveur de 1860....	2.600.648 01

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1[er] janvier au 31 août 1860....	11.528.476 75
Du 1[er] janvier au 31 août 1859....	11.342.415 47
Différence en faveur de 1860....	186.061 28
Différence en faveur de 1860 pour les deux réseaux............	2.786.709 29

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Le *Moniteur* publie le décret qui approuve les statuts de la Société anonyme des chemins de fer algériens.

La publication de ce décret, retardée jusqu'ici par une simple formalité, est très-probablement le présage de la prochaine admission à la cote de ses actions.

F. GRIMAUD.

LES CHEMINS DE FER EN 1860.

DEUXIÈME ARTICLE (1).

Jusqu'en 1842 les chemins de fer n'avaient trouvé qu'un appui et des encouragements très-restreints dans le gouvernement, et si quelques hommes, devançant l'avenir, voyaient déjà dans la découverte de la locomotion à grande vitesse une source de prospérité et de richesse pour le pays tout entier, il faut le dire et le regretter, les hommes spéciaux, le corps des ponts et chaussées lui-même qui devait plus tard créer tant de beaux travaux, grâce à l'exécution des chemins de fer, faisaient, d'accord avec la plupart des ministres et des hommes d'Etat de cette époque, une guerre acharnée à l'idée nouvelle.

En 1842 la scène change, et nous voyons apparaître des dispositions meilleures. Malheureusement ce n'est pas d'un seul coup que les avantages, niés jusqu'alors par le plus grand nombre, se manifestent; d'ailleurs l'industrie privée n'a pas, comme en Angleterre, la liberté qui assure le succès, et c'est au milieu d'essais, de tâtonnements, d'organisations et de réformes successives, que les chemins de fer vont se créer en France.

Le projet de loi présenté à la chambre en 1842 et qui fut voté définitivement le 11 juin de cette année, avait pour but « d'étendre sur la surface du royaume un réseau général de chemins de fer, et de créer pour notre pays un nouveau système de communication destiné à unir, par des voies rapides, le nord avec le midi, l'est avec l'ouest, l'Océan avec la Méditerranée. » Paris était naturellement le point de départ commun de toutes les grandes lignes projetées; de là elles se dirigeaient vers les frontières de terre et de mer, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, la Méditerranée, l'Europe, l'Océan, la Manche, en passant par les grands centres de population, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Bordeaux et Nantes.

Le système consacré par la loi du 11 juin 1842 se résumait ainsi : « Faire concourir à la construction de grandes lignes de fer l'Etat, les départements traversés, les communes intéressées, et l'industrie financière; confier leur exploitation à des compagnies pour un temps limité et fixé à l'avance, à l'expiration duquel la valeur de la voie et du matériel devait seule être remboursée par l'Etat, qui prenait à sa charge les travaux les plus importants, payait les terrassements, les ouvrages d'art et les stations. Quant aux indemnités dues pour les terrains et les bâtiments dont l'occupation était nécessaire à l'établissement des chemins de fer, elles étaient avancées par l'Etat, mais les deux tiers de cette dépense devaient lui être remboursés par les départements et les communes. Les compagnies n'avaient, en résumé, à leur charge que l'achat et la pose des rails, les frais d'entretien et de réparation, l'achat des machines et l'exploitation.

D'après les évaluations qui furent faites alors, les chemins de fer devaient coûter, en moyenne, 291,000 fr. par kilomètre; les dépenses à la charge de l'Etat ne devaient pas excéder 150,000 fr. par kilomètre, et celles à la charge des départements et des communes 16,000 fr.; enfin la dépense laissée à l'industrie privée était estimée à 125,000 fr. par kilomètre. Toutefois, l'obligation à la charge des communes de rembourser à l'Etat les deux tiers de la valeur des terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer ne fut pas mise à exécution et fut abrogée par une loi du 19 juillet 1845.

L'esprit de la loi du 11 juin 1842 apportait une transformation complète dans la nature des concessions et des droits des Compagnies.

« Dans le système proposé, disait le rapporteur de la commission de la Chambre des députés, M. Dufaure, l'Etat reste propriétaire du chemin, et le donne simplement à loyer. Ce n'est plus une concession qu'il accorde mais un bail qu'il consent, et dans lequel il est bien plus facile que dans un acte de concession de comprendre toutes les clauses que peut réclamer l'intérêt public. »

Les chemins de fer dont l'établissement fut décidé par la loi du 11 juin 1842, se dirigeaient :

1° De Paris sur la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes; sur l'Angleterre par un ou plusieurs points du littoral de la Manche; sur la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg; sur la Méditerranée par Lyon, Marseille et Cette; sur la frontière d'Espagne par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne; sur l'Océan par

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 10 novembre 1860.

Tours et Nantes ; sur le centre de la France par Bourges ;

2° De la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse ; de l'Océan sur la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

La dépense nécessaire à la création de ce vaste réseau, devait être, d'après des évaluations évidemment au-dessous de la vérité, de 600 millions de francs. La loi de 1842 affectait une somme de 125,500,000 francs au commencement des travaux.

Toutefois, la loi de 1842 n'était pas exclusive de tout autre système ; elle disposait que les lignes dont la création était décidée pourraient être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales, et le jour même de la promulgation de la loi, la concession du prolongement jusqu'au Havre du chemin de fer de Paris à Rouen était accordée à une Compagnie qui recevait une subvention de 8 millions et un prêt de 10 millions de francs. Une année plus tard, une loi spéciale concédait le chemin de fer de Marseille à Avignon avec une subvention de 32 millions de francs.

Les travaux furent immédiatement commencés par l'Etat sur une étendue de plus de 2,000 kilomètres, et des Compagnies furent appelées à soumissionner pour la concession du bail d'exploitation. En résumé, du 6 septembre 1844 au 1er juillet 1846, 3,904 kilomètres furent concédés, en sorte que dans l'espace de moins de deux années l'ensemble des concessions s'éleva à 4,933 kilomètres et fut ainsi presque quintuplé.

Les principales lignes concédées à cette époque au moyen d'une adjudication dont le rabais portait sur la durée de la concession furent :

En 1844, le chemin de Paris à Sceaux, pour cinquante ans, Orléans à Bordeaux pour vingt-sept ans, Orléans à Vierzon pour trente-neuf ans, Amiens à Boulogne pour quatre-vingt-dix-huit ans.

En 1845, Montereau à Troyes pour soixante-quinze ans, Paris à la frontière belge avec embranchement sur Calais et Dunkerque pour trente-huit ans, Fampoux à Hazebrouck pour cinquante-sept ans, Dieppe à Fécamp pour quatre-vingt-treize ans, Paris à Strasbourg pour quarante-trois ans, Tours à Nantes pour trente-quatre ans, Paris à Lyon pour quarante-et-un ans, Creil à Saint-Quentin pour vingt-quatre ans.

En 1846, Lyon à Avignon, pour quarante-quatre ans, Bordeaux à Cette pour soixante-six ans, embranchement de Castres, pour soixante-six ans.

On voit par ces chiffres, que nous trouvons dans l'introduction du livre de M. Demeur, auquel nous avons déjà emprunté les éléments d'un premier article, combien on était loin encore à cette époque de l'unité quant à la durée des concessions qui est devenue depuis la règle presque absolue des compagnies. Quoi qu'il en soit, les subventions accordées par l'Etat aux chemins de fer avaient naturellement attiré les capitaux ; l'exemple de la Compagnie de Paris à Orléans qui, sans subvention, avait vu monter ses actions de 500 fr. à 1,322 50, prouvait que les chemins de fer pouvaient par leurs seules ressources produire des bénéfices considérables.

Aussi les souscriptions pour la constitution des compagnies de chemins de fer en 1845 et 1846 affluèrent-elles de tous côtés. Ce fut pendant quelque temps une sorte de fièvre, et le montant du capital des compagnies formées dans le cours des deux années 1845 et 1846 atteignait la somme de 1 milliard 79 millions.

L'ardeur même du mouvement indiquait une réaction prochaine ; c'est ce qui arriva. Une crise ne tarda pas à se produire, beaucoup de souscripteurs ne purent faire face à leurs engagements, et plusieurs compagnies reconnurent bientôt qu'elles avaient accepté des conditions trop onéreuses. Les mauvaises récoltes, les inondations vinrent compliquer une situation déjà embarrassée, et plusieurs compagnies furent obligées de se dissoudre en laissant leur cautionnement au Trésor.

La révolution du 24 février 1848 mit le comble aux difficultés déjà si grandes de l'industrie des chemins de fer ; les compagnies les plus solidement établies virent leur crédit tout à coup ébranlé, et la position devint tellement critique qu'un projet de rachat de tous les chemins de fer par l'Etat fut présenté à l'assemblée nationale, mais il dut bientôt être retiré devant les protestations les plus énergiques et les plus unanimes.

Les faits sont déjà plus rapprochés de nous et plus présents à la mémoire de tous. Peu de compagnies purent tenir tête à la violence de la crise. Le chemin de fer de Paris à Lyon dut faire retour à l'Etat, d'autres furent mis sous le séquestre, et l'industrie nouvelle se trouva encore une fois paralysée. Aussi n'y eut-il aucune concession d'accordée pendant les années 1848, 1849 et 1850, sauf un embranchement de 11 kilomètres. Ce ne fut que dans la seconde moitié de 1851 que l'on recommença à accorder des concessions. Celles du chemin de l'Ouest, de Versailles à Rennes, et du chemin de fer de Ceinture datent de cette époque.

Il survint d'ailleurs à cette époque une réaction naturelle contre l'industrie des chemins de fer ; jusqu'en 1851 aucune subvention nouvelle de l'Etat ne fut accordée aux compagnies ; à peine put-on obtenir pour la Compagnie concessionnaire du chemin de Marseille à Avignon une garantie pour un emprunt largement couvert par les travaux déjà exécutés.

Toutefois, malgré toutes ces difficultés, les quatre années qui suivirent la révolution de Février ne furent par infructueuses, et de 1,821 kilomètres, chiffre au 31 décembre 1847, l'étendue des lignes en exploitation s'éleva, au 31 décembre 1851, à 3,541. C'était en définitive une moyenne de 430 kilomètres par année.

Il ne nous reste plus maintenant qu'à passer en revue la période qui s'est écoulée de 1852 à 1860 et dont les premières années ont été si fécondes pour l'industrie des chemins de fer. Nous en ferons l'objet d'un troisième et dernier article.

J.-G. Bordot.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 10 NOVEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 10 novembre
Paris-Méditerranée	60.967 »»	918 75
Nord	53.716 13	990 »»
Orléans	38.665 15	1398 75
Ouest	37.632 92	570 »»
Est	32.631 13	620 »»
Bessèges	30.042 10	442 50
Genève	25.066 31	375 »»
Midi	24.871 82	528 75
Ardennes	18.953 71	437 50
Dauphiné	18.523 67	590 »»
Autrichiens	812.536 94	522 50
	Au 3 novembre	
Madrid à Alicante	28.779 47	547 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	28.468 63	485 »»
Victor-Emmanuel	22.766 21	390 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Nous avons donné, dans notre numéro du 14 juillet dernier, le compte rendu de l'assemblée générale extraordinaire de la Compagnie générale des eaux qui a eu lieu le 9 du même mois, et nous avons publié le texte des propositions ratifiées par l'assemblée.

Nous reproduisons aujourd'hui *in extenso* le rapport lu dans cette assemblée, et la délibération du conseil municipal qui approuve le traité conclu entre la ville de Paris et la Compagnie générale des eaux, pour la distribution de l'eau dans les territoires récemment annexés.

Ce traité établit l'unité dans le service divisé jusqu'alors de la ville et de la Compagnie, et substitue à l'organisation ancienne une organisation plus en rapport avec le nouvel état de choses. Les produits de la Compagnie des eaux, qui ont suivi pendant

les trois dernières années une marche constamment progressive, ne pourront que se ressentir plus favorablement encore de l'extension du service de distribution dont elle est désormais seule chargée.

F. Grimaud.

CRÉDIT COLONIAL.

Un décret publié au *Moniteur* du 4 courant autorise l'établissement d'une société anonyme formée à Paris sous la dénomination de Société de Crédit colonial.

Les banques coloniales ont été précédemment autorisées à passer avec le Comptoir d'escompte de Paris des traités qui doivent leur procurer d'importantes ressources ; ces traités ont pour but de rendre la circulation monétaire à son cours normal, et assurer, par de plus larges facilités de crédit, le mouvement régulier des transactions extérieures que l'insuffisance des fonds de roulement du commerce ainsi que le défaut de retour sur France viennent si souvent entraver dans l'intervalle des récoltes. Déjà dans notre numéro du 13 octobre dernier nous avions fait pressentir cette combinaison à propos de l'augmentation du capital de la Banque de l'île de la Réunion.

La Société qui vient d'être autorisée aura exclusivement pour objet de prêter soit individuellement, soit à des réunions de colons, les sommes nécessaires à la construction de sucreries nouvelles, ou au renouvellement et à l'amélioration de l'outillage des sucreries actuellement existantes.

Les prêts pourront être consentis pour une durée de vingt années et seront remboursables au moyen d'annuités payables sur les produits manipulés des récoltes. Chaque annuité comprendra :

1° L'intérêt des sommes prêtées dont le taux ne pourra être élevé au-dessus de 6 0/0 qu'avec l'autorisation du gouvernement ;

2° L'amortissement déterminé d'après le taux de l'intérêt et la durée du prêt ;

3° Une allocation annuelle de 1 0/0 du capital emprunté en faveur de la Société pour droits de commission et frais d'administration.

Enfin, la Société, dont le capital ne devra être entre ses mains qu'un fonds de garantie, sera autorisée à émettre et à négocier des obligations jusqu'à concurrence du montant des prêts qu'elle aura consentis. Le Comptoir d'escompte de Paris, qui a pris une si large part aux mesures qui vont assurer aux intérêts coloniaux les ressources et les moyens d'action dont ils étaient dépourvus, est constitué mandataire général de la Société, et lui prêtera, à ce titre, le concours de sa coopération et de son crédit.

S. Exc. M. le ministre de l'Algérie et des colonies, dans le rapport qu'il a adressé à l'Empereur et qui précède le décret d'autorisation, fait observer, avec une haute raison, que ce n'est pas seulement aux colonies que profitera l'amélioration que ces combinaisons de crédit doivent assurer à la production, car, grâce à la loi nouvelle, qui a réduit l'impôt sur les sucres et détruit les entraves qui s'opposaient à tout progrès dans la fabrication coloniale, elles concourront puissamment à réaliser dans un avenir prochain la généreuse pensée de l'Empereur : procurer au plus grand nombre possible de consommateurs les meilleurs produits au plus bas prix possible.

En ce qui concerne les banques coloniales, la *France d'outre-mer* annonce que la mesure projetée de l'augmentation du capital de ces banques a déjà reçu un commencement d'exécution. D'après ce journal, la Guadeloupe est depuis le 22 septembre en possession des avantages qu'assure à nos colonies la nouvelle extension donnée par le Comptoir d'escompte à ses opérations financières. La Banque a inauguré ses relations avec le Comptoir en donnant, à bureau ouvert, des traites à quatre-vingt-dix jours de vue, à la prime de 3 0/0, et elle continuera ainsi à satisfaire toutes les demandes qui lui seront faites. Sur chaque bordereau d'escompte, la Banque doit prélever une commission de 1/2 0/0, sauf en ce qui concerne les prêts sur récoltes, qui seront affranchis de toute commission.

Sans doute à l'heure qu'il est les autres établissements de crédit coloniaux, appelés à profiter du patronage et du concours du Comptoir d'escompte, jouissent déjà des même avantages.

J.-G. Bordot.

SOUS-COMPTOIR DES MÉTAUX.

Un décret impérial du 3 novembre approuve les modifications aux statuts du Sous-Comptoir des métaux et l'extension de son capital.

Cette autorisation doit avoir pour résultat de provoquer et de faciliter l'extension de cet établissement qui a déjà rendu d'importants services au commerce et à l'industrie.

F. Grimaud.

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque, dans sa séance de ce jour, a élevé à 4 1/2 0/0 le taux de l'escompte.

Paris, 12 novembre 1860.

Le secrétaire général,
Marsaud..

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

30 novembre. **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry, à 1 heure. (Voir aux annonces.)

26 novembre. — **Société des houillères et chemin de fer d'Epinac.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale, au siége de la Société, à Paris, rue Le Peletier, 35, à une heure.

4 décembre. — **Sucrerie, raffinerie de Bourdon** (Puy-de-Dôme). — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Paris, faubourg Poissonnière, 1, à 3 heures.

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 0 fr. 20 c. (impôt déduit) sur les actions nouvelles non sorties au tirage de mai 1860.

(DIVIDENDES.)

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement d'un à-compte de 6 fr. par action ancienne. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

30 novembre. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer** (H. Petin, Gaudet et Ce). — Paiement de la première moitié du dividende, soit 25 fr. par action, sous déduction de l'impôt.

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt et de l'à-compte sur le dividende, soit 25 fr. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions anciennes, et 10 fr. 50 c. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860.

Service des Obligations.

1er décembre. — **Compagnie des chemins de fer de l'Est.** — Paiement du coupon d'intérêts échu sur les obligations 5 et 3 0/0 de la Compagnie, soit 12 fr. 17 c. (impôt déduit) pour les obligations 5 0/0, et 7 fr. 30 c. (impôt déduit) pour les obligations 3 0/0.

1er décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts aux porteurs des obligations émises le 1er juin 1858.

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit.

APPELS DE FONDS

3 novembre. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié à nos annonces du 6 octobre.)

15 au 27 novembre. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Appel de 25 roubles par action, soit 100 fr. en monnaie française. A Paris, au siége de la Société, place Vendôme.

1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action formant le huitième et dernier versement. (Voir aux annonces du 27 octobre.)

(1) Voir, pour plus amples détails, notre numéro du 10 courant.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	en moins.
EST (1)	Du 4 au 10 novembre...	1683	1,309,431 60	778 27	1631	1,152,483 92	698 05	11.49	».»
ORLÉANS (1)	4 — 10 — ...	1475	1,276,460 07	864 70	1475	1,357,574 63	920 39	»	6.05
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	4 — 10 — ...	1406	2,247,686 04	1,598 64	1406	1 950,208 36	1,387 06	15.25	»
OUEST (1)	4 — 10 — ...	1213	1,002,927 10	826 90	1195	1,001,824 15	838 35	»	1.35
NORD (1)	4 — 10 — ..	964	1,261,962 74	1,309 03	964	1,248,353 70	1,294 97	1.09	»
MIDI (1)	4 — 10 — ...	793	518,383 13	653 70	793	414,443 44	522 61	25.08	»
LYON A GENEVE (1)	4 — 10 — ...	231	141,563 33	612 82	231	109,065 22	472 14	29.80	»
ARDENNES (1)	4 — 10 — ...	164	77,597 31	473 15	164	71,796 30	437 77	8.03	»
DAUPHINÉ	4 — 10 — ...	134	59,218 82	441 93	134	42,692 15	318 59	38.71	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	4 — 10 — ...	33	27,673 25	838 58	33	22,044 45	668 01	25.53	».»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	28 oct. 3 — ...	1419	1,162,742 97	813 67	1320	1,009,416 95	761 24	6.88	»
AUTRICHIENS.	4 au 10 — ...	1323	fl. 430,373 »»	323 30	1323	fl. 423,524 »»	320 12	1.01	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	28 oct. 3 — ...	482	303,499 53	629 70	482	230,053 12	495 96	27.30	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Jadraque	28 — 3 — ...	103	21,952 87	213 14	87	15,127 48	269 30	»	20.86
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Alcazar à Daimiel	28 — 3 — ...	72	15,714 06	218 25	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	4 au 10 — ...	275	59,315 »»	215 69	275	57,613 »»	209 50	2.95	».»
CENTRAL SUISSE	4 — 10 — ...	267	114,781 43	464 [illegible]	236	88,005 [illegible]	372 90	24.50	»
VICTOR-EMMANUEL	28 oct. 3 — ...	214	126,392 56	590 61	214	99,538 75	465 13	26.97	».»
NORD DE L'ESPAGNE	31 — 6 — ...	170	107,638 62	633 16	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	21 — 27 — ...	131	44,062 15	360 16	131	37,345 80	285 08	19.32	»
OUEST SUISSE	2 au 8 — ...	97	36,977 75	381 21	80	29,552 88	369 41	3.19	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	28 oct. 3 — ...	52	8,645 84	166 26	35	4,244 88	121 28	37.08	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

Jusqu'au 31 décembre. — **Chemin de fer du Nord.** — Dernier délai pour la libération des actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

12 au 26 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Emission à 250 fr. de 50,000 obligations de 500 fr. (Voir l'avis publié à ce sujet, page 933.)

Jusqu'au 27 novembre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Emission d'obligations. (Voir les détails aux annonces.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

22 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.** — Tirage d'obligations des anciennes Compagnies de Paris à Rouen, Rouen au Havre (divers emprunts), de Versailles (rive droite), Saint-Germain. (Voir les détails à nos annonces.)

6 décembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (partie nord du réseau). — Tirage au sort d'obligations à rembourser le 1er janvier 1861. (Voir aux annonces.)

8 décembre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Premier tirage des obligations à amortir en 1860, au siège de l'administration, à Paris, rue de Richelieu, 99, à 2 heures de relevée.

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

1er janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre.

(OBLIGATIONS.)

1er avril 1861. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Remboursement à 500 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 8 novembre 1860. (Voir le résultat officiel à nos annonces.)

ÉCHANGE DE TITRES.

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes.** — Echange des actions anciennes contre des nouvelles. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

F. G.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

RAPPORT.

Assemblée générale du 9 juillet 1860.

Messieurs,

Dans la séance du 29 mai dernier, nous vous avons annoncé que nous vous réunirions de nouveau, probablement à bref délai, pour vous faire connaître le résultat de nos négociations avec la ville de Paris.

Nos prévisions se sont réalisées, et nous pouvons aujourd'hui vous soumettre le traité que nous avons conclu, sous réserve de votre approbation, pour le service de la distribution des eaux dans Paris et la banlieue.

Depuis 1857 la Compagnie générale des eaux, propriétaire des usines et des droits de toutes les anciennes Compagnies de la banlieue, dessert, vous le savez, la zone de territoire que la loi du 16 juin 1859 a réunie à la ville de Paris.

Pendant ces trois années, les produits ont suivi une marche constamment progressive, et nous vous avons, récemment encore, signalé le rapide et régulier développement des bénéfices de cette opération.

En présence d'une situation si satisfaisante, la Compagnie n'aurait eu qu'à poursuivre son œuvre.

Mais l'annexion à Paris du territoire de la banlieue exige l'assimilation de la zone suburbaine à la zone centrale. D'ailleurs, cette annexion a fait naître, au point de vue du service des eaux, une situation complexe qui, devant encore se prolonger pendant quarante années, durée moyenne de vos concessions, aurait créé, soit à la ville, soit à la Compagnie, des difficultés de toute nature.

Il était de l'intérêt de tous de faire cesser cette situation en substituant à l'organisation actuelle une organisation en rapport avec l'état de choses nouveau que la loi a produit.

Tels sont les faits sous l'empire desquels la ville de Paris a dû chercher à introduire l'unité dans le double service fait aujourd'hui par elle-même et par la Compagnie.

Usant des pouvoirs que vous nous avez donnés dans votre réunion du 15 mars 1859, nous avons, dans cet ordre d'idées, conclu avec la ville de Paris un traité que nous venons soumettre à votre approbation.

Nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture de la lettre par laquelle M. le préfet de la Seine nous communique la délibération du conseil municipal de Paris, approuvant les dispositions du traité.

« Messieurs,

» Par une délibération en date du 8 juin présent » mois, le conseil municipal vient, sur ma proposi- » tion, d'approuver dans les termes du projet con- » tradictoirement étudié avec les représentants de » votre Compagnie, le traité qui a pour but la nou- » velle organisation de service de distribution des » eaux dans Paris.

» J'ai l'honneur de vous adresser une copie de la » délibération et du projet de traité qui y est annexé, » en vous invitant à vous pourvoir auprès de l'assem- » blée générale de votre entreprise, des pouvoirs né- » cessaires à la réalisation dudit traité, sauf appro- » bation ultérieure de l'autorité supérieure.

» Agréez, Messieurs, l'assurance de ma considéra- » tion la plus distinguée,

» *Le sénateur préfet,*

» *Signé*, HAUSSMANN. »

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL.

Séance du 8 juin 1860.

« Vu le mémoire en date du 11 mars 1860, par le- » quel M. le sénateur préfet de la Seine soumet au » Conseil un projet de traité ayant pour objet, d'une » part, la cession à la ville de Paris, par la Compagnie » générale des eaux, des immeubles et du matériel lui » appartenant dans le département de la Seine, ainsi » que des droits généralement quelconques résultant » à son profit des traités passés entre elle ou ses au- » teurs et les communes de l'ancienne banlieue de » Paris, moyennant le paiement pendant cinquante » années d'une annuité fixe, et d'autre part, la con- » cession, par la ville de Paris à la Compagnie géné- » rale des eaux, de la régie intéressée de ses eaux de » toute provenance actuellement disponibles, ou qui » le seront pendant la même période de cinquante » ans, pour le service des concessions particulières.

» Vu ce projet de traité ;

» Vu le rapport présenté par M. Onfroy, au nom » de la commission mixte prise dans les deuxième et » quatrième comités et nommée par le conseil dans » sa séance du même jour 11 mai ;

» Considérant que la réalisation du projet de traité » proposé par M. le préfet et amendé par la commis- » sion sur quelques points, d'accord avec ce magis- » trat, aura pour résultat d'établir l'unité du service » des eaux dans l'ensemble de la ville agrandie, et » de soumettre les habitants des divers quartiers à » l'application des mêmes tarifs d'abonnement; que » ce résultat vivement désiré par la population des » territoires récemment annexés à la ville, qui doit » y trouver tout à la fois un meilleur service public » et privé et une économie notable du prix des abon- » nements, peut être obtenu sans dommage pour la » population de l'ancien Paris, qui aura, dans l'a- » baissement très-sensible du minimum des abonne- » ments, une large compensation du faible rehaus- » sement qu'il a fallu faire subir aux prix qu'elle paie » aujourd'hui;

» Considérant, d'ailleurs, que les combinaisons de » ce projet sauvegardent, autant que possible, les » intérêts financiers de la ville ;

» Délibère :

» Il y a lieu d'autoriser la conclusion, dans les ter- » mes ci-après, du traité projeté entre la ville de » Paris et la Compagnie générale des Eaux. »

Il est donné lecture du projet.

Par suite du traité dont nous venons de vous donner lecture et que le conseil municipal a définitivement approuvé dans sa séance du 8 juin dernier, la ville de Paris devient propriétaire de tous nos établissements hydrauliques. Elle demeure seule chargée du soin d'alimenter la ville de Paris et sa banlieue ; elle prend à sa charge les frais de toute nature qui sont nécessaires pour continuer et améliorer l'approvisionnement de Paris, entretenir et compléter les canaux, machines élévatoires, réservoirs, conduites et autres ouvrages nécessaires à la distribution de l'eau.

La ville de Paris confie à la Compagnie l'exploitation commerciale du service des eaux. Cette concession est faite pour une durée de cinquante ans, suffisante pour vous assurer, en même temps que la continuation des avantages en possession desquels vous vous trouvez, l'amortissement du capital des établissements que vous cédez à la ville.

La Compagnie devient fermière de la distribution des eaux que la ville s'engage à conduire à ses frais, sous le sol des voies publiques, jusqu'au droit des maisons dans lesquelles nous aurons à les distribuer.

La Compagnie ne contracte d'autre obligation que celle d'employer son activité au placement productif des quantités d'eau dont on peut disposer dès aujourd'hui et des quantités nouvelles que les travaux de toute nature à exécuter par la ville et à ses frais devront introduire dans l'ensemble de la distribution à Paris.

Ce traité se divise en deux parties distinctes :

D'une part, la Compagnie cède en toute propriété à la ville, les terrains, bâtiments, machines, réservoirs, conduites et matériel de toute sorte qu'elle possède dans la banlieue de Paris. Elle renonce aux effets des traités passés avec les communes du département de la Seine, récemment annexées. Elle substitue la ville dans les droits résultant pour elle des traités passés avec les communes demeurées en totalité ou en partie en dehors de l'enceinte des fortifications.

En un mot, la Compagnie abandonne les titres exclusifs qu'elle a au service de la distribution des eaux dans la presque totalité du nouveau Paris et dans toutes les communes du département de la Seine qu'elle dessert aujourd'hui.

Pour indemniser la Compagnie de la cession qu'elle

fait ainsi à la ville, celle-ci s'oblige à lui payer pendant cinquante ans une annuité de 1,160,000 francs, qui représente le bénéfice justifié pour 1860 et constaté dès le 31 décembre 1859.

Ainsi, bien que la durée moyenne des traités de la Compagnie ne soit que de quarante ans et six mois, la ville garantit néanmoins à la Compagnie, pendant cinquante années, le bénéfice acquis de 1,160,000 francs.

De l'autre côté, la ville concède à la Compagnie, pour la même période de cinquante années, la régie intéressée des eaux de toute provenance qui sont actuellement disponibles ou qui le deviendront pour le service des concessions particulières.

Elle s'engage, en outre, à payer à la Compagnie, pour les frais d'exploitation, une somme de 350,000 fr. qui a été fixée à forfait après évaluation contradictoire de ces frais.

En sus de ces allocations, la ville abandonne à la Compagnie le quart des produits bruts dépassant la somme de 3,600,000 francs qui représente la totalité des produits perçus actuellement, tant pour le compte de la ville que pour celui de la Compagnie et qui se décompose de la manière suivante :

1° Recette brute effectuée par la ville dans l'ancien Paris,	1,900,000 »
2° Recette brute de la Compagnie générale des Eaux	1,700,000 »
Total égal	3,600,000 »

C'est au delà de cette somme fixe de 3,600,000 fr. que la ville abandonne à la Compagnie le quart des produits bruts de l'exploitation, quel que soit le chiffre auquel puissent s'élever ces produits.

Ces avantages éventuels auront, tant pour la ville que pour la Compagnie, une importance qui dépendra uniquement du développement de l'opération.

Or, les augmentations de produits réalisées dans la banlieue pendant les années 1857, 1858 et 1859, et qui s'élèvent à la somme totale de 600,000 francs, ont permis à la ville et à nous d'apprécier la valeur que notre activité saura, pour chacun des intéressés, donner à ce partage de bénéfices.

Le quart qui nous est réservé nous assure la rémunération de notre industrie et l'équivalent des bénéfices que nous étions en droit d'attendre de l'avenir.

Afin de pouvoir faire profiter les habitants de la zone suburbaine de la réduction de tarifs, à laquelle l'annexion leur donne droit, sans que, pour cela, cette réduction diminue les produits actuels des deux exploitations, la ville a consenti une surélévation du prix de l'eau dans l'ancien Paris.

L'administration municipale s'est réservé, par l'article 9, la faculté d'user, pour les services publics, de toutes les quantités d'eau qu'elle aura seule le droit de déterminer, ne laissant au service privé que les quantités excédant les besoins de ces services publics.

Dans cette position, la régie intéressée semble, au premier abord, n'être pas assurée qu'elle pourra, en tout temps, remplir les engagements qu'elle aura pris envers les abonnés. Mais, d'une part, le dernier paragraphe de l'article 15 dispose formellement que :

« La Compagnie n'encourra aucune responsabilité » à raison des interruptions provenant d'un manque » de l'eau dans les conduites publiques. »

Cette disposition soustrait la Compagnie à toutes les réclamations et à toutes les difficultés qui pourraient se produire dans le service.

D'autre part, l'appréciation que le conseil municipal lui-même a faite des devoirs et des intérêts de la ville, présente une double garantie aux particuliers abonnés.

En effet, l'administration municipale, qui est la tutrice naturelle de tous les habitants, a pour devoir, non-seulement d'assurer les services publics, mais aussi de veiller à ce que les intérêts de chacun soient sauvegardés.

Elle ne peut, dès lors, vouloir sacrifier le service des abonnés à des exigences qui ne seraient pas justifiées.

D'ailleurs, l'intérêt des finances de la ville, d'accord en tout point avec le vôtre, lui commandera toujours de faire le nécessaire pour donner satisfaction aux abonnés.

Nous vous l'avons dit, le traité est fait pour cinquante ans. Mais la ville a voulu, ainsi que l'Etat l'a fait dans les traités de concessions de chemins de fer, se réserver le droit de supprimer la régie intéressée, après un certain temps, pendant lequel la ville et la Compagnie sont liées d'une manière indissoluble. La ville, en vertu de l'article 27, est maîtresse de rompre le contrat, mais le même article du traité assure à la Compagnie la compensation du préjudice qu'elle pourrait éprouver dans le cas où la ville userait de ce droit.

Cette compensation consiste dans le paiement à faire par la ville à la Compagnie, pour chaque année restant à courir jusqu'à l'expiration des cinquante ans, non-seulement de l'annuité de 1,160,000 francs stipulés à l'article 5, mais encore d'une indemnité égale au montant du quart des produits bruts constatés à l'expiration de la dernière année de son exploitation, déduction faite de 20 0/0 pour frais de régie.

L'article 26 prévoit la déchéance du traité.

L'application de cet article suppose des faits inadmissibles, ou qu'il dépend de la Compagnie de prévenir.

Nous n'avons pas vu, dès lors, d'inconvénients à l'insertion d'une clause qu'il est d'usage d'introduire dans tous les traités du genre de celui que nous vous présentons.

En résumé, Messieurs, ce traité assure à la Compagnie, pendant cinquante années, une annuité de 1,160,000 francs, le paiement de tous ses frais d'exploitation et le quart de tous les produits bruts dépassant 3,600,000 francs. Il soustrait la Compagnie à toutes les chances aléatoires.

Ce que nous venons de vous dire suffira, nous l'espérons, pour vous faire apprécier les avantages du traité et vous déterminer à nous donner le pouvoir de conclure définitivement ce traité avec M. le préfet de la Seine.

Nous avons l'honneur de vous proposer de vouloir bien approuver la résolution suivante :

« L'assemblée générale approuve le traité avec la ville de Paris, dont il lui a été donné lecture, et dont copie restera annexée à la présente délibération.

» Elle autorise le Conseil d'administration à traiter définitivement avec M. le préfet de la Seine et lui donne pouvoir pour, au mieux des intérêts de la Compagnie, introduire ou accepter, selon qu'il jugera nécessaire, toute modification au traité qui pourrait être demandée par l'autorité supérieure.

» Elle donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour passer tous actes à cet effet. »

L'assemblée générale approuve à l'unanimité la résolution proposée.

DÉCRET IMPÉRIAL

Qui approuve le traité conclu, le 11 juillet 1860 entre la ville de Paris et la Compagnie générale des Eaux.

Du 2 octobre 1860.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur ;

Vu le traité conclu, le 11 juillet 1860, entre la ville de Paris et la Compagnie générale des Eaux, ledit traité ayant pour principal objet :

1° La cession à la ville, par la Compagnie, des immeubles et du matériel appartenant à celle-ci dans le département de la Seine, ainsi que des droits résultant à son profit de plusieurs traités passés avec les communes du département de la Seine ;

2° La concession à la Compagnie, par la ville de Paris, pour une période de cinquante ans, de la régie intéressée de ses eaux de toute provenance, présentes ou futures, et destinées au besoin des habitants ;

La clause interprétative de l'article 23 dudit traité, proposée par la Compagnie et acceptée au nom de la ville ;

La délibération municipale du 8 juin 1860 ;

L'avis du préfet de la Seine et les autres pièces de l'affaire ;

La loi du 16 juin 1859, sur l'extension des limites de Paris ;

Notre décret du 14 décembre 1853, portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de Compagnie générale des Eaux ;

Notre conseil d'Etat entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Le traité conclu, le 11 juillet 1860, entre la ville de Paris et la Compagnie générale des Eaux, est approuvé.

Une expédition de ce traité restera annexée au présent décret.

Art. 2. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 2 octobre 1860.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur,

Signé : BILLAULT.

TRAITÉ

Conclu le 11 juillet 1860, entre la ville de Paris et la Compagnie générale des Eaux pour la distribution de l'eau dans les territoires récemment annexés à cette ville.

Entre les soussignés :

M. le baron Georges-Eugène HAUSSMANN, sénateur, grand officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, préfet du département de la Seine, stipulant au nom de la ville de Paris, en vertu d'une délibération du conseil municipal de ladite ville en date du 8 juin 1860, et dont extrait est annexé aux présentes;

D'une part ;

Et 1° M. le comte Henri SIMÉON, sénateur, commandeur de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, quai d'Orsay, 23 ;

2° M. le baron Paul DE RICHEMONT, sénateur, officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, 82;

Président et vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie générale des Eaux, société anonyme autorisée par décret impérial en date du 14 décembre 1853, et dont le siége est à Paris, rue Saint-Arnaud, 8;

Agissant collectivement, en vertu d'une délibération en date du 10 juillet courant, par laquelle le Conseil d'administration leur a délégué spécialement, en conformité de l'art. 33 des statuts, les pouvoirs qu'il tenait des actionnaires, régulièrement réunis en assemblée générale extraordinaire, ainsi qu'il résulte du procès-verbal de délibération en date du 9 juillet courant, contenant approbation du traité ci-après transcrit, et mentionnant que les pouvoirs nécessaires pour le rendre définitif sont donnés au Conseil d'administration ;

Les procès-verbaux des délibérations précitées du Conseil d'administration et de l'assemblée générale des actionnaires, délivrés conformément aux articles 29 et 40 des statuts, sont annexés aux présentes ;

D'autre part ;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La Compagnie générale des Eaux cède en toute propriété, et francs et libres de toutes dettes, charges et hypothèques, à la ville de Paris, qui accepte, les terrains, bâtiments, machines, conduites, réservoirs et matériel de toute sorte, qu'elle possède dans le département de la Seine, et dont le détail est indiqué dans l'état ci-annexé.

Art. 2. — La Compagnie renonce aux effets des traités passés entre elle ou ses auteurs et les communes du département de la Seine, récemment annexées à la ville de Paris.

Elle substitue la ville de Paris dans tous les droits

résultant des traités passés avec les communes demeurées, en totalité ou en partie, en dehors de l'enceinte des fortifications, à la charge par la ville de remplir, pour l'avenir, toutes les obligations de ces traités.

Art. 3. — La Compagnie s'interdit formellement la faculté de traiter en son nom personnel et dans son seul intérêt avec aucune des communes du département de la Seine pour des fournitures et distributions d'eau.

Elle devra racheter à ses frais toutes les concessions d'eau faites gratuitement aux particuliers dans toutes les communes qu'elle dessert aujourd'hui.

Art. 4. — Les stipulations qui précèdent auront leur effet à partir du 1er janvier 1861.

Art. 5. — Pour prix de ces stipulations, la ville de Paris payera à la Compagnie générale des Eaux une annuité de un million cent soixante mille francs pendant cinquante années, qui commenceront à courir du 1er janvier 1861.

Art. 6. — La ville de Paris confère à la Compagnie, aux clauses et conditions ci-après exprimées, la régie intéressée de ses eaux de toute provenance, qui sont actuellement disponibles ou qui le seront pendant la même période de cinquante années, pour le service de concessions particulières, tant dans le nouveau Paris que dans les communes demeurées en totalité ou en partie en dehors de l'enceinte des fortifications.

Art. 7. — La ville de Paris prendra seule et sans qu'elle ait, sous aucun prétexte, à en rendre compte à la Compagnie, les mesures qu'elle jugera les meilleures pour continuer et améliorer l'approvisionnement de Paris et de la banlieue en eau propre aux usages publics et domestiques.

Elle entretiendra et complétera, ainsi qu'elle le jugera le plus convenable, les canaux, machines élévatoires, réservoirs, conduites principales et autres ouvrages nécessaires à la distribution des eaux, et elle en supportera seule les frais.

Art. 8.— La ville aura toute liberté d'affecter aux services publics et aux concessions faites ou à faire aux établissements départementaux, municipaux ou hospitaliers, telle quantité d'eau qu'elle déterminera.

L'administration municipale sera seule juge du classement d'un établissement dans une des trois catégories qui viennent d'être indiquées, et la Compagnie ne sera pas recevable à discuter sa décision.

La ville continuera à livrer gratuitement aux établissements de l'État les quantités d'eau fixées ou à fixer d'après l'arrêt du conseil d'État en date du 24 juin 1858.

Art. 9.— Le service de la régie intéressée conféré à la Compagnie ne comprend que les quantités d'eau qui excéderont journellement les besoins des services publics et autres, énumérés dans l'article qui précède.

Art. 10.— La ville mettra gratuitement à la disposition de la Compagnie les locaux actuellement affectés aux fontaines marchandes, ou tels autres qu'elle destinerait à cet usage, dans le cas du déplacement des bureaux existants ou de la création, reconnue nécessaire, de nouvelles fontaines marchandes.

Mais il est bien entendu qu'en cas de suppression pure et simple de quelques-unes de ces fontaines, ou même de la totalité, si plus tard cette mesure était jugée opportune par l'administration municipale, la Compagnie ne pourrait exercer contre la ville aucun recours ou demande d'indemnité de ce chef.

Art. 11.— La Compagnie devra pourvoir au placement de l'eau mise à sa disposition par la ville ; à cet effet, elle s'occupera de la recherche et de la conclusion des abonnements ; elle traitera avec les habitants et les industriels compris dans l'enceinte de Paris, d'après le tarif ci-annexé, lequel, arrêté d'accord entre la ville et la Compagnie, ne pourra être également modifié que d'un commun accord.

Toutefois, il est convenu, dès aujourd'hui, que, du moment où la ville aura amené de nouvelles eaux à Paris, le prix du mètre cube d'eau de toute origine, autre que celle provenant du canal de l'Ourcq, sera porté à 40 centimes par jour, soit 144 fr. par an.

Art. 12.— Les tarifs actuellement en vigueur continueront à être appliqués dans les communes situées en dehors des fortifications.

Art. 13.— Les conventions à intervenir entre la Compagnie et les abonnés seront rédigées conformément au modèle de police et au règlement ci-annexés, lesquels ont été arrêtés par l'administration municipale, la Compagnie entendue.

Art. 14.— La prise d'eau sur la conduite publique et la pose du branchement jusqu'au robinet d'arrêt inclusivement (bouche à clef comprise), seront faites sous la surveillance des agents de la ville, et par son entrepreneur, aux frais de la Compagnie.

Art. 15.— La Compagnie sera chargée de la continuation des travaux de branchement, depuis la bouche à clef jusque dans l'intérieur des habitations. Les frais de réfection de pavage, de trottoirs et de réparations de dégâts de toute espèce, sont à la charge de la Compagnie depuis la conduite publique jusqu'à la propriété privée ; il est bien entendu d'ailleurs que, pour l'ouverture de toute tranchée, elle devra se pourvoir des autorisations nécessaires et se conformer à tous les règlements faits ou à faire sur ce sujet à l'administration municipale.

La Compagnie sera responsable envers les abonnés de toute interruption de service provenant du fait des travaux ci-dessus.

Elle n'encourra aucune responsabilité à raison des interruptions de service provenant d'un manque d'eau dans les conduites publiques.

Art. 16.— La Compagnie donnera suite aux réclamations des abonnés en ce qui la concerne et transmettra, sans délai, à la ville toutes celles auxquelles il ne pourra être fait droit que par les agents de l'administration municipale.

Art. 17.— La Compagnie transmettra à l'ingénieur en chef chargé du contrôle un double des traités passés avec les abonnés.

Un état trimestriel des abonnements sera dressé par la Compagnie et approuvé par le préfet.

Les quantités d'eau livrées par attachement seront inscrites sur un livre spécial, dont un extrait, adressé à l'ingénieur en chef chargé du contrôle, formera un état supplémentaire, qui devra être également soumis à l'approbation du préfet.

Ces états, lorsqu'ils auront été approuvés par le préfet, formeront titre contre la Compagnie, qui sera comptable des sommes inscrites et devra faire les poursuites et diligences nécessaires pour obtenir le recouvrement des sommes dues.

Art. 18.— La Compagnie sera chargée de toutes les opérations de recette ; elle devra verser, chaque semaine, à la caisse municipale, les sommes qu'elle aura encaissées.

Elle tiendra, pour la régie intéressée résultant du présent traité, une comptabilité distincte, complétement indépendante de celle de ses autres entreprises.

Art. 19.— La Compagnie sera chargée de la direction du service de la vente de l'eau aux fontaines marchandes. Les receveurs de ces fontaines seront nommés par le préfet. Ils seront placés sous la surveillance de la Compagnie et révoqués sur sa demande.

Art. 20.— Les décomptes à établir en exécution des articles 17 et 18 seront présentés par la Compagnie, pour chaque trimestre, dans la première quinzaine du trimestre suivant.

Art. 21. — Un règlement définitif de compte entre la ville et la Compagnie, comprenant la prime accordée à la Compagnie par l'article 23, sera arrêté chaque année au 15 février, pour la clôture de l'exercice précédent.

Art. 22. — Sur le produit des recettes, la ville payera, mois par mois et à terme échu, à la Compagnie : 1° l'annuité de un million cent soixante mille francs (1,160,000 fr.), stipulée en l'article 5 ; 2° une somme de trois cent cinquante mille francs pour frais de régie fixés à forfait.

Art. 23. — Lorsque la recette totale effectuée par la Compagnie dépassera annuellement trois millions six cent mille francs (3,600,000 fr.), il sera alloué par la ville à la Compagnie, à titre de prime, un quart des sommes excédant ce chiffre.

Art. 24. — Si l'administration municipale amène à Paris de nouvelles eaux, en considération de l'élévation du tarif prévu à l'article 11 et de la bonification qui en résultera dans le montant de la prime stipulée ci-dessus en faveur de la Compagnie, l'annuité de trois cent cinquante mille francs dont il est question à l'article [illegible] sera réduite à cent quarante mille francs un an après l'application du nouveau tarif à toutes les eaux autres que celles de l'Ourcq.

Art. 25. — Les frais et droits de toute espèce auxquels donneront lieu les stipulations des articles 1, 2, 4 et 5, et du premier paragraphe de l'article 3, seront supportés par la ville ; les autres seront à la charge de la Compagnie.

Art. 26. — En cas d'inexécution totale ou partielle des clauses du présent traité, la déchéance pure et simple de la régie intéressée pourra être encourue par la Compagnie. Elle sera prononcée contre elle un mois après un acte de mise en demeure resté sans effet, par un arrêté du préfet, contre lequel elle aura la faculté de se pourvoir dans les formes de droit.

La déchéance sera encourue de plein droit par la Compagnie, en cas de dissolution, faillite ou déconfiture.

Dans l'un ou l'autre cas, la ville aura droit, à titre de dommages-intérêts, au montant d'une des annuités fixées à l'article 5, soit un million cent soixante mille francs (1,160,000 fr.).

L'application des dispositions qui précèdent ne pourra jamais, de clause expresse, entraîner l'annulation de la cession et des stipulations contenues dans les articles 1, 2, 3, 4 et 5.

Art. 27. — Dans le cas où, par des motifs de service qui ne pourront jamais être discutés par la Compagnie, la ville jugerait à propos de supprimer la régie intéressée, elle aura la faculté de le faire à partir du 1er janvier 1870, en prévenant la Compagnie un an au moins à l'avance.

L'époque de la suppression devra toujours coïncider avec la clôture d'un exercice.

La Compagnie aura droit, pour chacune des années de régie dont elle se trouvera ainsi privée, à une indemnité égale à la prime réglée à son profit, en exécution de l'article 23 ci-dessus, pour la dernière année de la régie qui sera révolue au moment où la résolution de la ville lui sera notifiée, déduction faite de vingt pour cent de frais de régie.

Cette indemnité lui sera payée indépendamment de l'annuité de un million cent soixante mille francs stipulée à l'article 5.

Art. 28. — La date du commencement de la mise à exécution du traité est réservée jusqu'à l'époque où il pourra devenir définitif. Cette date coïncidera nécessairement avec l'origine d'un exercice.

Art. 29 et dernier.— Le présent traité, dont le texte a été adopté par le conseil municipal le 8 juin 1860, ne sera définitif qu'après avoir été revêtu de l'approbation de l'autorité supérieure.

Fait en double, à Paris, le 11 juillet 1860.

Signé à la minute :

HAUSSMANN,
SIMÉON,
Baron PAUL DE RICHEMONT.

Le présent traité a été délibéré et adopté par le conseil d'État, dans sa séance du 27 septembre 1860.

Signé à la minute :

Le conseiller d'État rapporteur,
GOMEL.

Le président du conseil d'État,
J. BAROCHE.

Le maître des requêtes remplissant les fonctions de secrétaire général du conseil d'État,
FOUQUIER.

Vu pour être annexé au décret du 2 octobre 1860, enregistré sous le n° 2465.

Le ministre de l'intérieur,
BILLAULT.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1689 kilomètres.
1859 — 1651 —

12e année. — 45e semaine.
Du 4 au 10 novembre 1860.

177.201 Voyageurs	417 005 17
Bagages, Marchandises, etc.	892.826 43
Total	1.309.831 60
Recettes antérieures	53.470.523 74
Total	54.780.355 34
45e semaine de 1860	1.309.831 60
Semaine correspondante de 1859	1.152.483 92
Différence	157.357 68
Recettes depuis le 1er janvier 1860	54.780.355 34
— — 1859	51.012.374 64
Différence	3.767.980 70

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 4 au 10 novembre 1860.

106.249 Voyageurs	450.278 45
Bagages, Marchandises, etc.	825 181 62
Total	1.275.460 07
Semaine correspondante de 1859	1.357.574 63
Semaine correspondante de 1858	1.239 517 24
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	82.114 56
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	35.942 83
Recettes depuis le 1er janvier 1860	56.986,694 51
— — 1859	55.930.190 38
Différence en faveur de 1860	1.056.504 13

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Octobre 1860.

Voir le numéro du 10 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1403 kilomètres.
1859 — 1406 —
1853 — 1253 —

Du 4 au 10 novembre 1860.

179.868 Voyageurs	674.536 35
Bagages et Marchandises	1.573 149 69
Total	2.247,686 04
Semaine correspondante de 1859	1.950.208 56
— — de 1858	1.787.653 26
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	297.477 48
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	460.032 78
Recettes depuis le 1er janvier 1860	85.706.779 63
— — 1859	87.555.565 38
Différence	1.848.785 75

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 488 —

Du 4 au 10 novembre 1860.

48.340 Voyageurs	106.280 30
Bagages et Marchandises	300.475 75
Total	406.756 05
Semaine correspondante de 1859	392.900 25
Différence	13.855 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	15.474.516 35
— — 1859	13.488.618 75
Différence	1.985.897 60

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1212 kilomètres
1859 — 1125 —

Du 4 au 10 novembre 1860.

252.363 Voyageurs	418.950 15
Marchandises, etc. — Grande vitesse	102.132 75
— — Petite vitesse	481.844 20
Total	1.002.027 10
Semaine correspondante de 1859	1.001 824 15
Différence	1.102 95
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	44.764.080 90
— — 1859	43.025.459 92
Différence	1.738.620 98

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 4 au 10 novembre 1860.

127.453 Voyageurs	364.163 70
Bagages, Marchandises, etc.	897.799 04
Total	1.261.962 74
Semaine correspondante de 1859	1.248.353 70
Différence	13.609 04
Recettes depuis le 1er janvier 1860	51.759.668 54
— — 1859	49.203.782 40
Différence	2.555.886 14

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.

Du 4 au 10 novembre 1860.

1.856 Voyageurs	1.539 40
Bagages, marchandises, etc.	2.111 01
Total de la semaine	3.650 41
Recettes depuis le 4 juin 1860	52.033 62

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 240 —

Du 4 au 10 novembre 1860

45.927 Voyageurs	147.562 05
Bagages, Marchandises, etc.	370.821 08
Total	518.383 13
Canaux	43.836 89
Totaux réunis	562.220 02
Semaine correspondante de 1859	451.322 39
Différence	110.897 63

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	21.712.408 74
— — 1859	19.502.685 07
Différence	2.209.723 67

NOUVEAU RÉSEAU. — Octobre 1860

Voir le numéro du 10 novembre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 4 au 10 novembre 1860

16.705 Voyageurs	54.690 20
Bagages et Marchandises	86.873 05
Total	141.563 33
Semaine correspondante de 1859	109.065 22
Produit kilométrique annuel, en 1860	31.964 62
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 .... en plus.	29.80 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 .... en plus	48.81 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.844 433 76
— — 1859	5.034.935 52

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon. Reims à Mézières, Charleville et Sedan. Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 164 —

Du 4 au 10 novembre 1860.

11.001 voyageurs	18.875 90
Bagages, Marchandises, etc.	58.721 41
Total	77.597 31
Semaine correspondante de 1859	71.796 30
Différence	5.802 01
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.113 893 16
— — 1859	2,806.908 46
Différence	306.984 70

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 4 au 10 novembre 1860

12.775 Voyageurs	27.170 74
Bagages, Marchandises, etc.	32.048 08
Total	59.218 82
Semaine correspondante de 1859	42 692 15
Différence	16 526 67
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.483,006 67
— — 1859	2.326.310 85
Différence	156 695 82

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 4 au 10 novembre 1860.

Voyageurs	1.916 20
Bagages, Marchandises, etc.	25 757 05
Total	27.673 25
Semaine correspondante de 1859	22.044 45
Différence	5.628 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.008.062 85
— — 1859	1.030.446 90
Différence	22.384 05

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1206 kil.
— — 1859, 1182 kil.

96.091 Voyageurs	266.305 03
Bagages et Marchandises	538.120 82
Transports militaires	214.171 42
Total	1.018.597 27
Semaine correspondante de 1859	892.505 77
Différence	126.091 50

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil.
— — 1859, 221 kil.

62.060 Voyageurs	105.015 65
Bagages et Marchandises	36.767 60
Transports militaires	2.362 45
Total	144.145 70
Semaine correspondante de 1859	116.911 18
Différence	27.234 52

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1429 kil.
— 1859, 1396 kil.

En 1860	1.162.742 97
En 1859	1.009.416 95
Différence	153.326 02

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1429 kil.
— 1859, 1396 kil.

En 1860	39.006.258 98
En 1859	51.297.487 03
Différence	12.291.228 05

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 4 au 10 novembre 1860

38.675 Voyageurs ....En florins	113.817 »»
1.265.501 »» quintaux Marchandises	316.556 »»
Total.........	430.373 »»
Semaine correspondante de 1859....	423 524 ».
Différence.........	6.849 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	16.616.964 »»
— — 1859..	15.422.077 »»
Différence.........	1.194.887 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 403 —

11.041 Voyageurs......................		72.702 74
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		14.233 74
— (petite vitesse)		216.473 03
Total de la semaine.....		303.409 53

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Jadraque.

1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

8.437 voyageurs.......	16.747 53	
Bagages, March. (gr.vit.)	1.257 86	21.952 87
Marchandises(petite vit.)	3.947 48	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Daimiel.

1860. — Longueur exploitée ; 71 kilomètres.

1.742 Voyageurs........	5.162 38	
Bagages, March. (gr. vit.)	754 61	15.714 04
Marchandises(petite vit.)	9.797 05	
Total des trois lignes réunies.....		341.166 44
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..........................		14.067.047 56
Total..........		14.408.214 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 27. —

Du 4 au 10 novembre 1860.

26.685 Voyageurs......................	30.263 »»
Marchandises et Bagages............	29.052 »»
Total...........	59.315 »»
Période correspondante de 1859....	57.613 »»
Différence.........	1.702 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.748.775 09
— — 1859..	2.561.721 80
Différence.........	187.053 29

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX ET XÉRÈS-TROCADÉRO.

Longueur exploitée : 131 kilomètres.

34e semaine, du 21 au 27 octobre.

»,»»» Voyag., bagag. et marchand.	42.123 10
Recettes antérieures depuis le 1er mars	944.643 69
Total.......................	986.767 79

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplétement organisé.

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 4 au 10 novembre 1860

34.179 Voyageurs	51.811 85
Bagages, Marchandises................	62.949 58
Total..........	114.761 43
Semaine correspondante de 1859.....	88.005 62
Différence.........	26.755 81
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	5.185.688 68
— — 1859..	4.535.766 21
Différence.........	649.922 47

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

29.449 Voyageurs......................		53.077 15
Bagages, Marchandises, etc...........		41.220 97
Recettes diverses		1.083 90
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis........		27.872 08
Transports militaires...................		2.230 46
Total..		126.392 56
Recettes correspondantes de 1859.........	98.153 94	99.538 75
Transports militaires..	1.385 81	
Différence.........		26.853 81
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		5.517.059 15
— — 1859..		6.115.112 56
Différence.........		598.053 41

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 22 septemb. 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.

Du 31 octobre au 6 novembre 1860.

Voyageurs.................................	12.326 98
Marchandises.............................	95.311 64
Total............	107.638 62
Produit annuel par kilomètre.........	33.106 »»
Recettes antérieures..	1.035.267 66
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.142.906 28

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 2 au 8 novembre 1860.

16.148 Voyageurs	21.080 95
Bagages, Marchandises, etc...........	15.896 80
Total...........	36.977 75
Semaine correspondante de 1859....	29.552 88
Différence.........	7.424 87
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.749.207 10
— — 1859...	1.377.204 19
Différence.... ...	372.002 91

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 21 au 27 octobre 1860

43e semaine.	32.746 35
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine...............	11.815 80
Total...........	44.562 15
Semaine correspondante de 1859.....	37.345 80
Différence.........	7.216 35
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.767.217 35

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 51 kilomètres

Du 28 octobre au 3 novembre 1860.

1.717 Voyageurs.........................	1.700 50
Bagages, articles de messagerie. ...	239 42
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.........................	6.705 92
Total de la semaine.....	8.645 84
Recettes antérieures............	359.522 29
Total général............	368.168 13
44e semaine de 1860.................	8.645 84
Semaine correspondante de 1859....	4.244 88
Différence.........	4.400 96

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Octobre	144.572 60	126.165 38	18.407 22	14.59
10 1ers mois	1.138.167 97	974.269 95	163.898 02	16.82

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Septembre	1,111,668 63	965,451 31	146,217 32	15.14
9 1ers mois.	11,205,273 »»	10,276,712 30	928,560 70	9.03

OMNIBUS DE PARIS

Du 4 au 10 novembre 1860

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.........	243.159 79	72 02	43 74
Semaine correspondante de 1859..	256.794 10	80 30	43 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	12.367.354 95	83 69	48 55
Période correspondante de 1859 ..	12.711.064 15	86 39	55 26
Différence...	343.709 20	2 70	6 71

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU.

Section du Bourbonnais.

Tirage au sort du 6 décembre 1860.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations ci-dessous désignées qu'il sera procédé, le jeudi 6 décembre prochain, à midi et demi, en séance publique du Conseil (7, rue de la Chaussée-d'Antin), au tirage au sort de :

1° 812 obligations du Bourbonnais ;
2° 114 obligations de Rhône-et-Loire, première série ;
3° 133 obligations de Rhône-et-Loire, deuxième série ;
4° 134 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;
5° 32 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850 ;
6° 10 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1843 ;
7° 16 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1847

A rembourser au 1er janvier 1861.

MM. les porteurs d'obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) qui n'ont pas encore échangé leurs titres profiteront pour leurs numéros du tirage des obligations du Bourbonnais.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU.

Section du Bourbonnais.

Tirage au sort des obligations d'Andresieux à Roanne.

Dans sa séance publique du 8 no-

vembre 1860, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort de 80 obligations du premier ordre et de 40 obligations du deuxième ordre, d'Andrezieux à Roanne, remboursables au 1er avril 1861.

Le sort a désigné les titres numérotés :

Premier ordre.

De	101	à	120......	20
De	141	à	160......	20
De	301	à	320......	20
De	3401	à	3420.....	20
			Total,	80

Deuxième ordre.

De	1261	à	1280.....	20
De	1781	à	1800.....	20
			Total,	40

Les obligations seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du 1er avril prochain, dans les bureaux de la Compagnie (section nord), rue de la Chaussée-d'Antin, 7, de 10 heures à 2 heures.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Conformément à l'art. 51 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 25 fr. le montant du coupon à payer le 1er janvier 1861 sur les actions anciennes, savoir :

Pour intérêt................	8 fr.
Pour à-compte sur le dividende	17
	25 fr.

Le Conseil, conformément à la décision de l'assemblée générale du 27 avril 1860, a fixé à 16 fr. 50 le montant des coupons à payer le 1er janvier 1861, sur les actions nouvelles sorties au tirage, savoir :

Pour intérêt.............	8 fr. »
Pour à-compte sur le dividende..................	8 fr. 50
	16 fr. 50

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Escompte des coupons à échoir le 1er janvier 1861.

Le Conseil d'administration prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'à partir du 16 novembre courant ils pourront toucher, moyennant escompte au taux de la Banque de France, le montant des coupons à échoir le 1er janvier 1861.

Sur les actions anciennes, le coupon d'intérêt et de dividende est de 25 fr.

Sur les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860, il est de 16 fr. 50

Sur les actions nouvelles non sorties au tirage, il est de 9 fr. 70

Sur les obligations, il est de 7 fr. 50

Les titres au porteur auront à supporter la retenue de l'impôt au profit du Trésor, savoir :

Sur les actions anciennes,	60 c.
Sur les actions nouvelles sorties au tirage,	60 c.
Sur les actions nouvelles non sorties,	50 c.
Sur les obligations,	20 c.

Les titres nominatifs sont exempts de l'impôt.

Le paiement sera effectué au siége social de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris.

Le bureau des titres est ouvert tous les jours non fériés :

Pour la délivrance des mandats, de 10 heures à 1 heure.

Pour le paiement des mandats, de 10 heures à 3 heures.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le délai pour la libération des actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, expire le 31 décembre 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Avis aux porteurs d'obligations.

A partir du 1er décembre prochain, le semestre d'intérêts échu pour les obligations 5 0/0 et 3 0/0 de la Compagnie, sera payé à l'administration, de 10 à 2 heures, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés.

Les coupons des obligations au porteur à détacher des titres sont :

Obligations 5 0/0, coupon n° 17, de 12 fr. 50, réduit à 12 fr. 17.

Obligations 3 0/0, coupon H, de 7 fr. 50, réduit à 7 fr. 30.

La valeur intégrale des coupons sera payée aux porteurs de certificats nominatifs.

Les certificats et les coupons pourront être déposés à l'administration à partir du lundi 26 novembre.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST,

Rue et place de Strasbourg.

Liste des numéros des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre 1860, conformément au dernier paragraphe de l'article 49 des statuts.

26981	à	27000	242321	à	242340
37721	à	37740	250401	à	250420
38121	à	38140	256001	à	256020
42201	à	42220	279161	à	279180
59981	à	60000	286321	à	286340
62121	à	62140	306521	à	306540
76061	à	76080	307121	à	307140
96581	à	96600	351561	à	351580
110201	à	110220	364501	à	364520
110241	à	110260	394061	à	394080
117501	à	117520	430661	à	430680
144361	à	144380	449361	à	449380
174161	à	174180	450961	à	450980
183001			453081	à	453100
196641	à	196660	472341	à	472360
205641	à	205660			

Il reste à rembourser sur les tirages antérieurs les actions nos 473,926 à 473,931.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Tirage d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie qu'il sera procédé en séance publique, le jeudi 22 novembre 1860, à une heure et demie de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, 124, rue Saint-Lazare, au tirage au sort :

1° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, emprunts 1847, 1849 et 1854, remboursables le 1er décembre 1860 ;

2° Des obligations des anciennes Compagnies des chemins de fer de Rouen au Havre, emprunt 1848 ; de Versailles (rive droite), emprunt 1843, et de Saint-Germain, emprunts 1842 et 1849, remboursables le 1er janvier 1861 ;

3° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, emprunts de 1845 et 1847, remboursables le 1er mars 1861.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

L'assemblée générale ordinaire fixée au 10 novembre 1860 n'ayant pu se constituer, faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, une nouvelle assemblée est convoquée pour le lundi 26 novembre, à une heure précise, au siége de la Société, à Paris, rue Lepelletier, 35.

MM. les titulaires d'actions nominatives qui voudront assister à cette assemblée ou s'y faire représenter, devront retirer leur carte d'admission ou déposer leur procuration (que l'administration délivre dans ses bureaux) au plus tard le 24 courant.

Les fondés de pouvoir recevront une carte d'admission personnelle.

En conformité de l'article 36 des statuts, les actions au porteur pour être représentées, doivent être déposées au siége de la Société, au plus tard la veille du jour de la réunion, et il sera délivré en échange à chaque déposant une carte d'admission personnelle.

Les délibérations prises dans cette seconde réunion, seront valables quel que soit le nombre des actions représentées.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. GISLAIN

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer Suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 fr., du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts à échoir le 1er décembre 1860, de 25 fr. par obligation, seront payés dès ce jour contre remise des coupons :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Lütscher.

A Stuttgart, chez MM. Benedikt frères ;

A Carlsruhe, chez MM. Haas frères ;

A Francfort-sur-le-Mein, chez MM. de Rothschild frères.

CHEMINS DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle qui devait avoir lieu le 31 octobre dernier, est remise au *vendredi 30 novembre courant*, à 1 heure, à Chambéry.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette assemblée, qui sera appelée à délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents et quelle que soit la portion du capital représentée.

Les titres seront reçus tous les jours, de 11 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés, jusqu'au 27 de ce mois, à 1 heure :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 2 novembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le secrétaire, L. LE PROVOST.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer le public que les actions qui, suivant l'avis publié dans le *Droit* et la *Gazette des Tribunaux* du vendredi 19 octobre, doivent être expropriées pour défaut de versement, conformément à l'art. 12 des statuts, seront vendues le 24 courant, à la bourse de Genève, dans la forme ci-après énoncée :

Le nombre total des actions à vendre se trouve réduit, dès aujourd'hui, à 4,500. Les demandes d'actions devront être faites par l'intermédiaire d'un agent de change établi à Genève, ou garanties par l'un d'eux.

Ces demandes, faites par soumissions cachetées, indiqueront, d'une manière exacte, le nombre d'actions soumissionnées, ainsi que le prix offert, et devront être adressées au syndicat des agents de change. Elles seront remises au plus tard le 24 courant, à 11 heures du matin, ès-mains du commissaire, dans le local habituel de la Bourse de Genève. La Compagnie de l'Ouest suisse fera également remettre, le même jour, ès-mains du syndicat, un pli cacheté indiquant le prix minimum au-dessous duquel les actions ne seront pas adjugées. Les soumissions et le pli de la Compagnie seront ouverts publiquement et les actions immédiatement adjugées jusqu'à concurrence de la quantité à vendre, en commençant par les soumissions faites au prix le plus élevé.

Dans le cas où le nombre des actions demandées au plus bas prix serait supérieur au nombre d'actions restées disponibles, les demandes de cette dernière catégorie seront réduites proportionnellement.

Les titres des actions ainsi vendues seront remis contre paiement aux acheteurs, le 30 courant au plus tard.

Les actionnaires en retard de leurs versements seront encore admis à se libérer jusqu'au 22 courant au soir.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

La Compagnie du chemin de fer de *Barcelone à Saragosse* a l'honneur d'informer le public qu'elle va mettre en vente, jusqu'à concurrence de sept cent cinquante mille piastres, la deuxième série de l'emprunt en obligations qu'elle est autorisée à émettre en vertu de la loi du 11 juillet 1856 et de celle du 11 juillet 1860.

Cette vente aura lieu aux conditions suivantes :

1° Les obligations, qui sont au porteur, seront de *deux mille réaux* de capital, avec intérêts à six pour cent l'an, soit **525** fr., et rapportant 31 fr. 50 ; elles ont une garantie hypothécaire reposant sur le chemin de fer et ses produits ;

2° Le prix minimum de la soumission est fixé à quatre-vingt-six piastres, ou fr. **451 50** par obligation ; on n'admettra les soumissions que par lots de vingt-cinq obligations.

3° Les offres se feront sous pli cacheté qu'on ouvrira au moment de l'enchère.

4° On adjugera les obligations à celui qui en offrira le prix le plus élevé, la surenchère se faisant seulement sur le prix fixé comme minimum.

5° Si, lors de la surenchère, les offres excédaient la somme indiquée, les obligations seraient réparties au prorata des demandes.

6° Les soumissionnaires paieront immédiatement dix pour cent du montant de la souscription, et les quatre-vingt-dix pour cent restant seront payés trois jours après et contre livraison des titres.

7° L'adjudication aura lieu à Barcelone dans la salle du conseil de la Compagnie, en séance publique, le 1er décembre prochain.

8° Les intérêts des obligations seront payés par semestres les 1er janvier et 1er juillet de chaque année :

A Barcelone et à Madrid, dans les bureaux de la Société ;

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, banquiers de la Société.

Le premier coupon sera payé le 1er janvier 1861.

9° L'amortissement commencera au mois de janvier 1871, et s'opérera par tirages pendant quinze années consécutives.

La Compagnie ne pourra suspendre l'amortissement, mais elle aura la faculté d'amortir ledit emprunt par anticipation.

NOTA. — Les soumissions cachetées sont reçues tous les jours, de 10 heures à 3 heures, à Paris, chez MM. AD. MARCUARD ET Ce, banquiers de la Société, 18, rue Bergère, jusqu'au 27 novembre courant inclusivement.

Les soumissions devront être remises par duplicata et accompagnées du premier versement de dix pour cent.

Barcelone, le 10 novembre 1860.

L'administrateur gérant,

J. ARIMON.

SUCRERIE RAFFINERIE DE BOURDON PUY-DE-DOME.

MM. les actionnaires de la sucrerie de Bourdon sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 18 des statuts, aura lieu, le mardi 4 décembre prochain, à 3 heures précises de l'après-midi, dans les salons de M. Chauveau, restaurateur, faubourg Poissonnière, 1 ; entrée par le faubourg Poissonnière.

Les actions devront être déposées, dix jours à l'avance, chez MM. Ch. Noël et Ce, rue du Faubourg-Poissonnière, 9, où des cartes seront délivrées aux déposants.

Tout actionnaire possédant au moins dix actions a le droit de voter.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine
Et des chemins de fer.

H. PETIN, GAUDET ET Ce.

Suivant décision de l'assemblée générale ordinaire du 10 novembre présent mois, le dividende de l'exercice 1859-60 a été fixé à 50 fr. par action, payables moitié le 30 novembre courant et moitié le 31 mai prochain, et l'excédant des bénéfices, soit 129,582 59 a été reporté au compte de profits et pertes de l'exercice courant.

En conséquence, à partir du 30 novembre, MM. les actionnaires pourront toucher l'à-compte de 25 fr. par action mis à cette date en distribution :

A Paris, chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers, boulevard Poissonnière, 17 ;

A Lyon, chez MM. Ve Guérin et fils, banquiers, rue Puits-Gaillot, 31 ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers, rue de la Bourse ;

A Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société.

Le paiement sera fait :

Pour les actions au porteur, contre la remise du coupon n° 12 et sous déduction du droit d'abonnement édicté par la loi du 23 juin 1857, lequel est fixé, pour le deuxième semestre de la présente année, à 0 fr. 27 par action.

Pour les actions nominatives, sur la simple présentation du certificat nominatif d'inscription, et sans aucune déduction.

Rive-de-Gier, le 11 novembre 1860.

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER

MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce viennent de publier une nouvelle édition de leur *Grand Atlas des Chemins de fer*, complétement refondu d'après la nouvelle classification des réseaux français.

Cette édition se compose aujourd'hui de 17 belles cartes parfaitement coloriées, sur papier grand aigle, approuvées par MM. les Ingénieurs des Compagnies.

Carte des Chemins de fer français ;
— de l'Europe centrale ;
— de la Gde-Bretagne et de l'Irlande ;
— des Etats-Unis d'Amérique ;
— de l'Algérie ;
— de Russie ;
— de l'Allemagne ;
— de l'Italie ;
— de l'Espagne ;
— du réseau d'Orléans ;
— de l'Ouest ;
— de l'Est ;
— du Nord ;
— du Midi ;
— de Paris à Lyon et à la Méditer
— du réseau des Environs de Paris
Plan de Paris, avec la situat. des gares

Cet Atlas est indispensable à MM. les Fonctionnaires et Ingénieurs de chaque département, aux Compagnies de Chemins de fer, et à toutes les personnes qui s'occupent des grandes questions de nos relations internationales.

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe.................. 42 fr.
— de chaque Carte séparée ... . 2 fr.

L'Atlas est expédié *franco*, à toutes les personnes qui adressent à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, un mandat de 46 francs sur Paris, et 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé pour chaque carte demandée séparément.

LIVRET-CHAIX

L'édition de novembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SERVICES MARITIMES DES Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraila, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébisonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 4 novembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 11 novembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 30, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

HENRI PLON, rue Garancière, 8,

Editeur des ouvrages de

MM. BONNIER, DEMANTE, COLMET DE SANTERRE, DUPIN, DURANTON, FAUSTIN-HÉLIE, MACAREL ET DE PISTOYE, ORTOLAN, PARDESSUS, PELLAT, ETC.

LES CODES FRANÇAIS EXPLIQUÉS

PAR J.-A. ROGRON

Ancien Avocat aux Conseils du roi et à la Cour de Cassation, Secrétaire général du Parquet de cette Cour, membre de la Légion d'honneur.

Ces ouvrages sont envoyés FRANCO aux personnes qui en adressent le montant en bons sur la poste.

ON VEND SÉPARÉMENT, FORMAT GRAND IN-18 :

Code Napoléon expliqué, 18e édition, 2 énormes volumes grand in-18, contenant 2,430 pages. . . . . 13 »

Code de procédure civile expliqué, 9e édition, 2 énormes volumes grand in-18, contenant 2,500 pages . . . . 15 »

Code de commerce expliqué, 9e édition, 1 volume grand in-18, contenant 1,440 pages. . . . . 10 »

Codes d'instruction criminelle et pénal expliqués d'après les modifications introduites, 4e édit., 2 vol. in-18. . . . . 13 »

Codes forestier, de la pêche et de la chasse expliqués, 1 volume grand in-18. . . . . 8 »

Code de la chasse seul, 1 volume grand in-18. . . . . 4 »

Code politique français de 1788 à 1848, 1 vol. grand in-18. . . . . 6 »

Les Codes complets ci-dessus, réunis en deux énormes vol. in-4°, 4e édition, au lieu de 69 fr. que coûtent les éditions in-18,

Prix : 35 fr.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

L'élevation du taux de l'escompte de la Banque de France décidée dans des conditions, qui ont paru insolites et qui ont fait naître plus d'inquiétudes que la mesure elle-même ne le comportait, a changé encore une fois la physionomie du marché, et bien que les symptômes généraux soient toujours favorables et que les conditions financières du marché ne soient pas changées quant au fond il s'est produit un temps d'arrêt dans le mouvement qui s'était si nettement décidé la semaine dernière.

L'opinion la plus accréditée, c'est que la décision prise par la Banque de France n'a eu qu'un but, celui de défendre son encaisse, et que comme la question monétaire proprement dite, n'intéresse la France que par contre-coup, les esprits se rassureront vite. Néanmoins, la rente, qui avait atteint 70 50 dans la Bourse de samedi dernier, est descendue rapidement dès lundi à 70 25, et les offres ont été d'abord très-nombreuses. Depuis, bien que les cours aient encore baissé, on a senti de la résistance, et on a recommencé, comme il y a trois semaines, à discuter de part et d'autre, en delà et en deça le cours de 70 fr. Les chemins et les valeurs industrielles ont naturellement suivi le mouvement; cependant, il y a malgré tout une fermeté qui s'est particulièrement fait remarquer sur le Crédit mobilier, la Caisse générale des chemins de fer et les valeurs espagnoles.

Samedi. — Les dispositions et les nouvelles sont très-favorables; on dit que banquet du lord-maire a donné lieu à des déclarations très-explicites en faveur du maintien de la paix. D'un autre côté l'activité des affaires si longtemps comprimée tend à reprendre son essor. Quant au découvert, ceux qui l'ont creusé ne songent pas encore à le combler. Ils comptent sur l'imprévu et attendent une réaction. Les deux dépêches de Londres n'accusent aucun changement sur les consolidés. La rente a débuté à 70 25, s'est tenue à ce prix pendant la première heure, et n'a pas tardé à s'élever à 70 40 sans réaction, et reste à 70 45. L'écart des primes est plus tendu que ces jours derniers. Le Mobilier participe dans une mesure très-large à l'amélioration des cours. Parti de 760, en hausse sur la dernière clôture, il est arrivé à 785 sans que les demandes se soient ralenties et ferme à 775. Les chemins sont aussi très-fermes, bien que leur mouvement soit moins accusé. L'Orléans se rapproche de 1,400 et on le tient à 1,325. Le Nord est à 990; l'Est, à 620; le Lyon, à 920; le Midi, à 530; l'Ouest, à 570; le Genève, à 370; les Autrichiens, à 518 75; les Lombards, à 495; les Sardes, à 400; les Romains, à 337 50; le Séville, à 522 50; le Barcelone, à 465. On négocie la Banque de France à 2,900; le Foncier, à 920; la Caisse générale des chemins de fer, à 300; le Sous-Comptoir, à 113 75.

Lundi.—La Bourse s'est ouverte dans d'assez bonnes dispositions; cependant, il y a quelques symptômes de réaction, suite des réalisations de bénéfice. De plus, on a l'avis officiel que la Banque a porté le taux de son escompte à 4 1/2 0/0, soit une augmentation de 1 0/0. Les deux dépêches de Londres annoncent 1/8 de hausse sur les consolidés. A la suite de cet avis, les cours ont faibli. Le 3 0/0 a débuté à 70 60, s'est tenu quelque temps de 70 55 à 70 50 et a rétrogradé à 70 25. Le Mobilier a ouvert à 785, a fait 790 et est resté à 768 75. Les chemins ont éprouvé également le contre-coup de cette réaction. L'Orléans a reculé de 1,405 à 1,395; le Nord, de 995 à 990; l'Est, de 625 à 615; le Lyon, de 922 50 à 915; le Midi, de 531 25 à 527 50; l'Ouest, de 575 à 570; les Autrichiens, de 525 à 516 25; les Lombards, de 500 à 492 50; le Saragosse de 556 25 à 552 50; le Séville, à 523 75; le Barcelone, à 465. On négociait la Banque de France à 2,905 La Caisse générale des chemins de fer était demandée à 305.

Mardi. — L'influence de la mesure prise hier par la Banque de France a continué à se faire sentir à la Bourse. La réaction a été d'autant plus sensible que, depuis quelque temps, la majeure partie des spéculateurs s'était retournée à la hausse. Cependant le cours de 70 fr. a résisté énergiquement. Le mouvement de baisse s'est arrêté sur le cours de 70 02 1/2. On a repris de 5 à 10 c., et la clôture s'est faite à 70 20. La réaction s'est faite également sur les chemins et les valeurs. Cependant, sur la plupart des chemins, les variations ont été de peu d'importance. Les actions de la Banque de France ont monté de 5 à 2,905. Le Crédit mobilier a varié de 767 50 à 752 50 à terme; au comptant, cette valeur a baissé de 3 75, et est restée à 763 75. L'Orléans ferme à 1,390; le Lyon, à 907 50; le Nord, à 990; l'Est, à 610; l'Ouest, à 367 50; l'Autrichien, à 511 25, et le Lombard, à 488 75. On a négocié les Messageries à 650; les Omnibus de Paris à 925; les Omnibus de Londres à 41 25; les Rivoli, à 135; les Caisse Mirès, à 306 25; les Gaz de Paris, à 840; les Ports de Marseille, à 425; les Voitures, à 76 25, et le Comptoir Bonnard, à 50 fr.

Mercredi. — La Banque d'Angleterre vient d'élever encore de 1/2 0/0 le taux de son escompte et de le porter à 5 0/0. Les fonds anglais sont venus à 93 1/8 sur les deux cotes, avec 1/4 de baisse. Ces deux faits, dont l'un est la conséquence de l'autre, ont augmenté les préoccupations qui s'étaient manifestées hier sur notre marché. La rente a continué à fléchir. Le cours de 70 n'a même pas été discuté aujourd'hui. On a coté, presque au début, 69 85 et 69 80; mais on est revenu à 69 90, cours de clôture à terme. Les actions de la Banque ont continué à se tenir à 2,905. Le Crédit foncier était ferme à 920; le Comptoir d'escompte, à 642 50, après 645. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs s'est tenu à 112 50; la Caisse générale des chemins de fer, à 306 25. Il y a eu une réaction modérée sur le Crédit mobilier: il est tombé à 757 50, et s'est relevé à 755. Les chemins de fer ont fléchi dans la même proportion que la rente. L'Orléans a fermé à 1,382 50, en baisse de 7 50; le Nord ancien, à 985, et le Nord nouveau sans changement. L'Est a repris à 617 50. Le Lyon est resté calme de 907 50 à 910. Le Midi était à 623 75; l'Ouest, à 570; le Béziers, à 90; le Genève, à 375. Les chemins autrichiens se sont négociés à 511 25, sans changement; les Lombards, à 488 75. Le Victor-Emmanuel était ferme à 395. Les chemins russes se sont traités à 461 25 et 442 50. Les Saragosse ont fait 555; les Barcelone, 463 75; les Pampelune, 480. On recherchait les Séville-Xérès-Cadix à 525. Les obligations des chemins espagnols sont toujours l'objet de placements suivis. On négociait les Eaux à 300 fr.; les Ports de Marseille, à 422 50; les Docks, à 200; les Petites-Voitures, à 76 25.

Jeudi. — Le télégraphe a apporté aujourd'hui une nouvelle qui a produit sur la Bourse une influence défavorable. La Banque d'Angleterre vient d'élever le taux de son escompte à 6 0/0. On se préoccupait beaucoup de cette nouvelle et on s'étonnait qu'en présence de cette grave mesure, les fonds anglais eussent conservé leur fermeté habituelle. Ils sont venus en effet sans changement sur la première cote, et en hausse de 1/8 sur la seconde, à 93 1/4. Le 3 0/0, qui avait débuté à 69 75 à terme, et avait fait 69 95, a fléchi à 69 65, cours auquel il est resté en clôture avec réaction de de 25 c. Le comptant n'a perdu que 20 c. Le Crédit mobilier, après avoir débuté à 745, s'était relevé à 750. Il a fermé à 741 25, avec 13 75 de baisse. La Caisse générale des Chemins de fer était ferme de 301 25 à 302 50. Le Comptoir d'escompte se tenait à 642 50, le Sous-Comptoir des Entrepreneurs à 112 50. L'Orléans a ouvert à 1,378 75, et fermé à 1,376 25 à terme. Le Nord ancien est resté calme à 982 50, avec 2 50 de réaction, le Nord nouveau à 888 75. L'Est était assez ferme de 612 50 à 615, le Midi s'est tenu à 520, l'Ouest s'est négocié à 566 25. Le Lyon variait de 907 50 à 908 75. A terme, il a fermé à 905. Le Genève était sans affaires à 377 50, le Béziers à 87 50. Les chemins Autrichiens ont fléchi de 3 75 à terme à 507 50; les Lombards se tenaient à 481 25. Le Victor-Emmanuel a fermé à 392 50. Les chemins Romains étaient très fermes. Grande fermeté sur les chemins Espagnols. Le Pampelune a monté à 490 très-demandé. Les Séville-Xérès se maintiennent à 625, leurs obligations anciennes à 262 50. Ce cours favorise l'émission qui a lieu en ce moment.

Vendredi. — On commente de toute façon l'élévation du taux de l'escompte, la situation monétaire, et le résultat de toutes ces conversations est de produire une réaction favorable aux cours. On convient généralement que les premières craintes étaient exagérées. Sous l'influence de ces impressions, le 3 0/0 ouvre avec une amélioration de 15 c. sur la clôture précédente, bien qu'il y ait peu d'animation et peu de demandes. Le 3 0/0 ferme cependant à 69 95 terme et comptant, avec amélioration de 35 c. sur la veille. La Banque de France a fait 2,935, et le Crédit mobilier 755. Les chemins ont pour la plupart été cotés à des prix plus élevés que la veille, mais sans grandes affaires: l'Orléans, à 1,386 25 au plus haut; le Nord, à 981 25, actions anciennes, et 890 les nouvelles; le Lyon, à 910; l'Est, à 612 50; l'Ouest, à 567 50. On demandait des Autrichiens à 513 75, et des Lombards à 486 25. Les chemins espagnols sont bien tenus. La Caisse des chemins de fer fait 303 75.

F. Grimaud.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONST.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	[illegible]	ÉPOQUE de paiement des revenus.	[illegible]
	BANQUES ET CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	[illegible]	[illegible]	7.500	1/7000	»	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir [illegible] Bonnard et Cᵉ	[illegible]	350.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] des entrepreneurs	112 [illegible]	7.000	100	»	[illegible]	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	Sécurité	»	300	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible] français	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] d'assurances	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Mélusine	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Vigie	»	200	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Sauvegarde	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	[illegible]	»	1.000	[illegible]	[illegible]	février	néant.
A	[illegible]	»	1.200	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	2.000	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	[illegible]	»	500	5.000	»	avril	2800 »
A	[illegible]	20 0/0 b.	1.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	2.[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Soleil	»	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	2.[illegible]	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	[illegible] 0/0 b.	1.000	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	»	2.000	2.[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	»	340	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Nord	»	2.000	1.[illegible]	[illegible]	avril	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300 »
A	Nationale	[illegible] 0/0 b.	3.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	200 »
A	Union	»	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible] les 2 ans	150 »
A	Phénix	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30 »
A	Caisse paternelle	»	11.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
[illegible]	Omnibus de Paris	927 50	30.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	— [illegible]	[illegible]	11.000	1.[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible] de Lyon	[illegible]	60.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
[illegible]	[illegible] de Londres	[illegible]	35.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible] de Paris	75 »	100.000	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1200 »	60.[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	[illegible] 50	28.000	[illegible]	»	[illegible]	5 20
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	27.[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	8.000	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	[illegible], actions de capital	[illegible]	10.000	[illegible]	»	[illegible]	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	500 »
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Scarpe inférieure	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	25 »
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PONTS ET PONTS.						
A	[illegible] de Marseille	422 50	30.000	1.[illegible]	»	avril octobre	20 »
A	[illegible] et pont de [illegible]	[illegible]	7.000	1.000	»	[illegible]	15 »
A	Pont de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	11 »
[illegible]	Ponts réunis	[illegible]	1.000	[illegible]	»	[illegible]	51/30
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	4.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	305 »	10.000	500	»	janvier juillet	24 [illegible]
[illegible]	Marc-Fraissinet et Cᵉ	307 50	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. [illegible])	[illegible]	18.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	[illegible]	30.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	305 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.500	1/17500	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie de navigation mixte	105 »	20.000	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Armements Bordey et Cᵉ	[illegible]	30.000	500	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	[illegible]-Firmy	[illegible]	3.[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	Pont-de-[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril	»
Civ.	Montieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	février [illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Chazotte	[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] Loire	200 »	1.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	2.400	[illegible]	»	décembre	[illegible]
A	Loire	117 50	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	12 »
A	Saint-Gambert et la Béraudière	[illegible]	20.000	1/[illegible]	»	[illegible]	9 50
A	Saint-Étienne	164 75	20.000	[illegible]	»	[illegible]	10 50
A	Rive-de-Gier	211 25	20.000	[illegible]	»	[illegible]	10 50
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	740 »	[illegible]	1/24000	»	[illegible] juillet	60 »
A	[illegible] et [illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/23000	»	[illegible] novembre	[illegible]
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. à Quaregnon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Charbonnages belges	400 »	30.000	[illegible]	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
[illegible]	Seyssel anglais	180 »	[illegible]	100	»	[illegible]	17 50

	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONST.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	[illegible]	ÉPOQUE de paiement des revenus.	[illegible]
	MINES.						
C	[illegible]	13 75	60.000	100	»	août	néant.
A	[illegible]	[illegible]	6.000	1/6000	»	[illegible]	»
A	[illegible], plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	331 [illegible]	60.000	[illegible]	»	mai octobre	[illegible]
A	Nouvelle-Montagne, zinc	315 »	3.[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Stolberg et Westphalie, [illegible]	[illegible]	50.000	375	»	octobre	[illegible]
A	— [illegible]	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	165 »	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc [illegible]	187 50	[illegible]	375	»	[illegible] novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	742 50	31.000	[illegible]	»	[illegible]	41 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	[illegible]	»	[illegible] décembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	600 »	28.000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	»	1.000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	3.000	500	»	avril [illegible]	20 »
C	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Horme	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible] Nord	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] fer	517 50	54.000	1/54000	»	[illegible]	35 »
A	[illegible]	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	40.000	500	»	[illegible] novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	712 [illegible]	30.000	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Firmigny	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	25 »
A	Pont-Lévêque (Vienne)	[illegible]	»	500	»	[illegible]	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	[illegible]	10.[illegible]	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1230 [illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	30 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	[illegible] et Cᵉ	670 »	11.0[illegible]	[illegible]	»	septemb. mars	50 »
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	1.000	[illegible]	»	juin décembre	[illegible]
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	1.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	[illegible] de Lyon	357 50	21.300	1/21[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	137 [illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] juillet	7 »
C	[illegible] Napoléon	220 »	[illegible]	250	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] novembre	[illegible]
A	[illegible]	25 »	21.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	130 25	18.[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	8 85
A	[illegible]	[illegible]	6.[illegible]	500	»	[illegible] décembre	25 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible] septemb.	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	»	[illegible]	20 »
C	[illegible]	[illegible]	1.000	1.000	»	[illegible]	25 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	15 »
A	[illegible]	[illegible]	1.000	1/1000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	7.000	1/7000	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible], Vienne et Lyon	[illegible]	3.500	1/3500	»	[illegible]	77 50
A	[illegible]	500 »	1.000	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Reims	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. Centrale [illegible]	[illegible]	6.000	500	»	[illegible] juillet	33 33
	FILATURES.						
A	[illegible]	[illegible]	8.000	[illegible]	»	août	12 »
A	[illegible]	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	5.000	1/5000	»	[illegible] avril	6 66
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	15 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	21.000	500	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] (Belgique)	125 »	22.000	500	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.[illegible]	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ, Vidanges	[illegible]	21.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	30.[illegible]	[illegible]	»	31 [illegible]	20 »
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	10.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	305 [illegible]	80.000	250	»	[illegible]	10 »
C	[illegible] (E. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	[illegible]	200	»	5 févr. juillet	10 [illegible]

[illegible]	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS CONST.	NOMBRE.	TAUX DE remboursement.	[illegible]	[illegible]	ÉPOQUE de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
[illegible]	Cⁱᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	17.000	125	[illegible]		[illegible]	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	[illegible]	40.000	500	[illegible]		janvier juillet	20 »
[illegible]	Messageries imp. [illegible]	381 [illegible]	12.[illegible]	[illegible]	[illegible]		avril octobre	20 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	1605 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]		février août	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		1ᵉʳ avril oct.	[illegible]
[illegible]	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		1ᵉʳ avril oct.	[illegible]
[illegible]	Carmaux [illegible]	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	[illegible]		janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.[illegible]	125	[illegible]		mars septemb.	7 50
100	Vieille-Montagne	445 [illegible]	[illegible]	500	[illegible]		janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1853-57	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		janvier juillet	[illegible]
500	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]		avril octobre	[illegible]
250	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]		mai novembre	[illegible]
250	Horme, anciennes	[illegible]	[illegible]	312 50	[illegible]		30 juin déc.	[illegible]
375	— nouvelles	375 [illegible]	[illegible]	350	[illegible]		31 mars sept.	18 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cᵉ	[illegible]	3.500	[illegible]	[illegible]		janvier juillet	30 »
[illegible]	Rue Impériale de Lyon	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]		[illegible] juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	471 [illegible]	[illegible]	[illegible]	45		janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		janvier juillet	[illegible]
250	Gaz de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		15 mai nov.	[illegible]
[illegible]	Docks de Marseille	[illegible]	»	»	»		»	»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 10 AU 16 NOVEMBRE

Longueur exploitée	Longueur totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Capital nominal	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 10 Compt.	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Compt.	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Compt.	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Compt.	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Compt.	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Compt.	Vendredi 16 Terme
1475	3026	99	300.000	500	•	97 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1305 ••	1305 75	1301 50	1301 50	1301 ••	1307 50	1303 50	1305 75	1302 50	1308 25	1307 50	1306 25
918	1566	99	400.000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	962 75	960 ••	960 ••	957 50	960 ••	957 50	965 ••	967 50	962 50	965 ••	963 75	961 25
•	•	•	83 341	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	966 75	••• ••	960 ••	960 25	957 50	••• ••	960 ••	••• ••	955 75	960 ••	957 50	960 ••
•	•	•	41 187	•	•		•	Nord sortie au 1er tirage	••• ••	••• ••	945 ••	••• ••	945 ••	••• ••	945 ••	945 ••	940 ••	942 50	••• ••	942 50
1649	1930	99	500.000	500	•	39 50 pour 1859	mai 1860	Est	620 ••	620 ••	622 10	617 50	620 ••	612 50	617 50	612 50	615 ••	611 25	611 25	612 50
1163	[illegible]	•	703.461	500	•	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	930 ••	918 75	918 75	912 50	917 50	911 25	910 ••	910 ••	908 75	905 ••	908 75	910 ••
793	1623	99	250.000	500	•	27 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	530 ••	528 75	526 25	525 ••	520 ••	525 ••	513 75	512 50	518 75	517 50	520 ••	518 75
1190	2314	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	568 75	570 ••	572 50	572 50	567 50	570 ••	570 ••	570 ••	565 25	567 50	568 ••	567 50
210	234	99	60.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	370 ••	375 ••	380 ••	375 ••	381 ••	375 ••	375 ••	375 ••	377 50	372 50	377 50	375 ••
58	58	99	30.000	500	•	......	octobre 1857	Graissessac à Béziers	90 75	90 ••	87 50	90 ••	87 50	90 ••	90 ••	90 ••	87 50	90 75	•• ••	•• ••
134	195	99	35.000	500	•••	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	582 50	590 ••	585 ••	590 ••	585 ••	••• ••	585 ••	••• ••	••• ••	••• ••	585 ••	••• ••
154	420	99	42.000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	••• ••	••• ••	435 ••	••• ••	435 ••	435 ••	••• ••	••• ••	430 ••	••• ••	••• ••	••• ••
•		•	84 000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	435 ••	435 ••	440 ••	••• ••	437 50	440 ••	••• ••	••• ••	440 ••	••• ••	••• ••	••• ••
1323	1741	92	400.000	500	•	30 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens	512 50	522 50	510 ••	515 ••	511 25	515 ••	511 25	511 25	511 25	507 50	513 75	513 75
214	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	398 75	396 ••	400 ••	395 ••	395 ••	391 50	395 ••	392 50	392 50	391 25	385 ••	392 50
•	4109	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)	460 ••	460 ••	462 50	463 50	462 50	463 50	461 25	460 ••	461 25	457 50	464 25	460 ••
•	•						•	Id. (tout payé)	••• ••	••• ••	445 ••	••• ••	445 ••	••• ••	444 50	448 50	443 25	••• ••	443 ••	••• ••
90	173	99	90.000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	••• ••	•	250 ••	•	215 ••	•	215 ••	•	215 ••	•	215 ••	•
208	242	99	72.000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•
••	157	99	55.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	485 ••	482 50	••• ••	••• ••	480 ••	••• ••	470 25	467 50
162	915	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	558 75	553 75	555 ••	553 ••	552 50	552 50	555 ••	551 25	551 25	550 ••	547 50	540 ••
184	304	99	50.000	525	•••	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	465 ••	463 75	465 ••	465 ••	465 ••	463 75	463 50	460 ••	457 50	456 25	456 25	456 25
•	619	99	170.000	400	•••	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	331 50	••• ••	337 50	••• ••	340 ••	••• ••	••• ••	••• ••	337 50	337 50	340 ••	••• ••
1398	133	90	750.500	500	250	......	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	491 50	490 25	490 75	492 50	498 75	491 25	495 25	499 75	494 25	492 50	490 25	495 25
•	•	[illegible]	38.000	500	•••	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
•	132	[illegible]	47.500	500	•••	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	527 50	531 25	527 50	532 50	535 ••	535 ••	535 ••	537 50	533 75	535 ••	533 75	530 ••
•	723	99	200.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	502 50	504 50	500 ••	500 ••	500 ••	497 50	498 75	497 50	497 50	495 ••	497 50	495 25
	•	90	[illegible]	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	340 ••	••• ••	300 ••	••• ••	••• ••	••• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	10	12	13	14	15	16
1848	5 000	1896	750	•	1 250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	•••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••
1842 1849	42 000	1913	•	•	1 250	juin.	50 ••	Dº.	St-Germain (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1841	2 775	1891	1100	•	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	••• ••	910 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1842	8 000	1891	1125	•	1 250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	•••• ••	••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••
1845	13 333	1900	750	•	1.250	décembre.	50 ••	Dº	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	900 ••	••• ••	••• ••	••• ••
1843	6.000	1903	•	•	1.250	juin.	50 ••	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	•••• ••	•••• ••	••• ••	••• ••	•••• •	••• ••
•	3 300	1927	•	•	1 250	mai.	50 ••	Dº.	Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
1852-1854	34 530	1903	divers.	•	1.250	juin.	50 ••	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	900 ••	••• ••	••• ••	902 50	••• ••	••• ••
1845-1847	15.000	1895	1001	•	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1852	80.000	1905	1060	•	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1040 ••	1040 ••	1040 ••	1042 50	•••• ••	1035 ••
1847-1854	28 750	1908	divers.	•	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	••• ••	••• ••	980 ••	985 ••	985 ••	••• ••
1852	34.000	1905	500	•	625	mai.	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	485 ••	••• ••	485 ••	••• ••	••• ••	••• ••
1854	102 614	1962	•	•	625	décembre.	25 ••	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	502 50	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	500 ••
1852	120.000	1964	•	•	625	mars.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	512 50	513 ••	515 ••	517 50	511 25	520 ••
1852	[illegible]	1958	divers	•	650	mai.	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	502 50	508 50	502 50	500 ••	500 ••	500 ••
•	[illegible]	1906	•	•	500	juillet.	20 ••	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
1845	27.000	1935	500	•	400	juin.	15 ••	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	500 ••	••• ••	••• ••	501 50	••• ••	••• ••
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1855	255.000	1956	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Grand-Central (nouvelles)	303 75	300 25	306 25	305 ••	••• ••	302 50
1852	63 643	1952	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	315 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	310 ••
1855	[illegible]	1954	divers.	•	500	juin.	15 ••	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	313 ••	313 ••	315 ••	312 50	312 50	310 ••
1853-1860	1 000.000	1951	divers	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	305 75	309 75	309 25	305 ••	307 ••	305 25
1854-1860	750.000	1947	divers.	•	500	mai.	15 ••	Dº.	Nord	310 ••	308 75	310 ••	310 ••	305 75	305 75
1855	87.719	1904	285	•	500	décembre	15 ••	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	303 75	303 75	••• ••	301 25	302 50	304 50
1857-1860	137.094	1954	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Dº (nouvelles)	303 75	302 50	••• ••	301 25	299 75	300 ••
•	250.000	1953	•	•	500	mars.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	305 ••	305 ••	305 ••	301 25	305 ••	303 ••
•	1 324 000	1956	divers.	•	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	302 50	302 50	302 50	303 75	301 25	300 ••
•	411.400	1953	285	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Bourbonnais	305 ••	305 ••	306 25	305 ••	302 50	301 25
•	442 766	1957	divers.	•	500	juin	15 ••	Dº.	Midi gar.	300 ••	300 ••	302 50	300 ••	298 75	300 ••
•	22.610	1956	290	•	500	décembre.	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	293 75	295 ••	293 ••	••• ••	295 ••	••• ••
1857	650.000	1949	divers.	•	500	mai.	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	303 50	303 75	303 ••	311 50	305 ••	303 75
•	157 000	1955	•	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	297 50	300 ••	300 ••	300 ••	297 50	297 50
•	118 000	1957	•	•	500	juin	15 ••	Dº.	Dauphiné gar.	300 ••	301 25	302 50	301 25	300 ••	302 75
1858	[illegible]	1958	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	301 50	306 25	306 25	300 25	306 25	300 ••
•	[illegible]	1948	divers.	•	500	•	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	257 50	257 50	257 50	257 50	256 25	256 25
1857	470.632	1949	divers.	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	253 ••	256 25	257 50	258 25	258 25	253 75
1858	•.•	1951	250	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	238 75	240 ••	240 ••	238 75	240 ••	240 ••
1858	•	1913	•	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	251 25	250 ••	248 75	250 ••	250 ••	248 75
1858	100 000	1953	•	•	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	265 ••	265 25	267 50	267 50	265 ••	267 50
1859	24.576	1957	300	•	500	•	15 ••	Dº.	Cordoue à Séville	260 ••	259 75	259 75	254 75	257 50	••• ••
1859	•	1906	•	•	500	•	15 ••	Dº.	Séville à Jerez	261 25	261 50	261 25	261 50	262 50	261 50
•	300.000	1958	divers.	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	253 75	253 50	258 50	252 50	252 50	252 50
•	100.500	1957	140	•	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	90 ••	98 75	90 ••	90 ••	90 ••	90 ••
•	•	•	•	•	•	•	•	•	Montblanch à Reus	240 ••	238 75	240 ••	242 50	242 50	241 25
1860	62.500	1967	240	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	238 75	237 50	240 ••	238 25	238 25	238 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 10 Comptant	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Comptant	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Comptant	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Comptant	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Comptant	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Comptant	Vendredi 16 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	70 40	70 45	70 20	70 25	70 05	70 10	69 80	69 90	69 60	69 65	69 95	69 95
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96 75	96 65	96 ••	96 65	96 75	96 ••	96 80	96 ••	96 30	96 ••	96 90	96 ••
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2830 ••	• •	2865 ••	• •	2865 ••	• •	2850 ••	• •	2865 ••	• •	2830 ••	• ••
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	650 ••	••• •	650 ••	••• ••	645 ••	••• ••	642 50	••• •	642 50	••• ••	641 25	••• ••
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	920 ••	920 ••	920 ••	920 ••	920 ••	••• ••	920 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	480 ••	••• ••	480 ••	••• ••	467 50	••• •	465 ••	••• •	462 50	••• •	465 ••	• ••
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	462 50	••• ••	••• ••	••• ••	462 50	••• ••	462 50	••• •	465 ••	••• •	465 ••	•• ••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	98 75	• •	97 50	• •	98 75	• •	97 75	• •	97 50	• •	100 ••	• ••
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1859	96 25	•	96 25	• •	96 25	• •	96 25	• •	96 15	• •	96 25	• ••
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	•••• ••	•	1015 ••	• •	•••• ••	•	1010 ••	• •	•••• ••	• •	1012 50	• ••
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	570 ••	568 75	570 ••	570 ••	570 ••	573 50	573 50	575 ••	570 ••	575 ••	570 ••	570 ••
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	738 50	775 ••	707 50	705 25	703 75	702 50	753 ••	754 75	741 25	741 25	723 50	725 ••
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1115 ••	• •	1115 ••	• •	1115 ••	• •	1110 ••	• •	•••• ••	• •	1112 50	• ••
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	477 50	• •	480 ••	• •	473 75	• •	472 50	• •	472 50	• •	473 ••	• ••
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	231 25	• •	230 ••	• •	230 ••	• •	230 75	••• ••	227 50	• •	227 50	• ••
Ville de Marseille, Obligations 1860 tout payé, jouiss. juillet 1860	•••• ••	• •	•••• ••	• •	•••• ••	• •	• •	• •	•••• ••	• •	•••• ••	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 1/8	• •	93 5/8	• •	93 3/8	• •	93 1/8	• •	93 3/8	93 3/8	93 3/8	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	99 •/•	• •	•• •/•	• •	99 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	•	•• •/•	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	81 ••	81 ••	81 25	81 ••	80 50	80 60	79 90	79 80	80 ••	80 ••	79 85	79 90
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	51 ••	• •	54 ••	• •	51 ••	• •	•• ••	• •	52 ••	51 •	•• ••	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	75 1/2	• •	75 1/2	• •	75 1/4	• •	75 •/•	•• •	75 •/•	• •	75 1/2	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	337 50	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	81 1/2	• •	81 1/2	• •	81 1/4	• •	79 1/2	• •	79 3/4	• •	79 1/4	•
Crédit mobilier espagnol, 200 fr payés jouissance juillet 1860	500 ••	494 75	490 75	497 50	495 ••	495 ••	492 50	493 50	491 25	490 75	491 25	493 75
Espagne, différé convert., jouissance juillet 1860	40 1/4	•• •/•	40 1/2	•• •/•	39 3/4	•• •/•	40 5/8	•• •/•	40 1/2	40 1/4	40 •/•	•• •/•
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	49 1/2	• •	•• •/•	• •	49 1/4	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	•
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1860	49 •/•	•• •/•	49 1/4	•• •/•	49 1/4	•• •/•	49 •/•	•• •/•	•• •/•	•• •/•	48 7/8	•• •/•
Dº intérieur, jouissance juillet 1860	48 1/2	48 1/2	48 3/4	48 1/2	45 1/2	48 1/2	45 3/8	48 1/4	48 1/2	48 1/2	49 1/4	48 •/•
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	•• ••	• •	90 25	• •	• •	• •	90 ••	••• ••	•• ••	• •	•• ••	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1055 19e ANNÉE — N° 47 SAMEDI 24 NOVEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

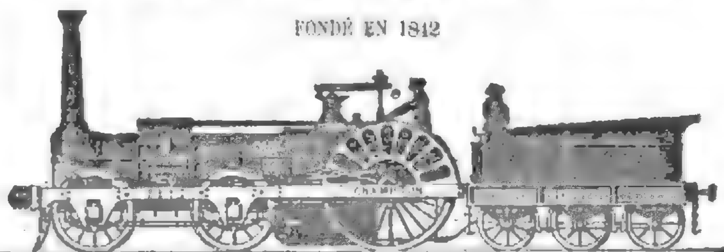
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris........................ 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger.............. 46 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 2 fr. 50
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

On rappelle aux porteurs d'obligations de la Société Générale des chemins de fer Romains que le premier tirage des obligations de cette Société aura lieu le 8 décembre prochain, en séance publique du Conseil d'administration.

Comme il n'y a qu'une seule série, toutes les obligations émises participeront à ce tirage et seront remboursées à 500 fr. à partir du 1er janvier, avec les intérêts.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* prévient MM. les actionnaires que l'*assemblée générale* prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le *lundi* 28 *janvier prochain*, rue de Richelieu, n° 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1860 ;

2° Sur toutes les propositions qui pourront être faites, en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du Conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 28 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 28 décembre prochain, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, qu'en exécution de la huitième résolution votée par l'assemblée générale du 3 courant, les titres de l'ancienne Société sont reçus à l'échange depuis le 5 novembre, et que les nouvelles actions sont délivrées depuis le 20 du même mois aux porteurs des récépissés de dépôt, suivant les dates indiquées sur lesdits récépissés.

Le dépôt pour l'échange des anciens titres contre les nouveaux, la remise de ces derniers, ainsi que le paiement de l'à-compte du dividende pour l'année 1860, fixé par l'assemblée à 6 fr. par action ancienne, continueront de s'effectuer tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures :

A Paris, au siége social, 99, rue de Richelieu;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Comme nous l'espérions, une grande partie du terrain perdu a été regagné cette semaine par la rente et les autres valeurs. On s'est facilement convaincu, ainsi que nous l'avions affirmé dans notre dernier bulletin, qu'il n'y avait pas de crise monétaire. Il ne faut pas rechercher l'origine des embarras momentanés qui se sont produits et des craintes qu'ils ont fait naître ailleurs que dans les causes très-secondaires que nous avons indiquées samedi dernier.

Il a suffi d'une dépêche de Londres annonçant comme un bruit répandu dans la Cité que la Banque d'Angleterre devait échanger 2 millions sterling (50 millions de francs) en or contre 2 millions sterling en argent que lui remettrait la Banque de France pour mettre fin aux inquiétudes qu'avait causées l'élévation subite du taux de l'escompte à Paris et à Londres.

On comprend d'ailleurs qu'une augmentation aussi brusque et aussi considérable se produisant précisément à la même époque de l'année où éclata en 1857 la crise américaine, ait pu soulever tout d'abord une sorte de panique. La peur ne raisonne pas, et elle est portée à tout exagérer. En effet, avec un peu de sang-froid, il eût été bien facile de reconnaître qu'il n'existait aucune analogie entre la situation de novembre 1857 et celle de novembre 1860.

Lorsqu'en 1857 la Banque d'Angleterre, et après elle la Banque de France se décidèrent à porter le taux de l'escompte à 6 0/0, puis à 7, à 8, à 9 et à 10 0/0, on était en pleine crise américaine. La chute des banques des Etats-Unis avait amené d'innombrables faillites à Londres, à Manchester et à Liverpool; les banques d'Ecosse avaient été atteintes, et on n'évaluait pas à moinsde 4 milliards de francs, les pertes éprouvées par le Royaume-Uni dans la crise américaine. Malgré ces embarras, l'Angleterre était forcée d'envoyer chaque semaine des sommes considérables dans les Indes révoltées. A cette époque les consolidés anglais, cotés aujourd'hui à 93 1/4, étaient à 89 1/2, et le 3 0/0 français, aujourd'hui coté 70 15, valait 67 60. Enfin, l'encaisse de la Banque d'Angleterre, qui est aujourd'hui d'environ 13 millions sterling (325 millions de francs), dépassait à peine les 10 millions sterling considérés en Angleterre comme un minimum indispensable à la sécurité des opérations, et tombait même bientôt au-dessous de ce minimum. L'encaisse de la Banque de France qui, d'après le dernier bilan de 1860, est de 434 millions de francs, était tombée, en novembre 1857, au-dessous de 200 millions.

Au 18 novembre 1857 l'encaisse de la Banque d'Angleterre n'était plus que de 152 millions de fr., pour une émission de 564 millions en billets, soit environ 26 0/0; elle est au 15 novembre 1860 de 325 millions de fr. pour une émission de billets de 675 millions, soit environ 49 0/0. Au 12 novembre 1857, l'encaisse de la Banque de France n'était plus que de 189 millions de francs pour une émission de billets de 581 millions, soit 32 0/0. Elle est, au 9 novembre 1860, de 434 millions pour une circulation de 757 millions, soit près de 60 0/0.

Ce rapprochement suffit pour faire ressortir la différence des deux époques. Il prouve qu'ainsi que nous le disions, il n'y a de crise monétaire ni en Angleterre ni en France. Qu'il se soit manifesté des besoins de numéraire soit à raison d'une certaine insuffisance de récoltes, soit à cause d'un ralentissement dans les envois de Californie, cela est possible, mais ce sont là des nécessités auxquelles suffisent toujours les ressources ordinaires du crédit, sans qu'il soit besoin d'avoir recours à des précautions et à des mesures exceptionnelles.

Il ne faut pas oublier d'ailleurs qu'il se produit toujours, aux approches de la fin d'année, des besoins extraordinaires de monnaie d'or et d'argent, soit à cause de l'activité extraordinaire imprimée, à cette époque, à un grand nombre d'industries et de la quantité de numéraire qui devient alors nécessaire pour le paiement des salaires, soit à cause des prévisions de règlements en argent, qui ont lieu, à cette époque, dans beaucoup de localités. La conséquence naturelle de ces besoins monétaires est une diminution qui se manifeste invariablement dans l'encaisse de la Banque du mois de septembre à la fin de l'année. Le tableau qu'on va lire, qui donne en chiffres ronds le montant des encaisses de la Banque de France pendant les mois de septembre, d'octobre et de novembre des cinq dernières années, prouvera mieux que toutes les démonstrations et que tous les arguments le fait économique que nous signalons :

	Septembre. Millions	Octobre. Millions	Novembre. Millions
1856.....	236	166	164
1857.....	248	225	189
1858.....	594	549	526
1859.....	644	592	573
1860.....	531	460	434

On voit par ce tableau que, depuis 1856, l'encaisse de la Banque de France a constamment subi, de septembre à novembre, une diminution normale, qui correspond exactement à l'activité du mouvement commercial et industriel, et aux besoins des transactions à cette époque.

Au reste, on l'a dit avec raison, l'argent des banques n'a pas pour destination de rester oisif dans des coffres bien clos. L'idéal des banques ne consiste pas à amasser beaucoup d'argent, mais à en faciliter la circulation, et avec une encaisse qui dépasse de beaucoup la moitié de ses billets émis, la Banque de France peut se montrer hardie et confiante.

Répétons-le donc en terminant, comme nous croyons l'avoir prouvé, il n'y a pas de crise monétaire, et c'est évidemment l'opinion de la Banque de France, puisqu'elle maintient le taux de son escompte à 4 1/2, c'est-à-dire à 1 1/2 au-dessous du taux de l'escompte en Angleterre; c'est aussi l'avis du marché financier, puisque la rente, qui était descendue samedi dernier au-dessous de 70 fr., reste très-ferme au-dessus de ce cours.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 85, ferme à 70 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 fr., ferme à 96 fr.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

LYON-GENÈVE	30.73 0/0
VICTOR-EMMANUEL	34.16 0/0
OUEST SUISSE	33.75 0/0
GUILLAUME-LUXEMBOURG	28.03 0/0
DAUPHINÉ	23.24 0/0
CENTRAL SUISSE	19.33 0/0
SARAGOSSE (Madrid à Alicante)	17.70 0/0
ARDENNES	16.05 0/0
CORDOUE A SÉVILLE	15.65 0/0
MIDI	14.16 0/0
BESSÉGES A ALAIS	11.07 0/0
SARAGOSSE (Madrid à Jadraque)	7.30 0/0
EST	7 24 0/0
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (Paris-Marseille)	5.75 0/0
UNION SUISSE	5.06 0/0
NORD	4 80 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

ORLÉANS	».06 0/0
OUEST	2.61 0/0
RÉSEAU DU SUD DE L'AUTRICHE	15 61 0/0

J.-G. BORDOT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	16 novembre.	23 novembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 95	70 15	» 20	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 »»	96 »»	» »»	» »»
Banque de France	2035 »»	2025 »»	» »»	10 »»
Consolidés	93 3/8	93 6/8	» 3/8	» »»
Crédit foncier	920 »»	918 75	» »»	1 25
Crédit ind. et com.	570 »»	570 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	755 »»	766 25	11 25	» »»
Comptoir d'Escte	651 25	650 »»	8 75	» »»
Id. nouvelles	615 »»	627 50	12 50	» »»
Orléans	1386 25	1387 50	1 25	» »»
Nord	981 25	985 »»	3 75	» »»
Nord nouveau	890 »»	890 »»	» »»	» »»
Est	612 50	611 25	» »»	1 25
Paris-Méditerranée	910 »»	910 »»	» »»	» »»
Midi	518 75	525 »»	6 25	» »»
Ouest	567 50	565 »»	» »»	2 50
Genève	375 »»	395 »»	20 »»	» »»
Dauphiné	585 »»	585 »»	» »»	» »»
Graissessac-Béziers	88 75	88 75	» »»	» »»
Ardennes ancien	430 »»	430 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	437 50	440 »»	2 50	» »»
Ch. Autrichiens	513 75	515 »»	1 25	» »»
Victor-Emmanuel	392 50	392 50	» »»	» »»
Russes	400 »»	400 »»	» »»	» »»
Romains	340 »»	340 »»	» »»	» »»
S.-Autr.-Lombard	486 25	490 »»	3 75	» »»
Sarag. Pampelune	487 50	490 »»	2 50	» »»
Saragos.-Alicante	550 »»	555 »»	5 »»	» »»
Sarag.-Barcelone	456 25	457 50	1 25	» »»
Nord-Espagne	490 25	490 25	» »»	» »»
Guill.-Luxembourg	340 »»	340 »»	» »»	» »»

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Les journaux judiciaires viennent de publier les statuts de la Société des chemins de fer algériens avec la liste des souscripteurs.

Ce document a paru dans nos numéros des 28 juillet et 4 août derniers. Nous le complétons aujourd'hui par le décret du 18 septembre 1860, qui a approuvé ces statuts et qu'on trouvera plus loin.

Ainsi la Société des chemins de fer algériens est définitivement constituée, et sans doute ses actions pourront être prochainement l'objet d'opérations régulières à la Bourse de Paris.

F. GRIMAUD.

CHEMINS DE FER DE SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX.

Assemblée générale extraordinaire du 8 novembre 1860.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix a eu lieu, comme nous l'avions annoncé, le 8 du courant.

Dans cette assemblée, le Conseil de surveillance a lu aux actionnaires un rapport que nous publions ci-après, et qui donne des détails très-complets sur l'objet principal de la réunion, l'acquisition de la ligne de Xérès au Trocadéro.

L'assemblée a d'ailleurs adopté toutes les propositions du Conseil d'administration, approuvé l'achat de la ligne de Xérès au Trocadéro, voté les modifications aux statuts, autorisé les émissions d'obligations jugées nécessaires et donné au Conseil tous les pouvoirs nécessaires à cet effet.

F. GRIMAUD.

LES CHEMINS DE FER EN 1860.

TROISIÈME ARTICLE (1).

C'est en 1852 que commence la véritable période de développement des chemins de fer. Cette époque est marquée d'abord par un fait capital: la concentration de toutes les concessions entre les mains de quelques compagnies, c'est-à-dire la réunion de toutes les forces jusqu'alors dispersées et souvent stériles, en un faisceau puissant, qui établit, en réalité, le crédit de ces compagnies.

De ce jour l'unité domine dans le système, la durée de toutes les concessions est portée uniformément à quatre-vingt-dix-neuf ans, et en même temps que les cahiers de charges sont remaniés et que les intérêts privés sont pris en sérieuse considération dans la révision des tarifs, l'Etat accorde des subventions et des garanties qui offrent toute sécurité aux capitaux, et à la spéculation l'attrait d'un aléa considérable.

Le but qu'on poursuivait alors et qui fut atteint était de concentrer les forces en organisant de grands réseaux et en constituant les compagnies les plus anciennes et les plus solides sur de larges bases qui leur permissent d'entreprendre, sans compromettre leur avenir, des chemins secondaires dont l'exécution eût été inabordable pour des compagnies isolées. D'ailleurs la réunion des services, du matériel et des ateliers amenait naturellement une économie importante dans les frais d'exploitation; pour les voyageurs et les marchandises, la concentration était également un avantage, en ce qu'elle faisait disparaître les retards, la multiplicité des tarifs, et le défaut d'harmonie entre les exploitations morcelées.

C'est de cette époque que datent les grandes fusions des Compagnies des chemins de fer du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans; la Compagnie de Lyon à Avignon réunit à sa concession les chemins de fer de Marseille à Avignon, d'Alais à Beaucaire, d'Alais à la Grand'Combe, de Montpellier à Cette et de Montpellier à Nîmes, du Rhône à la Loire, détachés du Grand-Central, et prend la dénomination de Compagnie des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée.

La Compagnie de l'Ouest, constituée pour l'établissement du chemin de fer de Versailles à Rennes, concentre en une seule administration les chemins de fer normands et bretons, les deux lignes de Versailles, la ligne de Saint-Germain, etc., etc.; la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg absorbe celles de Montereau à Troyes, de Saint-Dizier à Gray, acquiert le chemin de Strasbourg à Bâle, s'incorpore la ligne de Mulhouse à Thann, et prend la dénomination de Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Enfin la fusion s'accomplit entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, le chemin de fer du Midi absorbe la Compagnie de Bordeaux à la Teste, de telle sorte que, par suite de ces transformations successives, les Compagnies de chemins de fer se trouvent réduites à onze, savoir :

Compagnie du chemin de fer du Nord;
Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans;
Compagnie du chemin de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne;
Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève;
Compagnie des chemins de fer de l'Est;
Compagnie des chemins de fer de l'Ouest;
Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais;
Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;
Compagnie du chemin de fer des Ardennes;
Compagnie des chemins de fer du Dauphiné;
Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Par suite de la fusion récente des Compagnies de Lyon à Genève et du Dauphiné avec le Lyon-Méditerranée, de celle des Ardennes avec le chemin de l'Est, et en raison de la situation particulière des deux chemins de Bességes à Alais et de Béziers à Graissessac, l'un exploité par la Compagnie de Lyon-Méditerranée, l'autre placé sous le séquestre, on peut dire qu'il n'y a plus aujourd'hui en réalité que six grandes Compagnies de chemins de fer.

Cette transformation radicale, commencée en 1852, était accomplie en 1858, en même temps que de nombreuses concessions nouvelles venaient s'ajouter aux anciennes, de manière à ce que chacune des grandes Compagnies reliât par un réseau de voies ferrées la contrée qui lui était spécialement attribuée et qu'elle était chargée d'exploiter et de desservir.

Au reste, on peut juger de l'importance du mouvement qui eut lieu à cette époque dans l'industrie des chemins de fer sous l'impulsion puissante du gouvernement, par la nomenclature du nombre de kilomètres qui furent concédés année par année depuis le 1er janvier 1852 jusqu'au 31 décembre 1857:

En 1852.........	2,965 kilom.
En 1853.........	1,857
En 1854.........	381
En 1855.........	2,193
En 1857.........	2,596
Ensemble.....	9,992 kilom.

Il n'y eut pas de concessions nouvelles en 1856, époque de la guerre d'Orient.

En résumé, l'étendue des lignes concédées qui n'atteignait pas, au 31 décembre 1851, le nombre de 4,000 kilomètres, fut plus que triplée en six années, et cela sans y comprendre les concessions éventuelles dont plusieurs sont devenues depuis définitives.

D'un autre côté, la plus grande activité fut imprimée à partir de 1852 à la construction des chemins de fer, et dans l'espace de six ans la longueur du réseau français fut plus que doublée. Au lieu de 3,541 kilomètres exploités au 31 décembre 1851, la France possédait au 31 décembre 1857 une longueur de 7,458 kilomètres en exploitation, soit une augmentation de 3,917 kilomètres ainsi répartis:

En 1852..................	318 kil.
En 1853..................	191
En 1854..................	590
En 1855..................	890
En 1856..................	665
En 1857..................	1,263
Total.......	3,917 kil.

En moyenne la longueur des chemins livrés à l'exploitation pendant chacune de ces six années est de 653 kilomètres.

Cependant, et malgré ces progrès si rapi-

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* des 10 et 17 novembre 1860.

des qu'il faut attribuer hautement aux encouragements et aux dispositions libérales du gouvernement impérial pour les chemins de fer, l'étendue du réseau français était encore loin d'atteindre, à la fin de 1857, toute proportion gardée, l'étendue des chemins de fer de plusieurs autres pays de l'Europe. La Grande-Bretagne possédait 14,670 kilomètres exploités; l'Allemagne, 12,656; la Belgique, 1,500.

L'année 1858 avait, il est vrai, vu livrer à l'exploitation en France 1,237 kilomètres nouveaux, et l'année 1859, 397, mais la situation n'était plus la même. La crise de 1857 avait effrayé les particuliers et le gouvernement lui-même. A la protection officielle et féconde qui avait enfanté tant de merveilleux résultats, avaient succédé des hésitations qui s'étaient traduites par des mesures restrictives. L'industrie financière, l'association et les valeurs mobilières avaient été frappées du même coup; le mouvement ascensionnel des recettes des chemins de fer s'était arrêté, les actions de la plupart des Compagnies subissaient une dépréciation considérable, celle des obligations était relativement plus grande encore. Les craintes étaient devenues générales. On se demandait si les dépenses que les Compagnies s'étaient engagées à faire ne constituaient pas une charge trop lourde pour elles, et si elles pourraient réaliser les emprunts nécessaires à la construction des lignes nouvelles.

Ainsi, avec les dispositions libérales qui avaient soutenu, encouragé et développé sans cesse depuis plus de cinq années l'industrie des chemins de fer, avait disparu tout à coup la puissance du crédit des Compagnies de chemins de fer. Une erreur économique avait suffi pour modifier presque immédiatement leur situation et pour faire douter de leurs forces. Elles comprirent qu'elles ne pouvaient pas résister à ce courant nouveau de l'opinion, et elles adressèrent au chef de l'État une pétition, dans laquelle elles exposaient leurs vues « sur les moyens qui leur paraissaient les plus propres à consolider leur crédit. »

Tel fut le point de départ des conventions conclues en 1858 entre le ministre des travaux publics et les Compagnies de chemins de fer, rendues définitives par les loi et décret du 11 juin 1859, qui sont le Code actuel des Compagnies de chemins de fer.

Ces faits sont trop rapprochés de nous, et nous les avons traités assez à fond à l'époque où ils se produisirent, pour qu'il soit utile de revenir aujourd'hui sur l'économie des conventions. D'ailleurs, notre but, en donnant ici une analyse rapide de l'introduction du livre de M. A. Demeur, les *Chemins de fer français en* 1860, a été surtout de rappeler les vicissitudes et les difficultés de toute sorte qui ont signalé en France la création de nos grandes lignes de fer, et qui ont précédé l'état de choses qu'on peut croire aujourd'hui définitif. Il nous semble que cette revue rétrospective ne manquerait pas d'un certain intérêt. Elle doit prouver, dans tous les cas, une fois de plus cette vérité, c'est que, dans les questions de finances et d'industrie, la liberté est encore la meilleure garantie du succès.

J.-G. Bordot.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 17 NOVEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des actions au 17 novembre
Paris-Méditerranée	62.503 34	908 75
Nord	55.063 62	983 75
Orléans	39.584 59	1380 »»
Ouest	37.825 89	567 50
Est	33.389 34	615 »»
Bességes	31.713 71	442 50
Genève	25.733 98	375 »»
Midi	25.492 96	522 50
Ardennes	19.434 86	435 »»
Dauphiné	18.085 80	500 »»
Autrichiens	»	»»» »»
	Au 10 novembre	
Madrid à Alicante	29.430 95	553 75
Lombards-Vénitiens-Sud	29.194 38	496 25
Victor-Emmanuel	23.386 49	395 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

CRÉDIT COLONIAL.

On trouvera plus loin les statuts de la Société anonyme de Crédit colonial, dont nous avons fait connaître l'objet dans notre dernier numéro.

Voici l'économie générale de l'organisation statutaire de cette Société :

Les demandes de prêts adressées par les particuliers ou par les syndicats de propriétaires seront soumises à l'examen d'une commission spéciale sur le rapport de laquelle le Conseil d'administration statuera. Les prêts sont garantis par une première hypothèque sur l'usine à construire et tous autres gages mobiliers ou immobiliers consentis par la Société.

L'intérêt des sommes à prêter ne peut être élevé au-dessus de 6 0/0 qu'en vertu d'une autorisation du ministère des colonies et du ministère des finances; les emprunteurs payeront en sus 1 0/0 pour droit de commission et frais d'administration.

Les prêts seront réalisés en numéraire à Paris. Ils ne pourront être faits pour une durée de plus de vingt ans, ni dépasser au total 18 millions. Ils sont remboursables par annuités payables en espèces, soit au chef-lieu de la colonie, soit à Paris.

Le capital de la Société est fixé à 3 millions, en 6,000 actions de 500 fr. Les souscriptions seront réalisées en espèces; les souscripteurs pourront se dispenser d'opérer les versements en donnant une garantie, soit en rentes sur l'Etat, soit en actions de la Banque de France, actions des Banques coloniales ou du Comptoir d'escompte, actions ou obligations du Crédit foncier de France, obligations des chemins de fer, garanties par l'Etat, acceptées au taux fixé par le Conseil d'administration.

Cette garantie doit être réalisée par le transfert au nom de la Compagnie ou le dépôt dans ses mains, suivant la nature des titres.

Le Conseil d'administration pourra, après un avertissement donné quinze jours à l'avance, procéder à la réalisation des valeurs données en garantie.

Si les souscriptions sont réalisées en espèces versées, les sommes porteront intérêt au profit des souscripteurs, à raison de 5 0/0 par an.

Enfin, la Société est autorisée à créer des obligations au porteur jusqu'à concurrence du montant des prêts, et à les émettre successivement, au fur et à mesure des versements à effectuer aux mains des emprunteurs. Aucune émission ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une décision spéciale du Conseil d'administration, et avec l'approbation des ministres de l'Algérie et des colonies et des finances.

Les obligations sont au capital nominal de 500 fr. et peuvent être fractionnées en coupures de 100 fr. Elles portent un intérêt dont le taux, les époques et le mode de paiement sont fixés par le Conseil d'administration.

Sur les produits nets constituant les bénéfices, il sera fait une réduction d'un quart pour la réserve, le reste sera réparti aux actionnaires; le prélèvement cessera d'avoir lieu quand la réserve atteindra le cinquième du capital social.

En résumé, les avances faites aux colons seront représentées par une somme correspondante d'obligations émises par la Société.

Les prêts étant remboursables par annuités, en vingt années, il faut que chaque annuité représente l'intérêt et le remboursement par vingtième des obligations émises.

L'intérêt, dans les colonies, ne descend jamais au-dessous de 10 0/0 et monte quelquefois jusqu'à 18 0/0, pour se tenir en moyenne à 12 0/0. Comme les obligations émises en France ne réclament jamais un intérêt de plus de 6 1/2, y compris l'amortissement, l'annuité à payer par les colons emprunteurs ne dépasse pas 7 0/0. La création du Crédit colonial leur procurera donc

une économie de 5 0/0 dans le service d'intérêt de leur fonds d'établissement.

Quant aux souscripteurs, la combinaison nous paraît aussi favorable au point de vue de leurs intérêts qu'au point de vue de ceux de l'industrie coloniale.

F. GRIMAUD.

COMMERCE.

Importations et exportations.

La direction générale des douanes et des contributions indirectes vient de publier les tableaux comparatifs des principales marchandises importées et exportées pendant le mois d'octobre des années 1858, 59-60, et pendant les dix premiers mois des mêmes années.

Le total des droits perçus à *l'importation* pour le mois d'octobre des années 1858, 1859 et 1860, donne les résultats suivants :

1860..... 10,278,000 fr.
1859..... 15,429,577
1858..... 12,952,112

Pour les dix premiers mois des mêmes années, les chiffres se répartissent de la façon suivante :

1860..... 110,873,000 fr.
1859..... 157,680,174
1858..... 154,737,688

Cette diminution des droits perçus qui est de plus de 5 millions pour le mois d'octobre et de plus de 40 millions pour l'année, est le résultat tout naturel de la réforme commerciale et des dégrèvements qui en ont été la conséquence, mais il n'indique pas le moins du monde une décroissance dans le mouvement de nos importations. Il suffit d'ailleurs de jeter un coup d'œil sur les tableaux officiels pour se convaincre que cette diminution n'est que momentanée, puisque la *quantité* des marchandises importées, bien loin de décroître, a constamment suivi au contraire une marche progressive. Ainsi il a été importé pendant le mois d'octobre dernier, 6,188 quintaux métriques de cacao, tandis que, pendant le même mois de 1859, il n'en était entré que 4,762 et 4,315 en 1858. Et cependant, sur cette seule denrée, les droits perçus sont tombés de 176,269 fr. à 140,488 fr. pour le même mois comparé des années 1859-1860.

Il en est de même pour les cafés dont l'importation s'élève pour le mois d'octobre 1860, à 54,374 quintaux métriques, tandis que pendant le même mois de l'année dernière il n'en était entré que 37,777 quintaux et qui cependant n'ont produit, en octobre 1860, qu'une somme de 1,523,288 fr., tandis que l'année dernière la perception s'était élevée à 2,505,420 fr. Les cotons n'ont produit que 5,365 fr. contre 1,461,002 fr. en 1859.

Il en est de même pour toutes les matières premières et les objets de première nécessité qui ont bénéficié du dégrèvement; mais encore une fois cette diminution n'est que transitoire, et l'augmentation de la consommation doit rétablir avant peu l'équilibre dans les recettes.

Nous devons constater par contre que l'importation des houilles s'est élevée à 6,281,206 quintaux métr. contre 4,402,963 en 1859 et 4,401,554 en 1858; les droits perçus ont augmenté de 300,000 fr.

Pour les marchandises exportées, il y a diminution de 70,000 hectolitres sur les vins; mais l'augmentation est de moitié sur les grains et d'un tiers sur les farines.

L'exportation des machines et mécaniques présente, sur le mois d'octobre de l'année dernière, un accroissement considérable.

Ces différences signalées pour le mois d'octobre se reproduisent en se multipliant d'une façon presque régulière pour le tableau des dix premiers mois de la présente année.

La situation générale des entrepôts, à la fin du mois d'octobre dernier, présente en quintaux métriques un total de 3,976,616. Il était, en octobre 1859 de 4,158,721, et en 1858, de 3,219,159.

Quant à la navigation, le relevé comparatif du mouvement de la France avec l'étranger, les colonies et la grande pêche, pendant les dix premiers mois des années 1860, 1859 et 1858, donne les renseignements suivants :

Navires à l'entrée: français, 8,734; étrangers, 11,839; total, 20,573 jaugeant ensemble 3,314,573 tonneaux. Ces chiffres présentent une légère diminution sur 1860 et une augmentation très-minime sur 1858.

Navires à la sortie: français, 6,694; étrangers, 8,823; total, 15,517; tonnage, 2,398,436. Le nombre des navires était l'année dernière de 17,800, et en 1856, de 16,697.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX.

ÉMISSION DE 50,000 OBLIGATIONS

de 500 francs,

émises à 250 fr., rapportant 15 fr. d'intérêts par an, et payables 100 fr. en souscrivant, 150 fr. du 15 au 25 décembre prochain.

LA CLOTURE

de la souscription, ouverte à Paris, chez MM. LES FILS DE GUILHOU JEUNE, 50, rue de Provence, aura lieu pour Paris et les départements le LUNDI 26 NOVEMBRE courant.

AVIS AUX ACTIONNAIRES [1]

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

26 novembre. — **Société des houillères et chemin de fer d'Epinac.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale, au siége de la Société, à Paris, rue Le Peletier, 35, à une heure.

29 novembre. — **Compagnie linière de Pont-Rémy.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Montmartre, 174, à Paris.

30 novembre. **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry, à 1 heure. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

4 décembre. — **Sucrerie, raffinerie de Bourdon** (Puy-de-Dôme). — Convocation de l'assemblée générale annuelle, à Paris, faubourg Poissonnière, 1, à 3 heures.

6 décembre. — **Chemins de fer de Nassau.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle à Wiesbaden, à 4 heures du soir, au siége de la Compagnie. Dépôt des actions à Wiesbaden, au siége de la Compagnie, et à Paris, chez MM. L. Tonré fils et Ce, banquiers, rue Laffitte, 13.

8 décembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié aux annonces du 3 novembre.)

8 décembre. — **Société de crédit colonial.** — Convocation d'une assemblée générale au siége de la Société, à Paris, rue Bergère, 14, à 4 heures.

15 décembre. — **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderies de Fourchambault, Montluçon,** etc., etc. — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 90, à 8 h. du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

Depuis le 5 juillet. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Paiement du coupon échu le 10 novembre. (Voir aux annonces.)

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 16 fr. 50 pour les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860, et de 9 fr. 20 pour celles non sorties. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

(DIVIDENDES.)

15 novembre. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1859, soit 8 fr. 44 c. pour les actions de priorité, et 6 fr. 56 c. pour les actions anciennes, à Paris, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

15 novembre. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement de la deuxième partie du dividende 1859-1860, soit 15 fr. par action, sous déduction de l'impôt. (Voir aux annonces.)

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement d'un à-compte de 6 fr. par action ancienne. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

30 novembre. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer** (H. Petin, Gaudet et Ce). — Paiement de la première moitié du dividende, soit 25 fr. par action, sous déduction de l'impôt.

1er décembre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Paiement de 20 fr. par action, à titre de premier dividende pour l'exercice 1860 : à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie.

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende, soit 25 fr. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions anciennes.

(1) Voir, pour plus amples détails, notre numéro du 10 courant.

Service des Obligations.

1[er] décembre. — **Compagnie des chemins de fer de l'Est.** — Paiement du coupon d'intérêts échu sur les obligations 5 et 3 0/0 de la Compagnie, soit 12 fr. 17 c. (impôt déduit) pour les obligations 5 0/0, et 7 fr. 30 c. (impôt déduit) pour les obligations 3 0/0. A la caisse de la Compagnie.

1[er] décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts aux porteurs des obligations émises le 1[er] juin 1858. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

1[er] janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit.

APPELS DE FONDS

15 au 27 novembre. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Appel de 25 roubles par action, soit 100 fr. en monnaie française. A Paris, au siége de la Société, place Vendôme.

1[er] au 11 décembre.— **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action formant le huitième et dernier versement. (Voir aux annonces du 27 octobre.)

1[er] décembre. — **Société anonyme des mines et salines du Phœnix.** — Appel du premier versement de 187 fr. 50 c. par action de la série A, chez MM. Edward Blount et C[e], à Paris, rue de la Paix, 3.

Jusqu'au 31 décembre. — **Chemin de fer du Nord.** — Dernier délai pour la libération des actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

12 au 26 novembre. — **Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Emission à 250 fr. de 50,000 obligations de 500 fr. (Voir l'avis publié à ce sujet, page 949.)

Jusqu'au 27 novembre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Emission d'obligations. (Voir les détails aux annonces du 17 novembre.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

6 décembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (partie nord du réseau). — Tirage au sort d'obligations à rembourser le 1[er] janvier 1861. (Voir aux annonces.)

8 décembre.—**Société générale des chemins de fer romains.**—Premier tirage des obligations à amortir en 1860, au siége de l'administration, à Paris, rue de Richelieu, 99, à 2 heures de relevée.

21 décembre. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Tirage de 14 actions, de [illegible] obligations de l'emprunt de 1855, de 12 obligations de l'emprunt de 1856 et de 17 obligations de l'emprunt de 1857. (Voir aux annonces.)

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

1[er] janvier.— **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre.

(OBLIGATIONS.)

1[er] janvier 1861.— **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 novembre 1860. (Voir le résultat officiel, p. [illegible])

ÉCHANGE DE TITRES.

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes.** — Echange des actions anciennes contre les nouvelles. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
EST (1)	Du 11 au 17 novembre...	1683	1,276,071 37	758 21	1651	1,167,281 77	707 91	7.21	[illegible]
ORLÉANS (1)	11 — 17 — ...	1475	1,356,177 36	919 44	1475	1,365,324 16	925 65	»	[illegible]
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	11 — 17 — ...	1406	2,160,102 99	1,536 34	1406	2,041,883 79	1,452 27	5.78	»
OUEST (1)	11 — 17 — ...	1213	961,887 30	792 97	1193	971,024 13	812 57	»	2.41
NORD (1)	11 — 17 — ...	964	1,298,981 09	1,347 49	964	1,230,405 89	1,285 60	4.80	»
MIDI (1)	11 — 17 — ...	793	492,724 59	621 34	793	431,605 94	544 26	14.16	»
LYON A GENÈVE (1)	11 — 17 — ...	231	154,232 30	667 67	231	112,801 38	488 31	36.73	»
ARDENNES (1)	11 — 17 — ...	164	78,908 84	481 15	164	67,662 16	412 [illegible]	16.65	»
DAUPHINÉ	11 — 17 — ...	134	61,925 91	462 13	134	49,442 80	368 97	25.24	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	11 — 17 — ...	33	25,463 30	771 [illegible]	33	22,798 45	690 86	11.67	[illegible]
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	4 — 10 — ...	1429	1,036,823	725 53	1326	1,126,804 49	849 77	»	11.61
AUTRICHIENS.	» — » — ...	»	»	»	»	»	»	»	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	4 — 10 — ...	482	314,017 25	651 48	482	267,520 18	555 02	17.70	»
Madrid à Jadraque	4 — 10 — ...	103	27,647 07	268 43	57	14,297 99	250 85	7.30	»
Alcazar à Daimiel	4 — 10 — ...	72	14,928 75	207 21	»	»	[illegible]	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	11 — 17 — ...	275	55,343 »	201 97	275	52,867 »	192 24	5.06	[illegible]
CENTRAL SUISSE	11 — 17 — ...	247	108,721 08	440 16	230	87,046 91	303 85	19.33	»
VICTOR-EMMANUEL	4 — 10 — ...	214	132,721 [illegible]	620 28	214	98,934 45	462 31	34 16	[illegible]
NORD DE L'ESPAGNE	7 — 13 — ...	170	103,342 08	607 89	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	28 oct. 4 — ...	131	39,694 60	303 01	131	34,312 70	261 92	15.68	»
OUEST SUISSE	9 au 15 — ...	97	38,204 95	393 86	97	28,563 32	294 46	33.75	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	4 — 10 — ...	52	8,774 03	168 34	35	4,583 70	131 02	28.63	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Gausset.

ACTES OFFICIELS.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies,

Vu la loi du 20 juin 1860, relative à l'établissement des chemins de fer en Algérie;

Vu notre décret en date du 11 juillet 1860, qui approuve la convention passée, le 7 du même mois, pour l'établissement de chemins de fer en Algérie, entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies, agissant au nom de l'Etat, d'une part, et les sieurs Rostand (Albert), Gautier (Jules), comte Branicki, Lacroix (Eugène), William Gladstone et H. T. Hope, d'autre part;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La Société anonyme formée à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer algériens*, est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 23 juillet devant Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Ladite Société est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour les sieurs :

Rostand (Albert),
Gautier (Jules),
Comte Branicki,
Lacroix (Eugène),
William Gladstone,
H. T. Hope,

tant de la loi du 20 juin 1860 que du décret du 11 juillet 1860, portant approbation de la convention du 7 du même mois et du cahier des charges y annexé.

Art. 3. — La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. — La Société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre de l'Algérie et des colonies, aux préfets des départements traversés par les chemins de fer, au préfet de police, aux chambres de commerce de Paris, d'Alger, d'Oran et de Constantine.

Art. 5. — Les statuts de la Société et les actes et marchés qui y sont énoncés seront passibles du droit fixe d'enregistrement de cinq francs.

Art. 6. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel de l'Algérie et des colonies*, inséré au *Moniteur universel* et dans un journal d'annonces des départements de la Seine, d'Alger, d'Oran et de Constantine, et enregistré avec l'acte de société au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait à Alger, le 18 septembre 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur,

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies,

Comte P. de Chasseloup-Laubat.

SOCIÉTÉ DE CRÉDIT COLONIAL.

NAPOLÉON, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies et de notre ministre des finances

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Société de Crédit colonial*, est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé les 4, 5 et 12 octobre 1860, devant Me Cottin et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 3. — La Société sera tenue de remettre, tous les trois mois, un extrait de son état de situation à notre ministre de l'Algérie et des colonies et au greffe du tribunal civil de première instance de la Seine.

Art. 4. — Notre ministre de l'Algérie et des colonies et notre ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*, au *Moniteur universel*, dans les journaux officiels des colonies et au recueil des actes administratifs.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 24 octobre 1860.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

P. Magne.

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'Algérie et des colonies,

Comte P. de Chasseloup-Laubat.

STATUTS.

Par-devant Me Cottin et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

1° M. Alphonse-Louis Pinard, directeur du Comptoir d'escompte, à Paris, membre du conseil supérieur de l'Algérie et des colonies, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue du Conservatoire, n° 5,

« Agissant tant en son nom personnel qu'au nom et » comme mandataire verbal de :

» 2° M. le vicomte Stanislas-Amédée de Fougainville, délégué du conseil général de la Martinique » au comité consultatif des colonies, à Paris, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, » rue de Penthièvre, n° 26.

» 3° M. le comte Jules de Bouillé, délégué du conseil général de la Guadeloupe au même comité, » chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à » Paris, rue Montaigne, n° 4; »

4° M. Jean-Georges-Charles-Hubert-Gérard Imhaus, délégué du conseil général de l'île de la Réunion au même comité, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 84;

5° M. Marie-Pierre-Romuald Le Peletier de Saint-Remy, chevalier de la Légion d'honneur, administrateur de l'Agence centrale des Banques coloniales, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 37;

« Agissant tant en son nom personnel que comme » mandataire verbal, ainsi qu'il le déclare, de M. Auguste-Adolphe Cottin, négociant, demeurant en la » commune de Chanceaux (Indre-et-Loire), résidant » à Paris, rue de Provence, 32; »

6° M. Pinard, sus-nommé,

« Agissant comme mandataire verbal de M. Clément-» Gustave-Henri de Baillardel, baron de Lareinty, » propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Dominique-Saint-Germain, n° 93, ainsi qu'il le déclare; »

7° M. Jean-François Cail, constructeur, demeurant à Paris, quai de Billy, n° 46;

8° M. Louis-Jean-Baptiste-Médard Malavois, chevalier de la Légion d'honneur, armateur, demeurant à Paris, rue Richer, n° 46;

« Agissant tant en son nom personnel qu'au nom de » la société Malavois et compagnie, dont il a la signature sociale, ainsi qu'il le déclare; »

9° M. Adolphe-Armand Boissaye, négociant, demeurant à Paris, rue du Sentier, n° 8;

10° M. Nicolas Maige, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Sébastien, n° 39;

« Agissant au nom et comme mandataire verbal, » ainsi qu'il le déclare, de M. Charles-Marie-Eugène » Eustache, propriétaire, demeurant à Paris, rue de » la Ferme-des-Mathurins, n° 49; »

Lesquels ont déclaré qu'ils avaient résolu d'établir une Société anonyme ayant pour but de faire, soit à des propriétaires, individuellement, soit à des réunions de propriétaires, des prêts nécessaires à la construction de sucreries dans les colonies françaises, ou au renouvellement et à l'amélioration de l'outillage des sucreries actuellement existantes;

Que pour favoriser la création et assurer le succès d'un établissement de cette nature, dont le capital social est peu élevé et dont le chiffre d'affaires paraît devoir être restreint, il était nécessaire d'apporter dans son organisation la plus rigoureuse économie, et qu'ils avaient cherché à réduire, autant que possible, les frais généraux et ceux d'installation, en évitant à la Société la dépense, ordinairement considérable, d'un local et d'un personnel spécial;

Que dans ce but, et sauf la ratification de l'assemblée générale des actionnaires, ils avaient résolu de confier au Comptoir d'escompte de Paris, qui l'acceptait et qui mettait à leur disposition, dans des conditions réciproquement satisfaisantes, le matériel et le personnel de ses bureaux, la qualité de mandataire et représentant unique de la Société pour tout ce qui se rattachait à la gestion extérieure des affaires sociales, au mouvement des opérations financières et à l'exécution des délibérations du Conseil d'administration.

En conséquence, ils ont établi de la manière suivante les bases de ladite Société :

TITRE Ier.

Formation de la Société. — Son objet. — Sa durée. — Son siége.

Art. 1er. — Il est formé par ces présentes, sauf approbation du gouvernement, une Société anonyme qui existera entre tous les propriétaires des actions créées ci-après.

Art. 2. — La Société prend la dénomination de *Société de Crédit colonial*.

Elle a pour objet :

1° De prêter aux conditions ci-après déterminées, soit à des propriétaires individuellement, soit à des réunions de propriétaires réunis en syndicat, les sommes nécessaires à la construction de sucreries dans les colonies françaises, ou au renouvellement et à l'amélioration de l'outillage des sucreries actuellement existantes;

2° De créer et de négocier des obligations pour une valeur égale au montant des prêts.

Toutes autres opérations sont interdites.

Art. 3. — La durée de la Société est de vingt-cinq ans, à partir de l'homologation des présents statuts. Son siége et son domicile sont établis à Paris.

TITRE II.

Fonds social. — Actions. — Versements.

Art. 4. — Le fonds social est fixé à trois millions de francs; il est exclusivement affecté à la garantie des engagements sociaux et spécialement des obligations que la Société aura été autorisée à émettre, conformément à l'article 68.

Il se divise en six mille actions de 500 fr. chacune.

Ces actions sont réparties entre les souscripteurs ci-dessous dénommés dans les proportions suivantes

M. Pinard, sus-nommé, pour 280 actions représentant 140,000 fr., ci,	140,000 fr.
M. Bischoffsheim père, ci-après nommé, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
M. Boissaye, ci-dessus nommé, pour 200 actions représentant même somme, ci,	100,000

M. Charles-Philibert Robin, ci-après nommé, pour 100 actions représentant 50,000 fr., ci,	50,000
M. Cottin, sus-nommé, en son nom personnel, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
Le même, au nom de plusieurs souscripteurs habitant la Guadeloupe, pour lesquels il se porte fort, pour 800 actions représentant 400,000 fr., ci,	400,000
M. Eustache, sus-nommé, en son nom personnel, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
Le même, au nom de plusieurs souscripteurs de la Martinique, pour lesquels il se porte fort, pour 600 actions représentant 300,000 fr., ci,	300,000
M. Malavois, sus-nommé, pour 50 actions représentant 25,000 fr., ci,	25,000
M. le vicomte de Fougainville, pour 50 actions représentant même somme, ci,	25,000
M. le comte de Bouillé, pour 50 actions représentant même somme, ci,	25,000
M. Imhaus, pour 100 actions représentant 50,000 fr., ci,	50,000
M. Pinard, sus-nommé, au nom de plusieurs souscripteurs habitant l'île de la Réunion, et dont il se porte fort, pour 550 actions représentant 275,000 fr., ci,	275,000
M. Cail, sus-nommé, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
M. Jules de Rontaunay, à Saint-Denis (île de la Réunion), pour 50 actions représentant 25,000 fr., ci,	25,000
« M. de Rontaunay ayant élu domicile chez M. Malavois, rue Richer, n° 46, à Paris, son mandataire. »	
M. Charles Laffitte, banquier, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 48 bis, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
M. Husson, directeur de l'intérieur à la Martinique, pour 20 actions représentant 10,000 fr., ci,	10,000
M. le baron de Lareinty, sus-nommé, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
M. A. Chambrelent, négociant, demeurant à Paris, rue d'Hauteville, n° 1, pour 400 actions représentant 200,000 fr., ci,	200,000
M. Le Peletier de Saint-Remy, pour 50 actions représentant 25,000 fr., ci,	25,000
MM. Jarry-Bourgoin et Cᵉ, pour 300 actions représentant 150,000 fr., ci,	150,000
M. le docteur Trousseau, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 52, pour 300 actions représentant 150,000 fr., ci,	150,000
M. Louis Kœnigswarter, rue Saint-Georges, n° 33, à Paris, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
M. Picard, rue de l'Echiquier, n° 47, à Paris, pour 200 actions représentant même somme, ci,	100,000
M. Alfred Picard, rue Chauchat, n° 10, à Paris, pour 200 actions représentant 100,000 fr., ci,	100,000
M. Lévi Crémieu, pour 300 actions représentant 150,000 fr., ci,	150,000
Total égal, 3,000,000 de francs, ci,	3,000,000 fr.

Art. 5.—Le montant des actions est payable à Paris; il ne sera versé que 25 0/0, soit 125 francs par action au moment de la souscription.

Quant aux 75 0/0 restants, ils ne seront versés, en tout ou en partie, qu'autant que les besoins de la Société le rendraient nécessaire, et, dans ce cas, l'appel en sera fait par décision du Conseil d'administration au moyen d'avis insérés quinze jours à l'avance dans deux des journaux de Paris désignés pour la publication légale des actes de société.

Art. 6. — Les souscriptions d'actions seront réalisées en espèces; les souscripteurs pourront se dispenser d'opérer les versements en donnant une garantie, soit en rentes sur l'Etat, soit en actions de la Banque de France, actions des Banques coloniales ou du Comptoir d'escompte, actions ou obligations du Crédit foncier de France, obligations des chemins de fer, garanties par l'Etat, acceptées au taux fixé par le Conseil d'administration.

Cette garantie doit être réalisée par le transfert au nom de la Compagnie ou le dépôt dans ses mains, suivant la nature des titres.

Le Conseil d'administration pourra, après un avertissement donné quinze jours à l'avance, procéder à la réalisation des valeurs données en garantie.

Si les souscriptions sont réalisées en espèces, les sommes versées porteront intérêt au profit des souscripteurs, à raison de 5 0/0 par an.

Art. 7.— Lors du premier versement, il est remis aux souscripteurs un certificat nominatif d'action portant un numéro d'ordre, et sur lequel les paiements ultérieurs sont inscrits.

Art. 8. — Toute somme dont le paiement est retardé porte intérêt de plein droit en faveur de la Société, à raison de 5 0/0 par an, à compter du jour de l'exigibilité, sans demande en justice.

Art. 9. — A défaut de versement à l'échéance, les numéros des titres en retard sont publiés dans les journaux désignés dans l'article 5; quinze jours après cette publication, la Société a le droit de faire procéder à la vente des actions à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls du retardataire. — Cette vente peut être faite en masse ou en détail, soit au même jour, soit à des époques successives, sans mise en demeure et sans aucune formalité judiciaire. — Les titres d'actions ainsi vendues deviennent nuls de plein droit, et il en est délivré de nouveaux aux acquéreurs et sous les mêmes numéros.

Tout titre qui ne porte pas mention régulière des versements exigibles cesse d'être négociable.

Les mesures autorisées par le présent article ne font pas obstacle à l'exercice simultané par la Société des moyens ordinaires de droit.

Art. 10.— Le prix provenant de la vente, déduction faite des frais, appartient à la Société et s'impute, dans les termes de droit, sur ce qui lui est dû par l'actionnaire exproprié, qui reste passible de la différence, s'il y a déficit, et qui profite de l'excédant s'il en existe.

Art. 11. — Les titres d'actions libérées sont nominatifs ou au porteur.

Ces titres sont extraits d'un registre à souche, numérotés et revêtus de la signature du Comptoir d'escompte.

Ils portent le timbre de la Société.

Les titres nominatifs se négocient par un transfert inscrit sur les registres de la Société et signé par le cédant.

Mention du transfert est faite au dos du titre par le Comptoir d'Escompte, en sa qualité de mandataire.

La Société peut exiger que la signature du cédant soit certifiée par un agent de change.

Les titres au porteur se transmettent par la simple tradition.

Art. 12. — Le Conseil d'administration peut autoriser le dépôt des titres dans la caisse de la Société, et tout actionnaire peut réclamer en échange un récépissé nominatif. Le Conseil d'administration détermine les conditions et le mode de délivrance des récépissés.

Art. 13. — Chaque action donne droit dans la propriété de l'actif social, et dans le partage des bénéfices, à une part proportionnelle au nombre des actions émises.

Les dividendes de toute action, soit nominative, soit au porteur, sont valablement payés au porteur du titre.

Art. 14. — Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action; au delà, tout appel de fonds est interdit.

(La suite prochainement.)

CHEMIN DE FER
DE
SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'Assemblée générale extraordinaire du 8 novembre 1860.

Messieurs,

L'objet principal que s'est proposé le Conseil d'administration en vous convoquant à cette assemblée, est de soumettre à vos délibérations certaines modifications à nos statuts conseillées par les circonstances.

En second lieu, nous avons à vous entretenir d'un projet dont la réalisation, comme vous en jugerez vous-mêmes, est de la plus haute importance pour l'avenir de notre entreprise. Nous voulons parler de l'acquisition de la ligne de Xérès au Trocadéro, qui, comme vous le savez, est enclavée entre nos deux chemins.

Enfin, nous profiterons de l'occasion qui vous réunit pour vous donner quelques détails sur la situation actuelle de notre Compagnie, et sur la marche de notre exploitation.

Nos communications d'aujourd'hui se diviseront donc naturellement en trois parties distinctes :

1° Modifications aux statuts ;

2° Acquisition de la ligne de Xérès au Trocadéro;

3° Etat actuel de l'exploitation.

I.

Modifications aux statuts.

Le temps et l'expérience apportent chaque jour des enseignements nouveaux aux sociétés comme aux individus; à mesure que l'on avance dans sa voie, des besoins imprévus se produisent, des perspectives nouvelles viennent à s'ouvrir; c'est ainsi que les grandes nations sont conduites à réviser leurs codes pour obéir à la loi de leur développement, et les grandes Compagnies à modifier leurs bases pour se maintenir au niveau de leur destinée.

C'est pour obéir à ces sollicitations de la logique et des circonstances, que votre Conseil d'administration, après un examen attentif des statuts, s'est décidé à vous proposer d'y introduire trois modifications essentielles.

Occupons-nous d'abord de la première de ces modifications.

En 1857, époque à laquelle notre Société a été fondée, la législation limitait les émissions d'obligations faites par les Compagnies anonymes, à la moitié de leur capital réalisé. En conséquence de cette disposition de la loi, l'article 23, § 1ᵉʳ de vos statuts s'exprimait ainsi :

« La Société pourra émettre des obligations au » porteur à intérêt fixe et amortissement déterminé, » pendant la période de la concession du chemin de » fer qui en fait l'objet, en hypothéquant ses travaux » et ses revenus. Le montant total de toutes les obli- » gations émises ne pourra, dans aucun cas, dépasser » la moitié du capital réalisé de la Compagnie, con- » formément à l'article 7 de la loi du 11 juillet » 1856. »

Plus tard, le gouvernement, inspiré par une sollicitude éclairée pour les grands intérêts industriels, entra dans un système plus large. Une loi, promulguée le 11 juillet de la présente année, a étendu la proportion fixée antérieurement; et aujourd'hui nos statuts ne sont plus en harmonie avec la législation en vigueur. Pour faire disparaître cette anomalie, et pour éviter à l'avenir tout embarras dans les questions de cet ordre, votre Conseil d'administration, à l'unanimité, vous propose de remplacer le paragraphe cité plus haut par une autre disposition qui concorde avec la législation actuelle.

Les seconde et troisième modifications se rapportent au § 2 de l'article 5, ainsi conçu :

« La Société se propose : 2° la construction et l'ex-

» ploitation des lignes ou sections de chemin de fer » contiguës aux susdites, pourvu qu'elle en obtienne » la concession ou la transmission. »

Il résulte de cet article :

Premièrement que la Société ne peut exploiter, même après en avoir obtenu la concession ou la transmission, des lignes non contiguës aux siennes ;

Et en second lieu, qu'elle ne pourrait exploiter, en dehors de ses propres lignes, celles dont la concession ou la transmission à son profit n'ont pas été opérées. En d'autres termes, les traités d'exploitation pour compte de Compagnies tierces ne sont pas autorisés.

Il est facile de comprendre ce que ces deux conséquences peuvent avoir de nuisible aux intérêts sociaux.

D'une part, en effet, quelque grand intérêt que pût avoir la Compagnie à devenir propriétaire d'un chemin de fer séparé de ses propres lignes par une section intermédiaire appartenant à un tiers, elle ne pourrait néanmoins, dans aucun cas, sous l'empire des statuts actuels, espérer d'en être maîtresse. Personne n'ignore cependant quel prix peut avoir, pour une société de chemins de fer, l'acquisition d'un affluent même indirect. Il est des lignes qui ne sont pas reliées immédiatement à une artère principale, et dont l'acquisition peut être d'une importance capitale pour l'avenir de celle-ci. Nous ne nous étendrons pas davantage sur ces considérations, sur lesquelles tout le monde est d'accord.

D'autre part, et comme seconde conséquence préjudiciable des dispositions précitées, on doit remarquer qu'il nous serait impossible, aux termes desdites dispositions, de réaliser, le cas échéant, une combinaison employée fréquemment en France, au grand avantage des diverses Compagnies. Citons un des exemples que celles-ci nous fournissent.

Une ligne adjacente se construit à côté d'une ligne principale. La première a pour entrepreneurs des capitalistes qui, en vue de dépenser le moins de capital possible, veulent se borner à la construction et à la pose de la voie, en s'épargnant l'achat du matériel d'exploitation ; pour atteindre ce but, ils proposent à la ligne principale de prendre à sa charge l'exploitation de la ligne accessoire. Un contrat est rédigé sous certaines conditions avantageuses aux deux entreprises. Dans un cas pareil, toute Compagnie ne doit-elle pas être autorisée à accepter une combinaison si naturelle ?

Eh bien, sous l'empire de nos statuts actuels, si une occasion de ce genre nous était offerte, nous ne pourrions, faute de pouvoirs suffisants, en faire profiter la Société. Nous ne pouvons, dans les termes actuels de notre acte fondamental, exploiter d'autres lignes que celles dont la Société est propriétaire soit par voie de concession directe, soit par voie d'acquisition; et des traités d'exploitation pour compte de tiers, quelque avantageux qu'ils puissent être, nous sont interdits par le fait.

Signaler cette lacune, c'est démontrer la nécessité de la combler.

En conséquence, votre Conseil d'administration a résolu, à l'unanimité, de vous proposer les réformes nécessaires pour faire disparaître les inconvénients exposés ci-dessus ; chose d'autant plus naturelle que ni les intérêts généraux, ni l'intérêt des actionnaires, n'exigent en quoi que ce soit le maintien des anciennes dispositions.

En outre de ces modifications essentielles, le Conseil soumettra à votre approbation un léger changement dans la dénomination de la Compagnie, dénomination qui peut se simplifier par suite de l'achat de la ligne de Xérès au Trocadéro, dont nous allons vous entretenir (1); l'augmentation du capital social nécessaire pour l'exécution éventuelle de divers projets ayant pour but le développement total de nos éléments de prospérité; enfin, une addition à l'article 66 de nos statuts, destinée à en fixer pleinement l'interprétation pour l'avenir.

Le Conseil aura l'honneur de soumettre à votre délibération un projet dans lequel tous ces divers changements sont formulés en termes précis.

(1) L'ancienne dénomination était : Compagnie des chemins de fer de Séville à Xérès et de Cadix à Puerto-Real ; la nouvelle sera : Compagnie du chemin de fer de Séville à Xérès et à Cadix.

II.

Acquisition de la ligne de Xérès au Trocadéro.

Nous arrivons, Messieurs, à l'un des points les plus importants dont vous aurez à vous occuper aujourd'hui. Votre Conseil d'administration désirant vous soumettre toutes les questions qui touchent le plus sérieusement à vos intérêts, même lorsque les statuts en ont laissé la décision à sa pleine initiative, éprouve le besoin de s'inspirer de vos vœux et de fortifier ses convictions par les vôtres, au moment de conclure, au nom de la Société, le contrat qui doit vous rendre maîtres de la ligne de Xérès au Trocadéro.

Ce chemin, qui s'embranche sur les nôtres entre Xérès et Puerto-Real, a une étendue de 28 kilomètres. Son trajet entre ces deux villes nous sert aujourd'hui de parcours obligé pour arriver à Cadix. Son trafic, dans l'ordre d'importance, est le premier de l'Espagne ; il donne une recette de près de 50,000 fr. par an et par kilomètre.

L'acquisition de cette ligne, et son adjonction à la nôtre, étaient depuis longtemps l'objet de nos préoccupations. Quatre considérations de premier ordre militaient en faveur de cette mesure :

1° La nécessité d'être maîtres de tout le parcours de Séville à Cadix, et de n'avoir pas à compter avec une Société tierce pour la section intermédiaire entre nos deux concessions.

2° L'élévation du péage concédé à la Compagnie du Trocadéro sur les 22 kilomètres de parcours que nous devions lui emprunter, élévation qui pouvait entraver dans une foule de cas nos combinaisons pour le développement du trafic, surtout en ce qui concerne les marchandises.

3° La complication introduite dans le service par la scission entre deux Compagnies d'un même parcours à deux points différents d'une ligne continue.

4° L'avantage d'augmenter notre trafic dans une proportion considérable, sans augmenter notablement nos frais d'exploitation.

Ces divers motifs étaient à ce point déterminants, qu'ils nous avaient engagés depuis longtemps à négocier avec la Compagnie du Trocadéro, afin d'arriver à un nouvel état de choses. Toutefois, ces négociations étaient restées sans résultat, faute d'avoir pu amener une transaction entre les prétentions respectives des deux Compagnies.

Dernièrement, la Compagnie générale de Crédit en Espagne, fondatrice de notre Société, et par de nombreuses raisons aussi intéressée que nous-mêmes à sa prospérité, a repris pour son propre compte ces négociations avec la Compagnie du Trocadéro. Pouvant, par sa position d'établissement financier, accepter dans la transaction des clauses que notre Société devait repousser ; ayant pu, par le même motif, faire admettre certaines conditions que nous n'avions pas réussi à faire accepter, elle a mené à bonne fin la négociation dans laquelle notre Société et celle du Trocadéro n'avaient pu mutuellement aboutir. La ligne du Trocadéro est aujourd'hui la propriété de la Compagnie générale de Crédit en Espagne. Nos relations intimes avec cette Société, et les intérêts connexes des deux établissements, nous font croire que nous obtiendrons à des conditions avantageuses à nos intérêts, en même temps qu'équitables pour les deux parties, la rétrocession de cette ligne, qu'il nous importe à un si haut degré de fondre dans notre exploitation générale.

III.

Situation actuelle. — Marche imprimée à l'exploitation.

Nous n'avons pas, Messieurs, à vous donner aujourd'hui un bilan, ni un compte rendu d'exercice. L'époque du compte rendu est fixée par nos statuts au mois de mai de chaque année, et la clôture des exercices au 31 décembre. Toutefois, il nous a semblé que du moment où vous étiez réunis, même extraordinairement, il était à propos de vous présenter un exposé sommaire de notre position à ce jour ; de vous donner un aperçu de la situation financière de notre Compagnie, de l'avancement de nos travaux, de l'état de notre matériel, de nos possessions en terrains, enfin des progrès de notre exploitation depuis le 1er mars, jour où elle a commencé, jusqu'au 30 mai dernier.

Situation financière. — Nos voies et moyens se composaient à cette dernière date :

1° Du capital des actions réalisé intégralement,	Rv.	90,250,000 »
2° De l'émission d'obligations réalisée intégralement,		45,125,000 »
3° De la subvention de l'Etat pour la section de Cadix à Puerto-Real,		5,037,200 »
4° Des produits de l'exploitation des trois premiers mois,		1,409,220 38
5° De divers créditeurs,		5,637,117 63
Total général,	Rv.	147,458,538 01

Cette somme est représentée par :

1° Dépenses de l'établissement, construction et matériel des chemins, jusqu'en décembre 1859,	Rv.	85,611,103 75
2° Travaux spéciaux à la ligne de Puerto-Real à Cadix, en 1860,		6,767,749 32
3° Travaux spéciaux à la ligne de Séville à Cadix, en 1860,		5,224,777 30
4° Surveillance et personnel des deux lignes, en 1860,		1,163,456 11
5° Administration centrale, frais généraux,		267,709 07
6° Honoraires du Conseil d'administration,		100,000 »
7° Intérêts, changes, escomptes,		1,435,464 32
8° Outils et matériel de service,		1,402,863 53
9° Matériel mobile, accessoires,		7,858,419 10
10° Frais afférents à l'exploitation des trois premiers mois,		643,616 55
11° Fonds disponibles,		36,993,289 02
	Rv.	147,458,538 06

Il résulte de cette situation que la somme de fonds disponibles, déduction faite de 5,637,117 63, formant le solde créditeur de divers comptes, présente un excédant de près de 32,000,000 de réaux, soit plus de 8 millions de francs, qui couvrent toutes les éventualités de l'achèvement des travaux de Cadix, du raccordement d'environ 6 kilomètres à effectuer avec le chemin de fer de Cordoue, de l'augmentation du matériel roulant et des travaux complémentaires d'agrandissement qui peuvent être prévus, tels que la pose de la seconde voie.

Etat de nos travaux. — La totalité de nos concessions comprend :

104 kilomètres de Séville à Xérès ;
20 » de Puerto-Real à Cadix ;
6 » raccordement de Séville avec la ligne de Cordoue.

130 kilomètres.

La section de Séville à Xérès est en exploitation.

Les travaux qui restent à terminer de Puerto-Real à Cadix sont aujourd'hui très-avancés. Les maçonneries du pont destiné à franchir le bras de mer du Santi-Petri sont en plein achèvement, et tout nous fait dès lors espérer que la fin de l'année verra nos trains arriver en droite ligne au premier port de la Péninsule.

Dans cette prévision, une gare provisoire va s'élever devant les murs de Cadix. Le corps du génie militaire, consulté sur l'emplacement de cette gare et sur les détails d'exécution qui s'y rapportent, a donné son approbation au projet de la Compagnie. Rien ne s'oppose donc plus à ce que la construction soit commencée.

Dans les premiers mois de la campagne prochaine, nous pourrons livrer à l'exploitation le prolongement de 7 kilomètres qui unira notre ligne avec la ligne de Cordoue.

Alors seulement nous entrerons en pleine possession de tout notre trafic, les marchandises qui viennent de la haute Andalousie ne pouvant, sans la jonction des deux lignes, arriver jusqu'à notre gare de Séville. Ce grave inconvénient doit disparaître le jour où les locomotives circuleront sans interruption et sans obstacle depuis Cordoue jusqu'à Cadix. Le commerce appréciera en peu de temps les avantages

d'une voie de communication rapide, et il n'est nullement douteux que la promptitude et la régularité du service n'apportent des transformations profondes dans les usages commerciaux. Il n'est pas douteux, non plus, que la voie lente et périlleuse du Guadalquivir ne soit avant peu abandonnée pour le chemin de fer, qui abrégera de beaucoup la durée de la station des navires dans la rade de Cadix. C'est vers ces différents résultats, Messieurs, que tendent tous nos efforts, les conditions intégrales de la prospérité de notre entreprise ne pouvant apparaître qu'après la mise en exploitation complète, uniforme et simultanée, de toutes nos sections réunies.

Etat des travaux. — Nos travaux d'art et autres travaux principaux comprennent à ce jour :

11 ponts achevés ;
122 aqueducs ;
31 maisons de garde ;
51 passages à niveau ;
6 grandes barrières ;
45 petites barrières ;
1 atelier provisoire ;
5 quais à marchandises ;
6 stations ;
3 châteaux d'eau.

Etat du matériel. — Nous avions en service au 30 juin :

11 locomotives anglaises avec leurs tenders ;
13 — françaises —
37 voitures à voyageurs ;
5 fourgons ;
200 wagons à marchandises ;
66 — à terrassements.

De nombreuses livraisons, attendues alors, effectuées aujourd'hui ou sur le point de l'être, sont venues ou vont venir en accroissement de ce matériel. En un mot, nous nous trouvons aujourd'hui en état de faire face aux besoins de la circulation la plus active.

Nos possessions en terrains. — La Compagnie possède, tant par suite de ses excédants d'acquisition qu'en conséquence de la construction du môle de Cadix, qui nous a ménagé la conquête sur la mer d'une superficie de terrain considérable, une valeur immobilière importante. En voici la description :

1° En deçà de la gare,	24,900 mètres.
2° Entre la gare et les fortifications,	15,756 —
3° Entre les fortifications et le nouveau mur de la baie,	12,284 —
4° Jardin de Buena-Vista,	16,310 —
5° — de Liberata,	16,310 —
Total,	83,560 mètres.

Marche de l'exploitation. — Le nombre de voyageurs a été :

En mars, de 23,324
En avril, de 31,023
En mai, de 25,381

Les produits de l'exploitation, en y comprenant les recettes des accessoires et de quelques marchandises, ont été de :

En mars,	Rv.	377,166 95
En avril,		572,952 43
En mai,		459,101 »
Total des trois mois,		1,409,220 38

Ce chiffre, pour une exploitation réduite à une section seule, et limitée à un service de voyageurs, est remarquable.

Nous ne pouvons encore établir d'une manière précise le chiffre proportionnel de nos frais d'exploitation, notre organisation étant encore trop récente.

Nous avons toutefois la ferme espérance d'arriver, en développant notre trafic et en perfectionnant notre service, à un chiffre très-modéré de frais proportionnels d'exploitation. L'heureuse disposition de notre ligne, de ses courbes, de ses pentes, et les facilités de son approvisionnement en combustible, ne peuvent manquer d'alléger notre tâche à cet égard.

Vous le voyez, Messieurs, soit que nous regardions en arrière pour constater les travaux accomplis, soit que nous interrogions l'avenir pour lui demander le dernier mot de notre exploitation, nous ne voyons que des motifs de confiance ardente dans son développement normal et de foi absolue dans ses destinées futures.

Après la lecture de ce rapport, l'assemblée a adopté toutes les propositions du Conseil d'administration, approuvé l'achat de la ligne de Xérès au Trocadéro, voté les modifications aux statuts et les émissions d'obligations, et donné au Conseil tous les pouvoirs nécessaires pour l'exécution de ses résolutions.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

124, rue Saint-Lazare.

Remboursement d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les obligations des anciennes Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Versailles (rive droite) et de Saint-Germain, dont les numéros suivent, ont été désignées par le sort au tirage qui a eu lieu le 22 novembre 1860, pour être remboursées à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, bureau des titres, aux époques et conditions ci après indiquées :

ANCIENNE COMPAGNIE DE ROUEN.

Emprunt 1847.

303	1903	2442	3545	4544	4918
377	1977	2889	3065	4795	
670	2032	3150	3940	4796	

Emprunt 1849.

5224	6135	7277	7451	7942	8503
6128	6223	7280	7891	7943	8587

Emprunt 1855.

9330	13008	16309	22931	26172
10239	13709	17563	22971	26174
11210	14230	19525	23116	26331
11566	14638	19782	23604	26487
12501	14710	20169	24286	26552
12615	15177	20598	25635	26595
12973	15906	21481	25782	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er décembre 1860.

ANCIENNE COMPAGNIE DU HAVRE.

Emprunt 1845.

121	1725	2717	3846	5984	9000
243	1912	3157	3963	6192	9078
1051	1956	3266	4022	6324	9378
1164	2155	3581	4252	7828	9012
1246	2162	3587	4527	8495	
1554	2373	3591	4754	8807	

Emprunt 1847.

40	1969	2757	3712	4156	4378
82	2147	3423	3845	4328	4667
122	2653	3695	4114	4340	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er mars 1861.

Emprunt 1848.

113 | 268 | 349 | 2491 | 3414 | 3616 | 4781

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er janvier 1861.

ANCIENNE COMPAGNIE DE VERSAILLES (R. D.)

Emprunt 1843.

29	1120	2525	3452	4677	5660
91	1137	2579	3536	4718	5688
107	1246	2616	3577	4747	5774
181	1309	2642	3686	4772	5835
209	1317	2815	3757	4887	5838
370	1323	2852	3791	5012	5962
402	1395	2953	3932	5046	5989
428	1409	3011	3974	5111	6162
432	1611	3015	3990	5183	6199
611	1793	3010	4001	5220	6293
719	1892	3093	4458	5283	6314
814	2302	3235	4568	5296	6316
1062	2310	3263	4608	5522	6344
1068	2411	3462	4650	5585	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 francs chacune à dater du 1er janvier 1861.

ANCIENNE COMPAGNIE DE SAINT-GERMAIN

Emprunt 1842.

13	1308	3001	4211	5829	[illegible]
14	1533	3051	4323	5831	[illegible]
28	1570	3054	4438	5948	[illegible]
53	1664	3103	4543	5984	[illegible]
75	1758	3159	4570	6032	[illegible]
209	1849	3186	4883	6091	[illegible]
261	1955	3436	4924	6359	[illegible]
315	1956	3468	4932	6505	[illegible]
400	1962	3469	5035	6535	[illegible]
451	1985	3666	5079	6737	[illegible]
543	1992	3715	5136	6958	[illegible]
736	2004	3767	5142	7071	[illegible]
819	2370	3801	5181	7162	[illegible]
826	2440	3834	5377	72.5	[illegible]
883	2445	3933	5417	7307	[illegible]
865	2480	3963	5567	7354	[illegible]
941	2592	3966	5587	7436	[illegible]
948	2618	3981	5605	7496	[illegible]
1120	2631	4051	5618	7733	
1167	2634	4078	5636	7897	
1267	2758	4176	5733	7920	
1277	2798	4184	5762	8035	

Emprunt 1849.

10065	10585	10770	11521	[illegible]
10203	10589	10827	11523	[illegible]
10207	10636	10877	11656	[illegible]
10331	10676	11092	11740	
10351	10708	11281	11813	
10547	10752	11358	11849	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 francs chacune, à dater du 1er janvier 1861.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs.*

Fonds exigibles à 3 jours de vue 2 1/2 0/0
— à 90 jours..... 3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial.

Mis G. D'AUDIFFRET

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La première livraison du second volume des **Grandes usines de France**, TABLEAU DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE, par M. TURGAN, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle.

Cette livraison contient la première partie de la description des *Etablissements Derosne et Cail.*

En envoyant 12 francs au directeur de la Librairie-Nouvelle, on recevra *franco*, successivement, les vingt livraisons composant le second volume des *Grandes usines.*

Pour la même somme on recevra le premier volume complet.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1881 kilomètres.
1859 — 1854 —

12e année. — 46e semaine.
Du 11 au 17 novembre 1860.

153.977 Voyageurs	365 181 84
Bagages, Marchandises, etc.	910.889 73
Total	1.276.071 57
Recettes antérieures	54.780.355 34
Total	56.056.426 91
46e semaine de 1860	1.276.071 57
Semaine correspondante de 1859	1.167.281 77
Différence	108.789 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	56.056.426 91
— — 1859	52.179.656 41
Différence	3.876.770 50

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 11 au 17 novembre 1860.

103.604 Voyageurs	439.135 01
Bagages, Marchandises, etc.	917 042 37
Total	1.356.177 38
Semaine correspondante de 1859	1.365.324 16
Semaine correspondante de 1858	1.219.492 99
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	9.146 78
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	136.684 39
Recettes depuis le 1er janvier 1860	58.342.871 89
— — 1859	57.295.514 54
Différence en faveur de 1860	1.047.357 35

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1363 —

Du 11 au 17 novembre 1860.

162.335 Voyageurs	628.846 60
Bagages et Marchandises	1.531.256 39
Total	2.160.102 99
Semaine correspondante de 1859	2.041.883 79
— — de 1858	1.741.280 27
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	118.219 20
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	418.822 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860	87.866.882 62
— — 1859	89.597.449 17
Différence	1.730.566 55

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 400 —

Du 11 au 17 novembre 1860.

40.708 Voyageurs	119.318 20
Bagages et Marchandises	283.840 45
Total	403.158 65
Semaine correspondante de 1859	391.253 80
Différence	13.904 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	15.879.675 » »
— — 1859	13.879.872 55
Différence	1.999.802 45

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859 — 1166 —

Du 11 au 17 novembre 1860.

322.881 Voyageurs	368.458 65
Marchandises, etc. — Grande vitesse	99.470 25
— — Petite vitesse	493.958 40
Total	961.887 30
Semaine correspondante de 1859	971 024 13
Différence	9.136 83
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	45.725.968 20
— — 1859	43.996.484 05
Différence	1.729.484 15

Recettes des neuf premiers mois de 1860
réparties par réseau
(Déduction faite de l'impôt du dixième).

		Totales.	Par kil.
Ancien réseau,	900 kil.	35.348.943 61	39.276 60
Réseau mixte,	287 —	3.060.847 80	10.664 97
Nouveau réseau,	18 —	105.820 42	5.878 90
Total	1205 kil.	38.515.507 67	31.963 15

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 11 au 17 novembre 1860.

120.093 Voyageurs	326 200 10
Bagages, Marchandises, etc.	972.771 99
Total	1.298.981 09
Semaine correspondante de 1859	1.239.405 89
Différence	59.575 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	53.058.649 63
— — 1859	50.443.188 29
Différence	2.615.461 34

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.

Du 11 au 17 novembre 1860.

1.608 Voyageurs	1.420 85
Bagages, marchandises, etc.	2.680 43
Total de la semaine	4.101 28
Recettes depuis le 4 juin 1860	57.034 90

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 240 —

Du 11 au 17 novembre 1860

42.971 Voyageurs	139.876 30
Bagages, Marchandises, etc.	352.848 29
Total	492.724 59
Canaux	48.086 78
Totaux réunis	540.811 37
Semaine correspondante de 1859	476.788 55
Différence	64.022 82
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	22.253.220 11
— — 1859	19.979.473 62
Différence	2.273.746 49

NOUVEAU RÉSEAU. — Octobre 1860
Voir le numéro du 10 novembre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 11 au 17 novembre 1860

19.259 Voyageurs	52.904 60
Bagages et Marchandises	101.327 70
Total	154.232 30
Semaine correspondante de 1859	112.801 30
Produit kilométrique annuel, en 1860	34.814 34
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 ... en plus.	30.73 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 ... en plus	73.39 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.998 066 06
— — 1859	5.747.736 83

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Namson.* }

1860. — Longueur exploitée 184 kilomètres.
1859. — — 164 —

Du 11 au 17 novembre 1860.

9.801 voyageurs	18.904 33
Bagages, Marchandises, etc.	59.914 51
Total	78.908 84
Semaine correspondante de 1859	67.642 16
Différence	11.266 68
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.192 802 » »
— — 1859	2.874.550 62
Différence	318.251 38

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 11 au 17 novembre 1860

12.939 Voyageurs	26.430 82
Bagages, Marchandises, etc.	35.495 09
Total	61.925 91
Semaine correspondante de 1859	49 442 80
Différence	12 483 11
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.544.932 58
— — 1859	2.375.753 65
Différence	169.178 93

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 11 au 17 novembre 1860.

Voyageurs	1.548 25
Bagages, Marchandises, etc.	23 915 05
Total	25.463 30
Semaine correspondante de 1859	22.798 45
Différence	2.644 85
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.033.526 15
— — 1859	1.053.245 35
Différence	12.719 20

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 4 au 10 novembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée { 1860, 1205 kil. / 1859, 1102 kil. }

76.094 Voyageurs	229.974 80
Bagages et Marchandises	500.177 95
Transports militaires	189.109 37
Total	919.262 12
Semaine correspondante de 1859	1.013.076 32
Différence	93.814 20

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : { 1860, 234 kil. / 1859, 234 kil. }

27.046 Voyageurs	81.787 90
Bagages et Marchandises	33.676 75
Transports militaires	2.096 » »
Total	117.560 65
Semaine correspondante de 1859	113.728 17
Différence	3.832 48

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1439 kil. / 1859, 1336 kil.

En 1860	1.036.822 77
En 1859	1.126.804 49
Différence	89.981 72

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1439 kil. / 1859, 1336 kil.

En 1860	40.043.091 75
En 1859	52.424.291 53
Différence	12.381.200 78

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 3 au 10 novembre 1860

38.675 Voyageurs.........En florins	113.817 »»
1.265.501 »» quintaux Marchandises	316.556 »»
Total.........	430.373 »»
Semaine correspondante de 1859....	423.524 »»
Différence.........	6.849 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	16.616.964 »»
— — 1859..	15.422.077 »»
Différence.........	1.194.887 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 4 au 10 novembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ...... 492 —

11.170 Voyageurs..........................	71.915 11
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	10.455 99
— (petite vitesse)	231.646 15
Total de la semaine.....	314.017 25

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Jadraque.

1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

7.621 voyageurs.......	16.386 26	27.647 07
Bagages, March. (gr.vit.)	1.363 16	
Marchandises(petite vit.)	9.897 65	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Daimiel.

1860. — Longueur exploitée ; 71 kilomètres.

1.720 Voyageurs.......	5.595 20	14.928 75
Bagages, March. (gr. vit.)	597 25	
Marchandises(petite vit.)	8.736 30	
Total des trois lignes réunies.....		356.593 07
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860..............................		14.408.214 »»
Total...........		14.764.807 07

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 11 au 17 novembre 1860.

24.697 Voyageurs....................	29.017 »»
Marchandises et Bagages.............	26.526 »»
Total...........	55.543 »»
Période correspondante de 1859....	52.867 »»
Différence.........	2.676 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	2.806.318 09
— — 1859..	2.614.588 80
Différence.........	189.729 29

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX ET XÉRÈS-TROCADÉRO.

Longueur exploitée : 131 kilomètres.

35e semaine, du 28 octobre au 3 novembre.

14,211 Voyag., bagag. et marchand.	43.364 96
Recettes antérieures depuis le 1er mars	986.767 79
Total..........................	1.030.132 75

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 11 au 17 novembre 1860

29.397 Voyageurs....................	49.595 60
Bagages, Marchandises...............	59.125 48
Total...........	108.721 08
Semaine correspondante de 1859......	87.046 91
Différence.........	21.674 14
Recettes depuis le 1er janvier 1860..	5.294.409 76
— — 1859..	4.622.813 15
Différence.........	671.596 61

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 4 au 10 novembre 1860.

31.668 Voyageurs....................		55.324 36
Bagages, Marchandises, etc..........		42.867 62
Recettes diverses		1.315 »»
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.......		29.584 86
Transports militaires...............		3.620 03
Total..		132.741 86
Recettes correspondantes de 1859.........	98.435 47	98.934 45
Transports militaires..	498 98	
Différence.........		33.807 41
Recettes depuis le 1er janvier 1860..		5.649.801 01
— — 1859..		6.214.047 01
Différence.........		564.246 »»

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 22 septemb. 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.

Du 7 au 13 novembre 1860.

Voyageurs..............................	15.007 63
Marchandises...........................	88.334 45
Total...........	103.342 08
Produit annuel par kilomètre.........	31.783 »»
Recettes antérieures..	1.152.906 28
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.256.248 36

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 28 octobre au 3 novembre 1860

44e semaine.	27.878 80
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine...............	11.815 80
Total...........	39.694 60
Semaine correspondante de 1859.....	34.312 70
Différence.........	5.381 90
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.806.911 95

CHEMIN DE FER DU CENTRE

ECAUSSINES A ERQUELINNES

Recettes du mois d'octobre 1860....	52.837 03
— — 1859....	31.693 4
Différence.........	21.143 57

Augmentation dans les recettes depuis le 1er janvier 1860 sur 1859
Fr. 177,727 55

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 9 au 15 novembre 1860.

13.412 Voyageurs....................	20.060 34
Bagages, Marchandises, etc..........	18.144 63
Total..........	38.204 97
Semaine correspondante de 1859....	28.563 32
Différence.........	9 641 63
Recettes depuis le 1er janvier 1860...	1.787.502 05
— — 1859...	1.405.857 51
Différence.... ...	381.644 54

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 4 au 10 novembre 1860.

1.910 Voyageurs......................	1.941 15
Bagages, articles de messagerie. ...	246 45
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc..........................	6.386 43
Total de la semaine.....	8.774 03
Recettes antérieures...........	368.168 13
Total général...........	376.942 16
45e semaine de 1860................	8.774 03
Semaine correspondante de 1859....	4.585 70
Différence.........	4.188 33

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Octobre.	144.572 60	126.165 38	18.407 22	14.59
10 1ers mois	1.138.167 97	974.269 95	163.898 02	16.82

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Octobre..	1,403,904 15	1,261,520 47	142,383 68	11.29
10 1ers mois.	12,609,177 15	11,538,232 77	1,070,944 38	9.28

OMNIBUS DE PARIS

Du 11 au 17 novembre 1860

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes..........	256.845 75	76 50	43 39
Semaine correspondante de 1859..	229.088 85	70 96	38 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860.	12.624.200 70	83 53	48 46
Période correspondante de 1859 ..	12.940.153 »»	86 05	54 96
Différence...	315.952 30	2 52	6 50

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU.

Section du Bourbonnais.

Tirage au sort du 6 décembre 1860.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations ci-dessous désignées qu'il sera procédé, le jeudi 6 décembre prochain, à midi et demi, en séance publique du Conseil (7, rue de la Chaussée-d'Antin), au tirage au sort de :

1° 812 obligations du Bourbonnais ;

2° 114 obligations de Rhône-et-Loire, première série ;

3° 138 obligations de Rhône-et-Loire, deuxième série ;

4° 134 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

5° 42 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850 ;

6° 10 obligations de Saint-Etienne à la Loire. emprunt de 1843 ;

7° 16 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1847

A rembourser au 1er janvier 1861.

MM. les porteurs d'obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) qui n'ont pas encore échangé leurs titres profiteront pour leurs numéros du tirage des obligations du Bourbonnais.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Conformément à l'art. 51 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 25 fr. le montant du coupon à payer le 1er janvier 1861 sur les actions anciennes, savoir :

Pour intérêt..................	8 fr.
Pour à-compte sur le dividende	17
	25 fr.

Le Conseil, conformément à la déci-

sion de l'assemblée générale du 27 avril 1860, a fixé à 16 fr. 50 le montant des coupons à payer le 1er janvier 1861, sur les actions nouvelles sorties au tirage, savoir :

Pour intérêt	8 fr. »
Pour à-compte sur le dividende	8 fr. 50
	16 fr. 50

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le délai pour la libération des actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860, expire le 31 décembre 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Avis aux porteurs d'obligations.

A partir du 1er décembre prochain, le semestre d'intérêts échu pour les obligations 5 0/0 et 3 0/0 de la Compagnie, sera payé à l'administration, de 10 à 2 heures, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés.

Les coupons des obligations au porteur à détacher des titres sont :

Obligations 5 0/0, coupon n° 17, de 12 fr. 50, réduit à 12 fr. 17.

Obligations 3 0/0, coupon H, de 7 fr. 50, réduit à 7 fr. 30.

La valeur intégrale des coupons sera payée aux porteurs de certificats nominatifs.

Les certificats et les coupons pourront être déposés à l'administration à partir du lundi 26 novembre.

CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Tirages d'actions et d'obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'il sera procédé, le 21 décembre 1860, à deux heures précises, en séance publique, au siége de l'administration, rue Bergère, 12 :

1° Au tirage de 14 actions, remboursables le 1er janvier 1861 ;

2° Au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, dont le remboursement doit s'opérer le 1er janvier 1861 :

Emprunt de 1855 de 2,000,000 fr.: 15 obligations ;

Emprunt de 1856 de 1,800,000 fr.: 12 obligations ;

Emprunt de 1857 de 2,200,000 fr.: 17 obligations.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

L'assemblée générale ordinaire fixée au 10 novembre 1860 n'ayant pu se constituer, faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, une nouvelle assemblée est convoquée pour le lundi 26 novembre, à une heure précise, au siége de la Société, à Paris, rue Lepelletier, 35.

MM. les titulaires d'actions nominatives qui voudront assister à cette assemblée ou s'y faire représenter, devront retirer leur carte d'admission ou déposer leur procuration (que l'administration délivre dans ses bureaux) au plus tard le 24 courant.

Les fondés de pouvoir recevront une carte d'admission personnelle.

En conformité de l'article 36 des statuts, les actions au porteur pour être représentées, doivent être déposées au siége de la Société, au plus tard la veille du jour de la réunion, et il sera délivré en échange à chaque déposant une carte d'admission personnelle.

Les délibérations prises dans cette seconde réunion, seront valables quel que soit le nombre des actions représentées.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. Gislain

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

Par décision du conseil d'administration, MM. les actionnaires de la Société de Crédit colonial sont convoqués en assemblée générale pour le samedi 8 décembre prochain, à quatre heures du soir, au siége de la Société, rue Bergère, 14, à l'effet de délibérer sur diverses dispositions des statuts qui doivent être soumises à leur ratification.

Pour être admis à cette assemblée, MM. les actionnaires devront être munis d'une carte d'entrée, qui leur sera délivrée sur la présentation de leur titre ou du récépissé de versement qui en tiendra lieu.

Paris, le 19 novembre 1860.

Avis aux actionnaires
DE LA
COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

L'assemblée générale ordinaire a, dans sa séance de ce jour, pris connaissance de l'inventaire établi au 31 août 1860, et fixé le dividende de l'exercice 1859-60 à 25 fr. par action, en laissant au crédit du compte de profits et pertes annuels une somme de fr. 262,636 36.

Un à-compte de 10 fr. par action ayant déjà été distribué le 31 mai dernier, il reste à distribuer 15 fr. par action, que MM. les actionnaires pourront toucher, dès le 15 novembre courant, sur la présentation de leurs titres :

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Ce, banquiers, rue Lafont ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers ;

Et à Rive-de-Gier, au siége social.

Il sera fait une retenue de 15 centimes pour chaque action au porteur, en remboursement des droits de timbre avancés par la Compagnie.

Rive-de-Gier, 15 novembre 1860.

Ch. Raabe et Ce.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

Le directeur général a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qui n'ont pas encore touché le montant du coupon du 10 novembre, que le paiement de ce coupon se fait depuis le 5 juillet dernier :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bruxelles, à la Société générale ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils ;

Et à Angleur, à la caisse de la direction centrale de la Société.

Les actions de la nouvelle émission, ayant pris jouissance du 1er janvier de l'exercice courant, auront droit au dividende qui sera distribué en 1861.

Le directeur général de la Société,
Saint-Paul de Sinçay.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET USINES DU PHŒNIX

(PRUSSE.)

La direction a l'honneur de prévenir MM. les souscripteurs aux actions série A, que la totalité des actions ayant été souscrite et la sanction royale ayant été donnée, le 13 courant, aux statuts révisés, ils ont à opérer le premier versement de 187 fr. 50 c. par action, le 1er décembre prochain, chez MM. Edward Blount et Ce, à Paris, 3, rue de la Paix.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES DE

COMMENTRY ET DES FORGES ET FONDERIES

De Fourchambaud, Montluçon, Torteron, Imphy et la Pique.

MM. les actionnaires de la Société Boignes, Rambourg et Ce sont convoqués en assemblée générale extraordinaire le samedi 15 décembre prochain, à trois heures, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer et statuer, conformément aux dispositions de l'acte de Société, articles 17, 28, §§ 2 et 4, art. 29, § 1.

Les propositions soumises à l'assemblée générale seront communiquées à MM. les actionnaires sur leur demande, au siége social, à dater du 5 décembre.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être propriétaire de 50 actions. Les titres au porteur ou les certificats d'actions nominatives devront être déposés, du 1er au 10 décembre, à Paris, au siége social, place Vendôme, 16 ; à Lyon, chez MM. Galline et Ce, et Ve Morin, Pons et Morin.

Il sera remis en échange une carte nominative et personnelle.

FONDS AMÉRICAINS

M. S. de Neufville, 9, rue Cadet, prévient les porteurs de fonds américains qu'il paie les coupons trente jours avant l'échéance, et qu'il achète et vend ces titres.

A VENDRE

PAR ADJUDICATION ET PAR LOTS,

Le jeudi 29 novembre 1860, heure de midi, en la salle de la Bourse d'Orléans, sise rue d'Illiers, 28, par le ministère de M. Alfred Leveau, agent de change, courtier de commerce à Orléans, commis à cet effet :

400 ACTIONS de la Compagnie générale des paquebots à vapeur fluviaux et maritimes, dépendant de la faillite de M. Varnier-Roger, banquier à Orléans.

S'adresser, pour les renseignements, audit M. Alfred Leveau, rue Jeanne-d'Arc, 11, dépositaire des titres et du cahier de charges, et à MM. les syndics de ladite faillite, à Orléans.

LIVRET-CHAIX

L'édition de novembre du Livret-Chaix, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 4 novembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 11 novembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La semaine se résume tout entière dans l'incident de l'élévation du taux de l'escompte à Londres et à Paris, et dans l'influence que cet incident et ses suites ont exercée sur le marché. D'abord effrayés par la vivacité des décisions prises de part et d'autre, et par le souvenir qu'on invoquait fort à tort de la crise de 1857, les acheteurs ont repris courage en voyant la Banque de France ne pas suivre immédiatement l'exemple de la Banque d'Angleterre et maintenir son escompte à 4 1/2 0/0, malgré l'écart de 1 1/2 0/0 qui existe entre le taux de l'escompte des deux grands établissements financiers. Quoi qu'il en soit, le mouvement des affaires, qui avait pris depuis quelque temps une certaine activité, s'est ralenti par suite des défiances exagérées qu'avait causées l'augmentation inattendue du taux de l'escompte. Toutefois, la rente et toutes les valeurs ont malgré tout conservé une grande fermeté.

Samedi. — La politique ne tient plus qu'une place secondaire dans les préoccupations de la Bourse. On croit être assuré de quelques mois de tranquillité pendant lesquels la diplomatie aura le temps de rétablir les conditions normales de la paix. Ce sont donc seulement les questions financières qui peuvent peser sur le marché. La prétendue crise monétaire ne paraît pas devoir occuper longtemps le tapis; déjà les cours se raffermissaient, malgré l'absence de la spéculation. On annonçait d'ailleurs des arrivages considérables de métaux précieux en Angleterre, et on ne pensait pas que la Banque maintînt long-temps le taux de son escompte à 6 0/0. Aucun changement sur les consolidés. La rente a débuté à 69 90; elle a dépassé 70 fr., a fait 70 10 et a rétrogradé à 69 90 pour se tenir à 69 95 et fermer à 69 85. Le cours des petites primes vendues hier pour aujourd'hui est de 69 97 1/2. Le Mobilier a fait 763 et se tient à 755. Les primes étaient recherchées sur cette valeur à un écart assez fort au-dessus du ferme. Les chemins se négociaient sans variations notables: l'Orléans, à 1,387 50; le Nord, à 982 50; l'Est, de 610 à 612 50; le Lyon, de 907 50 à 910; le Midi, de 520 à 523 75; les Autrichiens, de 515 à 518 75; les Lombards, de 486 25 à 490. On a escompté 275 actions du chemin de Séville à Xérès et 50 des Russes non libérés. Les obligations donnaient lieu à un courant d'affaires fort actif. Il y avait des demandes sur les obligations romaines principalement en vue du tirage prochain du 8 décembre. On négociait les actions de la Banque à 2,950; le Crédit foncier, à 717 50; le Comptoir d'escompte, à 642 50; la Caisse générale des chemins de fer, à 302 50.

Lundi. — La rente 3 0/0 s'est établie tout de suite au-dessus de 70 fr., et ce cours n'a plus été contesté; elle s'est même élevée à 70 15 et 70 20, après la réponse des petites primes, et à 70 25 en clôture. Le Mobilier était aussi très-ferme de 761 50 à 770. Les chemins étaient bien tenus au-dessus du niveau de la dernière clôture: l'Orléans, à 1,390; le Nord, à 988 75; l'Est, à 617 50; le Lyon, à 911 25; le Midi, de 522 50 à 525; les Autrichiens, à 515; les Lombards, à 487 50; le Saragosse, à 550; le Séville, à 522 50; le Pampelune, à 485. On négociait la Banque de France à 2,980; le Foncier, à 915; le Comptoir d'escompte, à 645; la Caisse générale des chemins de fer, de 302 50 à 305; la Compagnie des Eaux, à 315. Les obligations des chemins de fer français variaient de 302 50 à 305. Celles du Saragosse sont à 265; des Autrichiens, à 255; de Séville, à 261 25. On recherchait les obligations romaines de 238 75 à 240. Parmi les fonds étrangers, le 5 0/0 piémontais avait repris à 80 25; le 5 0/0 autrichien, à 76. La fin de la Bourse a été marquée par une activité très-grande dans les transactions et par une fermeté très-notable des cours. La clôture a eu lieu avec une hausse marquée sur celle de samedi.

Mardi. — Des demandes assez nombreuses ont donné d'abord une certaine animation au marché, mais les ordres remplis, on a rétrogradé et le calme a reparu. La question de la réduction par la Banque d'Angleterre ou de l'élévation par la Banque de France du taux de l'escompte, préoccupait toujours les esprits, et on reconnaissait qu'il était indispensable qu'un rapprochement eut lieu entre ces deux établissements. Quant à la politique, elle a pour ainsi dire disparu de la Bourse où elle avait une influence si grande il y a peu de temps. La fin de la séance a d'ailleurs été un peu plus ferme. Les deux dépêches de Londres n'accusaient aucun changement sur la cote des consolidés. La rente, après avoir fait 70 35, a fléchi peu à peu à 70 10 et reste à 70 15. Les primes sont généralement offertes à de faibles écarts au-dessus du ferme. Les petites primes dont 10 c. pour le lendemain valent à peine 07 1/2 de plus que le ferme. Le Mobilier a fait 775 et a rétrogradé à 768 75. On entrevoit le cours de 800 pour la liquidation. Les chemins sont sans grandes variations sur hier. L'Orléans est à 1,388 75; le Nord, à 987 50; le Lyon, à 911 25; l'Est à 615; le Midi, à 525; l'Ouest, à 567 50; les Autrichiens, à 516 25; les Lombards, à 487 50; le Saragosse, à 552 50; le Séville à Xérès, à 520; le Pampelune, à 487 50. Les obligations sont un peu plus lourdes que ces jours derniers. Celles des Romains sont à 238 75. Les transactions sont peu animées sur les valeurs financières et industrielles. Le Foncier est à 915; le Comptoir d'escompte, à 647 50; la Caisse des chemins de fer, à 305; les Omnibus, à 930; le Comptoir Bonnard, à 48 75; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 142 50. Le 5 0/0 autrichien a baissé de 1/2 0/0 de 76 à 75 1/2. Le 5 0/0 piémontais est à 80 25. La detta espagnole est très-ferme, et notamment la passive qui est à 24.

Mercredi. — Peu de différence sur le marché d'hier; le 3 0/0 est tombé dès le commencement de la Bourse à 70 fr., et c'est sur ce cours qu'a recommencé la discussion. Cependant, sur le bruit qui s'est répandu d'une entente et d'un échange de métal entre les deux Banques de France et d'Angleterre, le 3 0/0, qui était descendu au-dessous de 70, s'est relevé jusqu'à 70 20 et reste à 70 15. On cotait les actions de la Banque de France à 2,945. Le Crédit mobilier a varié de 757 50 à 770, à terme. L'Orléans a été traité 1,387 50 et 1,385; le Nord, aux mêmes prix que la veille. L'Est a fléchi de 615 à 611 25, et le Lyon, de 911 25 à 908 75. Le Midi s'est négocié à 525 et 522 50. L'Autrichien et le Lombard ont fort peu varié. Les chemins espagnols, comme les rentes espagnoles, gardent leurs cours avec une fermeté remarquable, et l'argent absorbe tous les titres qui paraissent sur le marché. Le Saragosse est demandé à 552 50; le Barcelone, à 557 50, et le Séville-Xérès, à 515 et 517 50.

Jeudi. — L'arrivée des fonds anglais avec 3/8 de hausse a eu une heureuse influence sur le marché. La rente s'est enlevée dans quelques instants à 70 30; mais le mouvement s'est arrêté brusquement, et on est revenu vers 70 15, cours de clôture. Le marché des chemins et des valeurs est sans affaires, et les cours n'offrent pas de différence sensible sur ceux de la Bourse précédente. Il faut cependant faire exception pour les valeurs espagnoles, qui continuent à être recherchées. Les actions de la Banque de France ont baissé de 35 fr. à 2,910. Le Crédit mobilier a varié de 766 25 à 777 50, à terme. Au comptant, cette valeur n'a pas varié, et est restée à 766 25. L'Orléans ferme à 1,390; le Lyon, à 910; le Nord, à 988 75; l'Est, à 610; l'Ouest, à 567 50; l'Autrichien, à 515, et le Lombard, à 486 75. Sur le marché des valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 650; les Omnibus de Paris, à 930; les Omnibus de Londres, à 40; les Rivoli, à 136 25; les Caisse Mirès, à 305; les Gaz de Paris, à 845; les Ports de Marseille, à 425; les Voitures, à 75, et le Comptoir Bonnard, à 47 50.

Vendredi. — La Bourse d'aujourd'hui est restée ferme, mais sans grandes affaires. L'hésitation est le caractère général du marché, dont les bonnes dispositions ont été tout à coup paralysées par l'incident de l'élévation du taux de l'escompte à Paris et à Londres. Quoi qu'il en soit, les demandes du comptant, fort nombreuses particulièrement sur la rente en raison de l'approche du coupon, soutiennent les cours au dessus de 70 fr. Le 3 0/0, ouvert à 70 15 à terme, ferme au même cours; au comptant il ouvre à 70 05 et ferme à 70 15. Les autres valeurs sont comme la rente sans grandes variations: le Crédit foncier, à 918 75; le Crédit mobilier, à 766 25; le Comptoir d'escompte, à 650. Les chemins de fer sont assez bien tenus: l'Orléans, à 1,387 50; le Nord ancien, à 985; le nouveau, à 890; l'Est, à 611 25; le Lyon Méditerranée, à 910; le Midi, à 515; l'Ouest, à 565; le Lyon à Genève, à 395. Les Autrichiens sont à 515; les Lombards, à 490. Le Victor-Emmanuel varie entre 390 et 392 50. Les chemins de fer romains sont à 340; le Séville-Xérès, à 515; le Nord de l'Espagne, à 497 50; le Saragosse à Pampelune, à 490; le Saragosse à Barcelone, à 460.

F. Gervais.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Marché	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse [illegible] des chemins de fer	203 75	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	25 »
A	Banque de [illegible]	143 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13 50
Cpt.	[illegible]	412 50	[illegible]	1.750	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible] Boulard et Cie	47 50	200.000	100	»	février	néant
A	Société [illegible] des Entrepreneurs	114 25	7.000	100	»	mai novembre	[illegible]
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	[illegible]	»	600	12.500	[illegible]	avril	néant
A	[illegible]	»	500	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	[illegible]	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	57 »
A	[illegible]	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	néant
A	[illegible]	»	250	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] d'assurances	»	500	5.000	[illegible]	février	»
A	[illegible]	»	500	5.000	[illegible]	mars	»
A	[illegible]	»	300	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	300	2.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1.000	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1.200	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	»	avril	300 »
A	[illegible]	[illegible]	1.000	1.000	»	[illegible]	100 »
A	[illegible]	»	2.000	5.000	[illegible]	mars	150 »
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	200 »
A	Soleil	»	4.000	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	4.000	5.000	[illegible]	avril	225 »
A	[illegible]	»	2.000	2.500	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	»	500	5.000	[illegible]	avril	300 »
A	[illegible]	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	[illegible]	»	600	5.000	[illegible]	avril	50 »
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	[illegible]	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	100	7.500	»	avril	300 »
A	[illegible]	[illegible]	3.000	5.000	[illegible]	[illegible] les 2 ans	50 »
A	[illegible]	»	2.000	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	105 »
A	[illegible]	[illegible]	500	5.000	[illegible]	tous les ans	30 »
A	[illegible]	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	[illegible]	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS TERRE.						
A	Omnibus de Paris	935 »	31.000	500	»	janvier juillet	81 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	31.000	1.350	»	juin	33 »
C	Omnibus de Lyon	[illegible]	10.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
C	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible] des Voitures de Paris	70 25	[illegible]	1.100	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	[illegible], actions de capital	1225 »	60.199	1.250	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	92 50	[illegible]	1.000	»	juin	6 30
A	[illegible], actions de capital	1050 »	27.500	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	27.500	1.272	»	juin	12 30
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	[illegible], actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	60 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	février août	20 »
A	[illegible]	[illegible]	11.550	1.000	»	[illegible]	5 »
A	[illegible]	[illegible]	2.510	1.000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	2.000	1.000	»	[illegible]	65 »
A	[illegible] de l'Èbre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	485 »	31.000	[illegible]	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	7.000	1.000	»	[illegible]	15 »
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	14 »
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
C	Souverains ponts [illegible]	[illegible]	4.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
	TRANSPORTS EAU.						
C	[illegible] et Cie	205 »	10.500	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cie	630 »	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (serv. marit.)	834 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (actions [illegible])	599 »	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	5 »
A	Compagnie générale maritime	416 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Compagnie [illegible] de navigation	540 »	[illegible]	1.175	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie [illegible] navigation [illegible]	486 »	[illegible]	1.250	»	[illegible]	»
C	Armements Borrey et Cie	240 »	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Cpt.	Haute-Loire	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	néant.
Cpt.	Centre-du-Flénu	[illegible]	3.000	1.000	»	juin	30 »
Cpt.	[illegible]	[illegible]	2.000	1.000	»	[illegible]	»
Cpt.	[illegible]	[illegible]	2.500	200	»	[illegible]	40 »
C	[illegible] Saint-Étienne	[illegible]	3.000	500	»	février août	12 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	4.500	1.125	»	[illegible]	35 »
A	[illegible]	[illegible]	5.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.850	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible] Loire	[illegible]	2.000	1.250	»	décembre	125 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	12 »
A	[illegible]	467 50	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Montrambert et la Béraudière	135 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	151 25	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	16 »
A	Rive-de-Gier	211 25	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	15 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	[illegible]	1.150	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	740 »	23 [illegible]	1.250	»	janvier juillet	60 »
C	Unieux et [illegible]	40 »	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Carmaux	310 »	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
D	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	20 »
C	Houillères réun. à Quaregnon	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
C	Charbonnages belges	[illegible]	31.000	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
C	Seyssel anglais	101 »	10.000	[illegible]	»	[illegible]	17 50

Marché	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende ou intérêts payés
	MINES.						
C	Mouzaïa, cuivre	13 75	60.000	100	»	août	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	»
C	[illegible], plomb argentifère	[illegible]	10.000	1.000	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
C	Vieille-Montagne, zinc	522 50	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	30 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	2.000	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Stolberg et Westphalie, privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— comp. ordin.	[illegible]	40.000	[illegible]	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc, [illegible] privil.	117 50	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	565 »	30.000	1.500	»	[illegible]	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.100	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.100	1.000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	818 75	[illegible]	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	[illegible]	»
C	Pont-Vidal(?)	[illegible]	5.000	[illegible]	»	avril octobre	26 »
C	[illegible]	325 »	30.000	[illegible]	»	mars septembre	néant.
C	Commentry et Commentry	[illegible]	10.000	1.000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	6.000	1.000	»	[illegible]	31 »
A	Maubeuge (Nord)	220 »	[illegible]	1.000	»	[illegible]	14 »
C	[illegible]	630 »	[illegible]	1.000	»	mai novembre	31 »
C	[illegible]	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	60.000	[illegible]	»	mai novembre	»
C	Franche-Comté	[illegible]	10.000	1.000	»	[illegible]	60 »
A	Méditerranée (forges et chant.)	750 »	»	250	»	[illegible]	25 »
C	[illegible]	950 »	»	750	»	[illegible]	»
C	[illegible] (Nièvre)	[illegible]	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	[illegible]-Sambre (Belgique)	1500 »	5.000	1.000	»	septembre	98 »
A	Providence (Belgique)	[illegible]	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cie	670 »	14.500	500	»	septemb. mars	50 »
C	[illegible] et Cie	[illegible]	[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
C	[illegible] et Cie	[illegible]	2.500	925	»	[illegible]	»
C	Christofle et Cie	[illegible]	4.000	500	»	[illegible]	70 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	367 50	31.500	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie immobilière [illegible]	136 75	240.000	[illegible]	»	janvier juillet	7 »
Cpt.	Docks [illegible]-Napoléon	197 50	200.000	250	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	812 50	110.000	1.100	»	mai novembre	60 »
A	Union des Gaz	33 75	20.000	[illegible]	»	juillet	néant.
A	Marseille (et usines de Portes)	170 25	[illegible]	1.500	»	avril octobre	6 85
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible] septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	[illegible]
C	Calais	[illegible]	1.000	1.000	»	[illegible]	25 »
C	Cherbourg	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Lyon	2415 »	7.000	1.000	»	janvier juillet	130 »
A	Les Guillotière, Vaise et Lyon	1500 »	2.000	1.250	»	[illegible]	17 50
A	Metz	[illegible]	1.000	1.000	»	[illegible]	100 »
A	Rennes	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Vienne	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible] Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	30 50
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	605 »	8.000	500	»	août	32 »
C	Cohen	[illegible]	16.000	500	»	janvier juillet	27 »
C	Société Linière	[illegible]	1.000	500	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	5.000	1.000	»	30 avril	6 50
	JOURNAUX						
C	Siècle	[illegible]	1.500	1.250	»	[illegible]	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	100	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible]	3.000	1.250	»	[illegible]	100 »
C	Montluçon	[illegible]	24.000	500	»	[illegible]	néant.
C	Oignies (Belgique)	445 »	21.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	[illegible] et Cie [illegible]	[illegible]	24.000	500	»	[illegible]	21 »
C	[illegible] souple	[illegible]	[illegible]	100	»	31 mars	20 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
A	Comp. [illegible] générale des [illegible]	[illegible]	[illegible]	250	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] (E. Dognin et Cie)	[illegible]	8.500	500	»	5 févr. juillet	10 60

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Versé	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	70	[illegible]	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	501 25	21.000	500	15	janvier juillet	3 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	501 25	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
[illegible]	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.250	»	[illegible]	[illegible]
»	— nouvelles	1065 »	18.000	1.250	75	février août	[illegible]
»	Grand'Combe — anciennes	[illegible]	8.000	1.200	12	1er avril oct.	[illegible]
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	1.250	50	1er avril oct.	[illegible]
250	[illegible] charbonnages	[illegible]	[illegible]	500	50	janvier juillet	[illegible]
400	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	11.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	[illegible]	650 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	50	janvier juillet	30 »
250	[illegible]	301 »	30.000	600	[illegible]	avril octobre	15 »
250	[illegible]	[illegible]	20.000	500	[illegible]	mai novembre	15 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.400	312 50	50	30 juin déc.	25 »
[illegible]	[illegible], anciennes	279 50	7.000	300	50	31 mars sept.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	8.500	650	11	janvier juillet	[illegible]
400	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	»	625	[illegible]	15 janv. juillet	[illegible]
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Gaz de Paris	473 75	39.500	500	45	janvier juillet	25 »
250	[illegible] des Eaux	460 »	22.727	250	12	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	[illegible]	3.604	300	11	15 mai nov.	14 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 17 AU 23 NOVEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
1476	3920	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1860	avril 1860	Orléans	1385 ..	1390 ..	1385 ..	1410 ..	1395 75	1400 ..	1390 75	1397 50	1390 ..	1390 ..	[illegible]	[illegible]
919	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	967 50	963 75	968 75	968 75	960 ..	960 75	965 75	967 50	968 75	967 50	[illegible]	[illegible]
»	»	»	83 333	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	867 50	..	865 ..	..	900 ..	..	905 75	..	..	..	[illegible]	[illegible]
»	»	»	41 667	»	»			Nord sorties au 1er tirage	917 50	..	920 ..	..	915 ..	..	915 ..	..	954 25	..	[illegible]	[illegible]
1618	1930	99	500.000	500	»	39 70 pour 1859	mai 1860	Est	613 75	615 ..	615 ..	615 ..	612 50	615 ..	610 ..	612 50	619 ..	612 50	612 50	[illegible]
1363	3228	»	600.000	500	»	63 50 pour 1859	mai 1860	Paris-Méditerranée	908 75	908 75	908 75	911 25	912 50	912 50	911 25	910 ..	910 ..	911 25	[illegible]	[illegible]
793	1623	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1860	juillet 1860	Midi	522 50	522 50	522 50	527 50	521 75	525 ..	522 50	526 25	527 50	525 ..	[illegible]	[illegible]
1188	2.044	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	567 50	567 50	570 ..	568 75	568 25	567 50	567 50	..	567 50	568 75	[illegible]	[illegible]
249	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	375 ..	..	377 50	380 ..	380 ..	380 ..	380 ..	380 ..	380 ..	380 ..	[illegible]	[illegible]
58	53	99	26.000	500	»		octobre 1857	Graissessac à Béziers	..	..	87 50	..	88 75	..	88 75	..	87 50	..	[illegible]	[illegible]
134	185	99	35.000	500	..	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	..	..	585 ..	..	585 ..	..	585 ..	..	585 ..	..	[illegible]	[illegible]
134	430	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	430 ..	435 ..	..	..	432 50	..	430 ..	..	435 ..	..	[illegible]	[illegible]
»	»	»	84.000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	..	..	..	..	440 ..	..	..	..	..	..	[illegible]	[illegible]
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	juillet 1860	Chemins autrichiens	512 75	512 50	516 25	517 50	513 75	515 ..	511 25	515 ..	515 ..	515 ..	[illegible]	[illegible]
344	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	387 50	390 ..	388 25	391 25	400 ..	386 25	394 25	390 ..	390 25	..	[illegible]	[illegible]
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (150 fr. payés)	461 25	458 75	461 25	458 75	..	..	460 ..	458 75	460 ..	..	[illegible]	[illegible]
								Id. (tout payé)	465 ..	..	465 ..	..	..	..	463 75	463 75	465 ..	..	[illegible]	[illegible]
90	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	..	»	208 75	»	210 ..	»	207 50	»	213 75	»	[illegible]	[illegible]
205	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860	Central suisse	..	»	423 ..	»	427 50	»	..	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
..	197	99	55.300	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	487 50	485 ..	487 50	..	490 ..	..	490 ..	..	490 ..	..	[illegible]	[illegible]
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	550 ..	550 ..	552 50	552 50	553 75	553 75	551 25	552 50	551 75	552 50	[illegible]	[illegible]
184	316	99	60.000	500	..	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	456 25	456 25	454 25	456 25	455 ..	455 ..	456 25	455 ..	456 25	455 ..	[illegible]	[illegible]
»	610	99	170.000	400	..	6 0/0 (int. gar.)	avril 1860	Romains	345 ..	..	..	..	340 ..	..	340 ..	..	340 ..	..	[illegible]	[illegible]
1395	123	90	320.000	500	200		mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	485 ..	495 ..	490 ..	490 75	488 25	486 75	491 25	490 75	488 75	490 ..	[illegible]	[illegible]
»	»	99	36.000	500	..	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	[illegible]	[illegible]
»	132	99	67.000	500	..	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	518 75	520 ..	520 ..	520 ..	520 ..	517 50	515 ..	515 ..	513 75	515 ..	[illegible]	[illegible]
»	733	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	496 25	410 ..	497 50	496 25	497 50	496 25	490 75	496 25	500 ..	497 50	[illegible]	[illegible]
»	»	99	5?.144	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg	..	..	..	..	..	..	340 ..	..	340 ..	..	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	17	19	20	21	22	23
1848	5.000	1930	750	»	1.250	décembre.	40 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	..	..	..	1075 ..	..	[illegible]
1843-1849	12.000	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	..	..	..	..	..	[illegible]
1841	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	..	[illegible]
1842	8.000	1904	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	[illegible]
1845	13.233	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	..	..	1000 ..	..	985 ..	[illegible]
1843	6.400	1942	»	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	[illegible]
»	3.200	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	[illegible]
1852-1854	34.536	1902	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	..	1000 ..	1005 ..	1010 ..	1015 ..	[illegible]
1845-1847	15.000	1935	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	950 ..	950 ..	950 ..	..	[illegible]
1852	80.000	1906	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1015 ..	1030 ..	1030 ..	..	1045 ..	[illegible]
1847-1854	31.750	1928	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	960 ..	..	..	985 ..	..	[illegible]
1852	21.000	1905	500	»	625	mai.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	..	495 ..	495 ..	..	..	[illegible]
1854	102.414	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	..	..	..	..	503 75	[illegible]
1852	120.000	1954	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	510 ..	510 ..	..	..	510 ..	[illegible]
1852	303.000	1958	divers	»	650	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	501 50	503 50	505 ..	503 75	503 75	[illegible]
»	5.893	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	[illegible]
1845	22.000	1945	500	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	1000 ..	1005 ..	1010 ..	1015 ..	[illegible]
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	..	..	..	..	..	[illegible]
1856	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (nouvelles)	301 25	301 25	302 50	305 25	306 ..	[illegible]
1852	63.643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	..	..	..	304 75	..	[illegible]
1856	264.000	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	308 75	310 ..	312 50	310 ..	310 ..	[illegible]
1852-1860	1100.000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	305 ..	306 25	307 50	306 25	306 50	[illegible]
1854-1860	720.000	1953	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	310 ..	310 ..	310 ..	310 ..	308 25	[illegible]
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	300 ..	..	301 25	301 25	302 75	[illegible]
1857-1860	137.000	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	..	298 75	298 75	300 ..	300 ..	[illegible]
»	250.000	1955	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	305 ..	304 75	303 75	303 75	305 ..	[illegible]
»	1.250.000	1955	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	302 50	302 50	302 50	301 50	302 50	[illegible]
»	411.000	1953	295	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	302 50	305 ..	303 75	307 50	305 25	[illegible]
»	449.790	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi .... gar.	304 25	301 25	302 50	301 50	301 50	[illegible]
»	22.610	1950	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Besseges à Alais	..	..	285 ..	285 ..	285 ..	[illegible]
1857	650.000	1949	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	305 ..	303 75	305 ..	306 ..	305 ..	[illegible]
»	139.000	1956	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	297 50	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	[illegible]
»	144.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Dº.	Dauphiné .... gar.	303 75	305 ..	301 50	302 50	303 ..	[illegible]
1858	1.200.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	305 25	305 ..	305 ..	305 ..	307 50	[illegible]
»	619.375	1940	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	254 75	250 25	254 25	256 75	256 25	[illegible]
1857	470.152	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens .... gar.	252 50	252 75	250 75	255 ..	252 ..	[illegible]
1858	..	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	238 75	238 75	237 50	240 ..	240 ..	[illegible]
1860	»	1963	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	251 25	250 ..	250 ..	254 ..	254 25	[illegible]
1858	100.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	255 ..	255 ..	255 ..	257 50	257 50	[illegible]
1859	24.576	1957	300	»	500	»	15 ..	Dº.	Cordoue à Séville	250 ..	257 50	254 75	250 ..	..	[illegible]
1850	»	1900	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Xérès	263 50	263 75	262 50	263 75	262 50	[illegible]
»	300.000	1958	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	252 50	253 75	253 75	253 75	251 75	[illegible]
»	160.500	1937	140	»	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	92 50	91 25	91 25	90 ..	90 ..	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	240 ..	140 ..	237 50	241 25	241 25	[illegible]
1860	82.500	1947	240	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Milan au Simplon)	..	237 50	238 75	238 75	..	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 17 Comptant	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Comptant	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Comptant	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Comptant	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Comptant	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Comptant	Vendredi 23 Terme
FONDS FRANÇAIS												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	69 75	69 85	70 20	70 25	70 10	70 15	70 20	70 15	70 15	70 15	70 15	70 15
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1860	96 ..	96 ..	95 85	96 10	96 ..	96 15	96 10	96 20	96 25	96 30	96 ..	..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2840 ..	»	2840 ..	»	2845 ..	»	2845 ..	»	2850 ..	»	2825 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance février 1860	645 ..	..	647 50	..	650 ..	..	650 ..	..	650 ..	..	650 ..	..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	917 50	917 50	915 ..	..	915 ..	..	915 ..	..	915 ..	..	914 75	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1860	482 50	..	485 ..	..	485 ..	..	486 25	..	480 ..	..	480 ..	..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	465 ..	..	467 50	..	465 ..	..	467 50	..	470 ..	..	468 75	..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	96 75	»	96 75	»	97 50	»	97 50	»	96 75	»	96 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1860	90 25	»	90 25	»	90 ..	»	90 ..	»	90 25	»	90 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1860	1012 50	»	1012 50	»	1012 50	»	1015 ..	»	1012 50	»	1015 ..	»
Crédit industriel et commercial, jouissance janvier 1860	570 ..	..	570 ..	570 ..	..	571 25	570 ..	..	570 ..	..	..	..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	765 ..	765 ..	768 75	770 ..	767 50	768 75	766 25	770 ..	765 25	767 50	768 25	[illegible]
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1115 ..	»	1120 ..	»	1120 ..	»	1122 50	»	1120 ..	»	1115 ..	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	472 75	»	477 50	»	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	228 75	»	228 75	»	228 75	»	228 75	..	230 ..	»	230 ..	»
Ville de Marseille, Obligations 1859 tout payé, jouiss. juillet 1860	..	»	..	»	..	»	»	»	..	»	..	»
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 3/8	»	93 6/8	»	93 4/8	»	93 4/8	»	93 6/8	..	93 6/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	97 1/8	»	..	»	99 1/2	»	..	»	..	»	..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	80 ..	79 80	80 25	80 25	80 50	80 25	80 40	80 40	80 50	80 40	80 30	80 30
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	51 ..	»	51 ..	»	51 ..	»	..	»	51 ..	»	51 ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	78 ..	»	78 ..	»	78 1/4	»	..	»	75 ..	»	75 ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	79 3/8	»	79 3/4	»	79 1/2	»	79 5/8	»	79 1/4	»	79 ..	»
Crédit mobilier espagnol, 500 fr. payés, jouissance juillet 1860	495 ..	492 50	493 75	495 ..	492 50	495 25	493 75	493 75	492 50	495 ..	493 75	[illegible]
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	..	..	40 1/2	..	..	..	40 3/4	..	40 3/4	..	40 3/8	..
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	..	»	..	»	40 ..	»	..	»	40 1/4	»	40 1/2	»
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1860	48 7/8	..	48 7/8	48 ..	..	..	48 ..	..	..	..	48 ..	..
Dº intérieur, jouissance juillet 1860	48 ..	48 ..	..	..	48 3/8	48 ..	48 1/2	..	48 1/2	..	48 1/2	48 1/2
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	..	..	..	»	..	»	..	..	..	»	..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cº, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORIOT.

N° 1056 — 19e ANNÉE — N° 48 — SAMEDI 1er DÉCEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER



DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

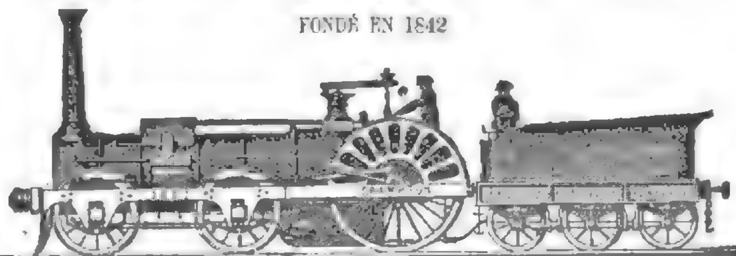
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris................ 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............ 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr.
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

On rappelle aux porteurs d'obligations de la Société Générale des chemins de fer Romains que le premier tirage des obligations de cette Société aura lieu le 8 décembre courant, en séance publique du Conseil d'administration.

Comme il n'y a qu'une seule série, toutes les obligations émises participeront à ce tirage et seront remboursées à 500 fr. à partir du 1er janvier, avec les intérêts.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* prévient MM. les actionnaires que l'*assemblée générale* prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le *lundi* 28 *janvier prochain*, rue de Richelieu, n° 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1860 ;

2° Sur toutes les propositions qui pourront être faites, en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du Conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 28 décembre courant.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 28 décembre courant, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, qu'en exécution de la huitième résolution votée par l'assemblée générale du 3 courant, les titres de l'ancienne Société sont reçus à l'échange depuis le 5 novembre, et que les nouvelles actions sont délivrées depuis le 20 du même mois aux porteurs des récépissés de dépôt, suivant les dates indiquées sur lesdits récépissés.

Le dépôt pour l'échange des anciens titres contre les nouveaux, la remise de ces derniers, ainsi que le paiement de l'à-compte du dividende pour l'année 1860, fixé par l'assemblée à 6 fr. par action ancienne, continueront de s'effectuer tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures :

A Paris, au siége social, 99, rue de Richelieu ;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 décembre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changement d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La nouvelle que la Banque d'Angleterre avait réduit le taux de son escompte de 6 à 5 0/0 est venue hier déjouer encore une fois les calculs des baissiers. La rente, qui avait débuté à 70 30, avait reculé à 70 10 sous les efforts des vendeurs, lorsqu'on a appris qu'une diminution de 1 0/0 sur le taux de l'escompte à Londres venait de répondre à ceux qui prédisaient une crise monétaire comparable à celle de 1857. La rente a repris aussitôt à 70 fr. 30 c., et comme on est à la veille de la liquidation, une lutte très-sérieuse s'est engagée entre les haussiers et les baissiers. Malgré les efforts de ces derniers, la rente est restée en définitive à 70 35.

Ce résultat est significatif, et il n'aurait dû surprendre personne. L'espèce de transaction amiable intervenue entre la Banque de France et la Banque d'Angleterre aurait suffi à le faire prévoir, si d'autres considérations d'un ordre plus élevé et que nous avons développées dans nos deux derniers numéros, n'avaient établi, d'ailleurs, d'une manière incontestable, la véritable situation des deux pays au point de vue monétaire et financier.

Il est certain que l'argent est abondant à Londres comme à Paris, et on a lieu de s'étonner qu'il suffise du moindre déficit des récoltes, du moindre retard dans les arrivages d'or pour causer une sorte de perturbation et pour faire naître des appréhensions sur des marchés aussi féconds en ressources que les marchés français et anglais. C'est que dans les questions de cette nature, le rôle des grands établissements de crédit public consiste à bien apprécier une situation, et inspirer la confiance par la fermeté de leur attitude.

Supposons un instant que l'entente ne se fût pas établie entre la Banque de France et la Banque d'Angleterre, et qu'au lieu de mettre fin par une équitable transaction à un malentendu regrettable, chacune des deux Banques, sous le prétexte de défendre son encaisse, ait répliqué à une augmentation de l'escompte par une mesure identique. Où en serions-nous aujourd'hui? Le prix de l'argent serait à 10 0/0, et on aurait certainement amené réellement des embarras monétaires sérieux.

Nous n'avons pas besoin d'insister à cet égard ; ajoutons cependant qu'en dehors des considérations que nous venons d'énumérer, tout concourt en ce moment à un mouvement sérieux de hausse, et nous donnons charitablement aux baissiers le conseil de profiter de la liquidation qui se prépare pour revenir à une appréciation plus sage de la situation et de leurs propres intérêts. Comment pourraient-ils baser quelques probabilités de baisse sur la rente à la veille du détachement d'un coupon, lorsque le 3 0/0 est à peine au-dessus de 70 francs, et que, pour la plupart des valeurs, nous sommes séparés par un mois seulement de l'époque où on touche les intérêts ou une partie des dividendes.

En même temps que les craintes se sont apaisées en ce qui touche aux questions financières, le calme s'est fait également dans le domaine de la politique, et les modifications sagement libérales apportées par l'Empereur dans les institutions du pays témoignent de la confiance du chef de l'Etat dans la sagesse de la nation et de ses représentants.

Pour nous, nous espérons que ce premier pas vers une liberté plus grande ne s'arrêtera pas aux intérêts politiques, et que le marché des fonds publics et les mesures restrictives qui pèsent depuis si longtemps sur les affaires seront aussi l'objet d'une prochaine révision.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 30, ferme à 70 35.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 10, ferme à 96 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	29.22 0/0
Ouest suisse	23.41 0/0
Guillaume-Luxembourg	20.88 0/0
Bessèges à Alais	20.44 0/0
Lyon-Genève	20.41 0/0
Midi	20.19 0/0
Central Suisse	20.19 0/0
Ardennes	17.18 0/0
Dauphiné	14.48 0/0
Paris-Lyon-Méditerran* (Paris-Marseille)	13.30 0/0
Autrichiens	9.64 0/0
Union Suisse	4.32 0/0
Nord	2.75 0/0
Orléans	1.03 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est	1.80 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	1.87 0/0
Ouest	8.70 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	13.82 0/0
Cordoue à Séville	21.09 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	32.06 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	23 novembre.	30 novembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 15	70 35	» 20	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 »»	96 50	» 50	» »»
Banque de France	2925 »»	2930 »»	5 »»	» »»
Consolidés	93 6/8	93 6/8	» »»	» »»
Crédit foncier	918 75	920 »»	1 25	» »»
Crédit ind. et com.	570 »»	570 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	766 25	771 25	5 »»	» »»
Comptoir d'Escte	650 »»	640 »»	» »»	10 »»
Id. nouvelles	627 50	621 25	» »»	6 25
Orléans	1387 50	1385 »»	» »»	2 50
Nord	985 »»	987 50	2 50	» »»
Nord nouveau	800 »»	805 »»	5 »»	» »»
Est	611 25	611 25	» »»	» »»
Paris-Méditerrane	910 »»	911 25	1 25	» »»
Midi	525 »»	523 75	» »»	1 25
Ouest	565 »»	565 »»	» »»	» »»
Genève	395 »»	405 »»	10 »»	» »»
Dauphiné	585 »»	585 »»	» »»	» »»
Graissessac-Béziers	88 75	88 75	» »»	» »»
Ardennes ancien.	430 »»	430 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	440 »»	437 50	» »»	2 50
Ch. Autrichiens	515 »»	511 25	» »»	3 75
Victor-Emmanuel	392 50	395 »»	2 50	» »»
Russes	450 »»	452 50	2 50	» »»
Romains	340 »»	340 »»	» »»	» »»
S.-Autr.-Lombard	490 »»	486 25	» »»	3 75
Sarag. Pampelune	490 »»	490 »»	» »»	» »»
Saragos.-Alicante	555 »»	555 »»	» »»	» »»
Sarag.-Barcelone.	457 50	460 »»	2 50	» »»
Nord-Espagne	496 25	492 50	» »»	3 75
Guill.-Luxembour	340 »»	340 »»	» »»	» »»

Par décret impérial en date du 26 de ce mois, M. de Forcade la Roquette, directeur des douanes et des contributions indirectes, a été nommé ministre secrétaire d'Etat au département des finances, en remplacement de M. Magne, nommé ministre sans portefeuille.

Ce changement était prévu depuis quelque temps; mais nous sommes heureux de constater que les conseils de l'Empereur ne seront pas privés des lumières et de l'expérience du ministre intègre et habile qui, pendant six années, avait porté sans fléchir le lourd fardeau de notre édifice financier. S. Ex. M. Magne, dans ses nouvelles fonctions, retrouvera devant les chambres législatives la faveur et la sympathie qui se sont toujours attachées à cette parole claire et facile, à cette exposition lumineuse dont il a le secret, et qui lui ont valu de si légitimes succès oratoires.

Le nouveau ministre, S. Exc. M. de Forcade, quoique bien jeune encore, a laissé sa trace dans le conseil d'Etat, d'où il est sorti pour administrer successivement, comme directeur général, les forêts, les douanes et les contributions indirectes. Comme directeur général des douanes, il a pris une part très-active à la préparation et à l'organisation des mesures qui sont la conséquence de la réforme commerciale; et la circulaire adressée par lui aux agents des douanes, pour l'interprétation et l'exécution du traité commercial, avait été très-remarquée. Le nouveau ministre a la réputation d'un esprit éclairé, libéral et pratique, et sa nomination a ravivé des espérances légitimes parmi les hommes qui s'occupent d'intérêts financiers.

J.-G. Bordot.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les membres du Conseil d'administration des chemins de fer Romains ayant été informés que MM. de Rothschild ont adressé aux journaux un avis annonçant qu'ils n'ont pas reçu la totalité des fonds nécessaires au paiement des coupons de l'emprunt romain échéant le 1er décembre, et que ce paiement est provisoirement différé, croient devoir rappeler qu'il n'y a rien de commun entre les titres émanant du gouvernement pontifical payables chez MM. de Rothschild, et les obligations émises par la Société générale des chemins de fer Romains payables chez MM. J. Mirès et Ce.

MM. de Rothschild, dans un avis adressé aux journaux, annoncent que le gouvernement de S. S. le pape ne leur ayant encore remis jusqu'à ce jour qu'une partie du montant du coupon d'emprunt échéant le 1er décembre, les porteurs seront immédiatement prévenus, dès que la totalité des fonds nécessaires aura été remise, de l'époque à laquelle le paiement des coupons pourra avoir lieu.

Cet avis doit être considéré comme une leçon, qui donnera à tous les gouvernements de l'Europe la mesure du concours qu'ils peuvent attendre, le cas échéant, de MM. de Rothschild. Il est sans exemple que des banquiers aient ainsi flagellé eux-mêmes les gouvernements qui leur avaient remis le soin de leurs intérêts. La confiance ne se commande pas, et MM. de Rothschild ont assurément le droit d'accorder ou de refuser leur crédit aux clients qui ne leur inspirent plus de confiance; mais, dans ce cas, il eût été dans les usages et dans les convenances de rompre toute relation, et de ne pas rester le banquier d'une puissance dont on a laissé protester la signature.

J.-G. Bordot.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Raccordement entre le réseau du Nord et le réseau des Ardennes.

On sait qu'une ligne transversale doit être établie entre les réseaux Est et Nord, de manière à mettre notre frontière de l'est en communication directe avec le Havre, par Mézières, Reims, Beauvais et Rouen.

Pour obtenir ce résultat, le point de raccordement entre les Ardennes et le Nord doit être établi à peu près à la hauteur de Creil et de Villers-Cotterets, ces deux localités étant séparées aujourd'hui par une lacune.

Les points extrêmes ainsi fixés, deux tracés se trouvent en présence et sont soumis en ce moment à l'enquête à Senlis, chef-lieu d'arrondissement, et à Beauvais, chef-lieu du département de l'Oise.

Le premier tracé par Chantilly, Senlis, Baron et Nanteuil;

Le second, par Saint-Maximin, Senlis, Montépilloy, Auger-Saint-Vincent et Crespy.

Le tracé par Nanteuil n'intéresse à proprement parler que l'arrondissement de Senlis, dont il dessert mieux deux cantons, ceux de Nanteuil et de Betz; c'est sans doute ce qui lui a valu l'appui du conseil municipal de Senlis; mais, chose remarquable, celui de Betz, plus frappé de l'intérêt général que de l'intérêt particulier, s'est prononcé pour le second tracé.

Ce second tracé paraît seul, en effet, répondre à la destination essentielle dont il s'agit : opérer la jonction la plus courte entre l'Allemagne et le Havre; car il assure, comparativement à celui de Nanteuil, une abréviation de 8 kil. 180 m. pour toutes les villes situées entre Mézières et Creil. Si la courbe projetée, au lieu d'avoir lieu sur Chantilly, avait lieu directement sur Creil, à la hauteur de Saint-Maximin, elle éviterait de plus aux voyageurs et aux marchandises 6 kilomètres, qui réunis aux 8 kil. 180 m. économisés comparativement au tracé de Nanteuil, présenteraient une abréviation totale de 14 kil. 180 m.

Il est vrai que le tracé de Crespy implique un excédant de dépense de 620,000 francs et que la courbe sur Saint-Maximin en exigerait une autre de 120,000 francs; mais pour une différence de 740,000 francs on abrègerait de plus de 14 kilomètres la traversée de la France pour tout le transit allemand qui est si considérable à destination des Etats-Unis, et qu'on ne détournera de Hambourg vers la France qu'à la condition de lui offrir le parcours le moins long et la dépense la plus réduite possible.

Du reste, le tracé par Crespy a déjà reçu l'approbation des deux ingénieurs du gouvernement, qui se sont prononcés en sa faveur en 1854, et de l'ingénieur en chef du contrôle des travaux du chemin du Nord, qui, dans un rapport daté du 12 juillet dernier, s'exprime dans les termes suivants :

« De Creil à Villers-Cotterets l'on a projeté » plusieurs lignes de jonction : en ce moment » les probabilités d'exécution sont pour » l'embranchement de Chantilly à Senlis, » qui serait continué jusqu'à Nanteuil ou » jusqu'à Crespy pour joindre la ligne de » Paris à Soissons avant Villers-Cotterets.

» Au point de vue de l'art, il y aurait » quelque chose de peu satisfaisant dans » les deux rebroussements qu'on ferait à » Chantilly et à Nanteuil

» Peut-être eût-il été préférable d'aller » plus directement de Creil à Senlis et de » Senlis à Crespy, en cherchant des économies sur les frais de premier établissement.

» Il y aurait intérêt à retarder plutôt » l'exécution de cette ligne transversale entre Rouen et Soissons afin de l'obtenir » mieux étudiée, dans une direction plus » courte et plus commode à parcourir.

D'après ces considérations, le résultat de l'enquête qui doit être close le 8 décembre prochain, ne nous paraît pas douteux, et nous sommes convaincu que le tracé par Crespy sera adopté comme répondant sous tous les rapports aux exigences des services publics comme à tous les intérêts légitimes des localités à desservir.

Quant à la ligne transversale elle-même, on a paru craindre qu'elle ne devînt une rivalité pour la ligne d'Amiens, mais cette appréhension n'est pas fondée. La ligne de Rouen à Amiens a un autre but, qui est de mettre les villes du Nord, Lille, Valenciennes et enfin la Belgique en communication avec le Havre.

Le tracé de Rouen à Reims par Amiens et St-Quentin n'est pas d'ailleurs plus court que la ligne à travers Paris, tandis que la ligne transversale par Beauvais et Soissons présente près de 60 kilomètres de raccourcissement.

F. GRIMAUD.

RACCORDEMENT DU RÉSEAU DU CHEMIN DE FER DES ARDENNES AVEC LE RÉSEAU BELGE.

Le *Moniteur* de ce jour contient deux décrets impériaux, en date du 24 courant, et portant promulgation de la convention conclue entre la France et la Belgique pour le raccordement du réseau du chemin de fer des Ardennes avec le chemin de fer de Namur d'une part, et avec le chemin de fer de Luxembourg de l'autre.

Ces deux décrets, que nous publierons dans notre prochain numéro, avec les conventions qui s'y rattachent, disposent :

Le premier, que le point de jonction de la ligne des Ardennes avec le chemin de Namur est fixé à la limite de séparation des deux communes de Givet et d'Agimont, appartenant la première à la France et la seconde à la Belgique, conformément aux indications portées à la convention internationale; et que les travaux nécessaires pour le raccordement, seront poussés de manière que les chemins s'achèvent en même temps sur les deux territoires, et que l'exploitation puisse s'ouvrir sur chacun d'eux le 1er juillet 1862 au plus tard.

Le second,

Que le point de jonction de la ligne des Ardennes avec le chemin de fer du Luxembourg est fixé à la limite de séparation des deux communes de Mont-Saint-Martin et d'Aubange, appartenant, la première à la France et la seconde à la Belgique, conformément aux indications portées à la convention. Les travaux de construction de l'embranchement d'Arlon à la frontière de France et ceux de la section de Longwy à la frontière de Belgique, y compris la station de Longwy, seront poussés sur les deux territoires de manière que l'exploitation de la ligne d'Arlon à Longwy puisse s'ouvrir au plus tard le 1er janvier 1862. La section comprise entre Longwy et l'origine de l'embranchement de Longwy sur la ligne de Sedan vers Thionville sera terminée et livrée à l'exploitation au plus tard le 1er janvier 1864.

Les conventions règlent, en outre, l'intérêt dû pour la part proportionnelle à prendre par l'une des Compagnies belge ou française sur le capital employé aux constructions nécessitées par ce raccordement.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'importance des conventions dont il s'agit, et dont le but est de faciliter les communications entre l'est de la France et la Belgique, et de resserrer encore les relations industrielles et commerciales entre les deux pays.

F. GRIMAUD.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES DES ANNÉES 1860 ET 1859.

Le *Moniteur* du 28 novembre a publié le tableau comparatif des recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer français pendant le premier semestre des deux années 1859 et 1860.

Ce tableau présente, comme cela a eu lieu pour la première fois lors de la publication des recettes du premier semestre de l'année, la division des recettes en ancien et nouveau réseau.

Voici les faits principaux qui résultent de l'ensemble de ce travail :

La longueur totale des chemins de fer exploitée au 30 septembre 1860 est de	9,270 kil.
Elle n'était, au 30 septembre 1859, que de	8,974
C'est une augmentation de	296 kil.

Qui se répartit ainsi :

1 Ancien réseau.

Ligne du Nord : raccordement de Maubeuge	1 kil.
Ligne de Lyon à Genève : la Guillotière aux Brotteaux	5
Soit pour l'ancien réseau	6 kil.

2° Nouveau réseau.

Ligne du Nord : Paris à Sevran	14 kil.
Ligne de l'Est : Port d'atelier à Aillevilliers-Plombières	29
Ligne de l'Ouest : Coulibœuf à Falaise et Lison à Saint-Lô	25
Ligne d'Orléans : Montluçon à Moulins et embranchements, Périgueux à Brives	160
Ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée : Pontarlier à la frontière suisse, Moret à Montargis	62
Soit pour le nouveau réseau	290 kil.
Qui, avec les 6 kilomètres de l'ancien réseau	6
Font une longueur égale de	296 kil.

La longueur moyenne exploitée a été, pour les trois premiers trimestres de 1860, de	9,132 kil.
Elle n'avait été, pour les trois premiers trimestres de 1859, que de	8,974
Augmentation	158 kil.

En divisant le chiffre des recettes brutes des deux réseaux réunis, soit 296,782,936, par le nombre de kilomètres exploités en moyenne, soit 9,132 kil., on obtient le revenu kilométrique moyen qui est de 32,499 fr.

Le produit brut des trois premiers trimestres de 1859 avait été de 283,667,916, soit 32,273 fr. par kilomètre. Il y a par conséquent pour 1860 une augmentation de 226 fr. par kilomètre, soit 0.70 sur les trois premiers trimestres de 1860.

Si on divise les recettes en ancien et nouveau réseau on trouve que les recettes brutes de l'ancien réseau se sont élevées à 258,826,416 fr. en 1860, contre 250,216,157 en 1859. L'augmentation est donc de 8,610,259 fr., ce qui donne 37,680 fr. comme recette kilométrique, contre 36,856 fr., soit 824 fr. ou 2.24 en plus.

Pour les trois premiers trimestres du nouveau réseau les recettes brutes sont en 1860 de 37,956,518 fr. contre 33,461,749 fr., soit une augmentation de 4,494,769. Divisées par kilomètre, ces recettes brutes donnent 16,773 fr. pour 1860, contre 16,723 fr. pour 1859, soit 50 fr. d'augmentation, ou 0.30 0/0 par kilomètre.

Voici dans quel ordre se classent les différents chemins de fer au point de vue du revenu kilométrique pendant les trois premiers trimestres de 1860, en conservant la division en ancien et nouveau réseau.

Ceinture	72,886
Paris-Lyon-Méditerranée	51,292
Nord	45,826
Ouest	39,280
Est	35,422
Orléans	33,071
Bessèges à Alais	24,383
Midi	21,474
Lyon à Genève	24,760
Anzin à Somain	14,825
Carmaux à Albi	9,717
Graissessac à Béziers	4,210

Quant au nouveau réseau voici dans quel ordre se présentent les Compagnies d'après l'importance des produits kilométriques.

Paris-Lyon-Méditerranée	27,695
Est	18,193
Ardennes	16,156
Dauphiné	15,375
Ouest	10,450
Orléans	8,893
Nord	6,321
Midi	5,681

En rapprochant cette classification de celle que nous donnions le 1er septembre dernier

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS. — Direction générale des Ponts et chaussées et des chemins de fer. — Bureau de statistique.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. — Trois premiers trimestres des années 1860 et 1859

NOMS des CHEMINS.	1860					1859					Total des 3 trimestres.		DIFFÉRENCE EN PLUS.		PAR KILOMÈTRE.					
	Longueur		1er TRIMESTRE	2e TRIMESTRE	3e TRIMESTRE	Longueur		1er TRIMESTRE	2me TRIMESTRE	3e TRIMESTRE	1860	1859	1860	1859	RECETTE TOTALE.		DIFFÉRENCE de 1860 à 1859.			
	totale exploitée au 30 septembre.	moyenne exploitée pendant les trois trimestres				totale exploitée au 30 septembre.	moyenne exploitée pendant les trois trimestres								1860.	1859.	TOTALE en plus.	TOTALE en moins	POUR CENT en plus.	POUR CENT en moins
	k.	k.	fr.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ancien réseau.																				
Nord	967	967	14,160,026	14,226,383	15,927,439	966	946	12,713,986	13,145,105	15,051 038	44,313,848	40,910,129	3,403,719	»	45,826	43,245	2,581	»	5.97	»
Est	954	954	9,743,572	11,169,315	12,878,074	944	925	9,274,415	10,163,645	11,251,068	33,792,961	30,689,127	3,103,834	»	35,422	33,177	2,245	»	6.77	»
Ouest	900	900	10 020,500	11,857,495	13,474,019	900	900	9,582,136	11,299,613	13,324,083	35,352,014	34,205,832	1,146,182	»	39,280	38,006	1,274	»	3.35	»
Orléans	1,472	1,472	14,324,332	16,364,633	17,971,104	1,472	1,472	14,419,929	16,439,899	16,768,973	48,680,069	47,628,801	1,051,268	»	33,071	32,357	714	»	2.21	»
Paris-Méditerranée.	1,411	1,411	21,495,032	23,866,334	27,011,650	1,411	1,388	20,755,260	27,821,254	25,965,132	72,373,016	74,541,646	»	2,168,630	51,292	53,704	»	2,412	»	4.49
Lyon à Genève	237	237	1,270,855	1,587,380	2,062,457	232	230	1,056,437	1,724,275	1,997,518	4,920,182	4,778,230	141,952	»	20.760	20,775	»	15	»	0.07
Midi	794	794	4,924,958	5,475,009	6,332,959	794	794	4,295,069	5,250,406	5,433,198	16,732,926	14,978,673	1,754,253	»	21.074	18,865	2,209	»	11.71	»
Ceinture	17	17	444,649	400,035	394,379	17	17	392,212	341,360	335,114	1,239,063	1,068,892	170,171	»	72,886	62,876	10,010	»	15.92	»
Graissessac-Béziers	51	51	68,753	64,666	81,276	51	51	62,173	88,725	82,300	214,695	233,198	»	18,503	4,210	4,573	»	363	»	7.94
Bességes-Alais	32	32	258,130	246,275	275,846	32	32	281,698	279,847	271,119	780,251	832,664	»	52,413	24,383	26,021	»	1,636	»	6.29
Anzin-Somain	19	19	95,399	90,405	95,831	19	19	69,949	66,332	85,612	281,635	221,893	59,742	»	14,823	11,679	3,144	»	26.92	»
Carmaux-Albi	15	15	52,395	53,967	39,394	15	15	46,639	47,245	33,188	145,756	127,072	18,684	»	9.717	8,471	1,246	»	14.70	»
Totaux et moyennes	6,869	6,869	76,860,101	85,401,897	90,564,418	6,863	6,789	72,949,902	86,667,912	90,598,343	258,826,416	250,216,157	10,849,805	2,239,546	37,630	36,856	824	»	2.24	»
													+ 8,610,259							
Nouveau réseau.																				
Nord	14	6	»	7,083	30,844	»	»	»	»	»	37,927	»	37,927	»	6.321	»	»	»	»	»
Est	726	722	4,186,254	4,293,046	4,655,318	697	697	4,171,492	4,313,240	4,603,633	13,135,220	13,088,365	46,855	»	18 193	18,778	»	585	»	3.12
Ardennes	164	164	788,235	871,402	989,867	154	153	702,135	788,613	872,846	2,649,504	2,363,594	285,910	»	16,156	15,249	907	»	5.95	»
Ouest (1)	312	304	862,615	1,072,773	1,241,513	287	282	566,515	858,771	1,063,176	3,176,901	2,468,462	708,439	»	10,450	8,753	1,697	»	19.39	»
Orléans	431	363	891,367	1,133,095	1,203,829	271	271	540,423	689,735	778,606	3,228,291	2,008,764	1,219,527	»	8,893	7,412	1,481	»	19.98	»
Paris-Méditerranée.	526	476	4,058,328	4,105,765	5,018,763	464	450	3,169,062	4,209,246	4,241,910	13,182,856	11,620,218	1,562,638	»	27,695	25,316	2,379	»	9.40	»
Dauphiné	129	129	522,081	661,558	800,797	129	129	465,184	681,723	729,432	1,983,386	1,876.339	107,047	»	15,375	14,545	830	»	5.71	»
Midi	99	99	105,889	164,061	292.483	99	8	»	»	36,007	562,433	36,007	526,426	»	5,681	4,501	1,180	»	26.22	»
Totaux et moyennes	2,401	2,263	11,414,719	12,299,385	14,242,414	2,111	2,001	9,614,811	11,541,328	12,305,610	37,956,518	33,461,749	4,494,769	»	16,773	16,723	50	»	0.30	»
													+ 4,494,769							
Récapitulation.																				
Ancien réseau	6,869	6,869	76,860,101	85,401,897	96,564,418	6,863	6,789	72,949,902	86,667,912	90,598,343	258,826,416	250,216,157	8,610,259	»	37,680	36,856	824	»	2.24	»
Nouv. réseau	2,401	2,263	11,414,719	12,299,385	14,242,414	2,111	2,001	9,614,811	11,541,328	12,305,610	37.956,518	33,461,749	4,494,769	»	16,773	16,723	50	»	0.30	»
Ensemble	9,270	9,132	88,274,820	97,701,282	110,806,832	8,974	8,790	82,564,713	98,209,240	102,903,953	296,782,934 (A)	283,667.906 (A)	13,105,028	»	32,499	32,273	226	»	0.70	»

(1) Y compris 294 kil. pour Caen à Cherbourg et les embranch. du Mans à Mézidon, de Coulibœuf à Falaise et de Lison à St-Lô, qui feront partie de l'ancien réseau à partir du 1er janvier 1865.
NOTA. Les comptes des 3 premiers trimestres de 1860 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er octobre 1859 au 30 septembre 1860 ont une étendue de 296 kilomètres, savoir :

1° Ancien réseau.

Nord. — Raccordem. de Maubeuge (1er janvier 1860) 1
Lyon à Genève. — La Guillotière aux Brotteaux (24 nov. 1859) 5
Total pour l'ancien réseau ...... kilom. 6

2° Nouveau réseau.

Nord. — Paris à Sevran (3 juin 1860) 14
Est. — Port d'atelier à Aillevilliers-Plombières (4 févr. 1860) 29
Ouest. — Coulibœuf à Falaise (1er novembre 1859) .... 7 ; Lison à Saint-Lô (1er mai 1860) .... 18 } 25
Orléans. Montluçon à Moulins et emb. (7 novemb. 1859) 83 ; Périgueux à Brives (15 septembre 1860) .... 72 } 160
Paris à Lyon et à la Méditerranée. { Pontarlier à la frontière suisse (24 juillet 1860) .... 11 ; Moret à Montargis (13 août 1860) ..... 51 } 62
Total pour le nouveau réseau .... kilom. 290
Ensemble 296

Longueur exploitée au 30 septembre 1859... kilom. 8,974
Longueur totale exploitée au 30 septembre 1860... 9,270

(A) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour les trois premiers trimestres de 1860, à 15,607,966
— 1859, à 15,853,060

d'après les résultats du 1er semestre 1860, on trouve que l'ordre indiqué à cette époque pour l'ancien comme pour le nouveau réseau n'a pas varié.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 24 NOVEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 24 novembre
Paris-Méditerranée	64.116 35	912 50
Nord	56.443 25	966 25
Orléans	40.468 26	1388 75
Ouest	38.541 94	567 50
Est	34.107 76	612 50
Bességes	32.560 71	442 50
Genève	26.320 02	405 » »
Midi	26.148 52	523 75
Ardennes	19.912 20	435 » »
Dauphiné	19.420 95	585 » »
Autrichiens	13.197 30	517 50
	Au 17 novembre	
Madrid à Alicante	29.976 78	550 » »
Lombards-Vénitiens-Sud	29.904 35	485 » »
Victor-Emmanuel	23.983 02	390 » »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ ANONYME DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Assemblée générale du 26 novembre 1860.

La réunion annuelle des actionnaires de cette Société a eu lieu lundi dernier 26 novembre, au siége social, 25, rue le Peletier.

M. H. Gislain, secrétaire général, a donné lecture du rapport résumant les comptes de l'exercice 1859-60 et présentant la situation générale de l'entreprise.

Après avoir approuvé les comptes à l'unanimité, l'assemblée a voté un dividende de de 300,000 fr., soit 125 fr. par action.

L'assemblée a, en outre, adopté toutes les propositions à l'ordre du jour.

L'une de ces propositions, qui témoigne suffisamment de l'état de prospérité de la Compagnie, avait pour but d'autoriser le Conseil d'administration à rembourser par anticipation les six séries d'obligations qui devaient être payées par annuités.

L'assemblée a ensuite nommé un directeur à Epinac et procédé au renouvellement de deux administrateurs sortants par la réélection de M. H. Hottinguer et de M. Adolphe Mallet, tous deux banquiers à Paris.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

8 décembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié aux annonces du 3 novembre.)

8 décembre. — **Société de crédit colonial.** — Convocation d'une assemblée générale au siége de la Société, à Paris, rue Bergère, 14, à 4 heures.

20 décembre. — **Sous-Comptoir des entrepreneurs de bâtiments.** — Convocation d'une assemblée générale, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à 3 heures. Dépôt de 5 actions au moins au siége social, rue Neuve-des-Capucines, 15.

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

Depuis le 5 juillet. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Paiement du coupon échu le 10 novembre. (Voir aux annonces du 24 novembre.)

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 16 fr. 50 pour les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860, et de 9 fr. 20 pour celles non sorties. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

(DIVIDENDES.)

15 novembre. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement de la deuxième partie du dividende 1859-1860, soit 15 fr. par action, sous déduction de l'impôt. (Voir aux annonces.)

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement d'un à-compte de 6 fr. par action ancienne. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

30 novembre. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer** (H. Petin, Gaudet et Ce). — Paiement de la première moitié du dividende, soit 25 fr. par action, sous déduction de l'impôt.

1er décembre. — **Société anonyme des houillères et chemin de fer d'Epinac** — Paiement de 125 fr. par action, à titre de dividende pour l'exercice 1859-1860, au siége social, rue le Peletier, 35, à Paris.

1er décembre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Paiement de 20 fr. par action, à titre de premier dividende pour l'exercice 1860 : à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie.

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende, soit 25 fr. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions anciennes.

Service des Obligations.

1er décembre. — **Compagnie des chemins de fer de l'Est.** — Paiement du coupon d'intérêt échu sur les obligations 5 et 3 0/0 de la Compagnie, soit 12 fr. 17 c. (impôt déduit) pour les obligations 5 0/0, et 7 fr. 30 c. (impôt déduit) pour les obligations 3 0/0. A la caisse de la Compagnie.

1er décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts aux porteurs des obligations émises le 1er juin 1858. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit.

APPELS DE FONDS

1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action formant le huitième et dernier versement. (Voir aux annonces du 27 octobre.)

1er décembre. — **Société anonyme des mines et usines du Phœnix.** — Appel du premier versement de 187 fr. 50 c. par action de la série A, chez MM. Edward Blount et Ce, à Paris, rue de la Paix, 3.

Jusqu'au 31 décembre. — **Chemin de fer du Nord.** — Dernier délai pour la libération des actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

5 décembre. — **Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Tirage au sort de 615 obligations de diverses séries, et qui doivent être remboursées dès le 2 janvier prochain.

6 décembre. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (partie nord du réseau). — Tirage au sort d'obligations à rembourser le 1er janvier 1861.

8 décembre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Premier tirage des obligations à amortir en 1860, au siége de l'administration, à Paris, rue de Richelieu, 99, à 2 heures de relevée.

11 décembre. — **Compagnie du chemin de fer d'Orléans.** — Tirage au sort d'actions et d'obligations provenant de divers emprunts, et dont on trouvera le détail à nos annonces de ce jour.

17 décembre. — **Chemins de fer de Xérès-Séville-Cadix.** — Tirage au sort des obligations à rembourser à partir du 2 janvier 1861. (Voir l'avis publié à nos annonces.)

20 décembre. — **Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.** — Tirage au sort de 280 obligations des emprunts de 1855 et 1857, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à 2 heures.

21 décembre. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Tirage de 14 actions, de 11 obligations de l'emprunt de 1855, de 12 obligations de l'emprunt de 1856 et de 17 obligations de l'emprunt de 1857.

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre.

(OBLIGATIONS.)

2 janvier 1861. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 novembre 1860. (Voir le résultat officiel, p. 964.)

ÉCHANGE DE TITRES.

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes.** — Échange des actions anciennes contre les nouvelles. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

F. G.

(1) Voir, pour plus amples détails, nos précédents numéros.

NOMINATIONS.

Par décret impérial du 23 novembre, M. le comte Walewski, sénateur, membre du conseil privé, a été nommé ministre d'Etat, en remplacement de M. Fould, dont la démission a été acceptée.

Par décret impérial du 26 novembre, M. le comte de Persigny, membre du conseil privé, ambassadeur à Londres, est nommé ministre de l'intérieur, en remplacement de M. Billault, appelé à d'autres fonctions.

M. Billault, ministre de l'intérieur, est nommé ministre sans portefeuille.

M. de Forcade la Roquette, directeur général des douanes et des contributions indirectes, est nommé ministre des finances, en remplacement de M. Magne, appelé à d'autres fonctions.

M. Magne, ministre des finances, est nommé ministre sans portefeuille.

SOCIÉTÉ DE CRÉDIT COLONIAL.

STATUTS.

(suite) (1)

Art. 15. — Toute action est indivisible; la Société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action.

Art. 16. — Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale.

Art. 17. — Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 24 novembre 1860.

TITRE III.

SECTION I[re].

Administration de la Société.

Art. 18. — La Société est administrée par un Conseil composé de dix administrateurs, qui nomment parmi eux un président.

Art. 19. — Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

En entrant en fonctions, chacun d'eux est tenu de déposer dans la caisse de la Société cinquante actions, qui restent inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les administrateurs sont renouvelés par cinquième, chaque année.

Les membres sortants sont désignés par le sort pour les cinq premières années, et ensuite par ordre d'ancienneté.

Ils peuvent toujours être réélus.

En cas de vacance, le Conseil pourvoit provisoirement au remplacement, et l'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive.

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne demeure en fonctions que pendant le temps

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860			1859			DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859	
		Kilomètres exploités	RECETTES		Kilomètres exploités	RECETTES			
			BRUTES	PAR KIL.		BRUTES	PAR KIL.	en plus.	en moins.
EST (1)	Du 18 au 24 novembre...	1683	1,209,109 89	718 42	1631	1,207,074 48	731 66	».»»	1.80
ORLÉANS (1)	18 — 24 — ...	1475	1,303,407 07	883 67	1475	1,290,062 48	874 62	1.03	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	18 — 24 — ...	1406	2,268,160 20	1,613 21	1406	2,001,752 54	1,423 72	13.30	»
OUEST (1)	18 — 24 — ...	1213	868,591 10	716 05	1195	937,108 02	784 20	»	8.70
NORD (1)	18 — 24 — ..	964	1,329,967 15	1,379 63	964	1,294,325 02	1,342 66	2.75	»
MIDI (1)	18 — 24 — ...	793	519,860 36	655 56	793	432,504 71	545 40	20.19	»
LYON A GENÈVE (1)	18 — 24 — ...	231	135,375 33	586 04	231	112,421 47	486 67	20.41	»
ARDENNES (1)	18 — 24 — ...	164	78,284 18	477 34	164	66,803 64	407 33	17.18	»
DAUPHINÉ	18 — 24 — ...	134	59,114 20	441 15	134	51,633 81	385 32	14.48	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	18 — 24 — ...	33	27,951 30	847 »»	33	23,206 65	703 23	20.44	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	11 — 17 — ...	1429	1,014,841 90	710 17	1320	1,092,759 79	824 10	»	13.82
AUTRICHIENS	18 — 24 — ...	1323	439,369 »»	332 10	1323	400,738 »»	302 90	9.64	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	11 — 17 — ...	482	263,690 70	545 83	482	268,163 59	556 36	»	1.87
Madrid à Jadraque	11 — 17 — ...	103	20,479 22	198 82	57	16,661 38	292 65	»	32.06
Alcazar à Daimiel	11 — 17 — ...	72	12,180 84	169 17	»	»	».»»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	18 — 24 — ...	275	54,287 »»	197 40	275	51,771 »»	188 25	4.32	».»»
CENTRAL SUISSE	18 — 24 — ...	247	103,472 45	418 91	236	82,253 11	343 53	20.19	»
VICTOR-EMMANUEL	11 — 17 — ...	214	127,650 25	596 53	214	98,765 30	461 51	29.22	».»»
NORD DE L'ESPAGNE	14 — 20 — ...	170	91,567 98	538 63	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	5 — 11 — ...	131	38,428 60	293 34	131	48,688 20	371 66	»	21.09
OUEST SUISSE	16 — 22 — ...	97	32,860 65	338 [illegible]	97	26,633 09	274 58	23.41	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	11 — 17 — ...	52	8,155 75	156 84	52	4,541 11	129 74	20.88	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

qui restait à courir de l'exercice de son prédécesseur.

Art. 20. — Le renouvellement du premier Conseil ne commencera qu'à partir de la quatrième année sociale.

Art. 21. — Les fonctions des administrateurs sont gratuites ; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale.

Art. 22.— En cas d'absence ou d'empêchement du président, ses fonctions sont remplies par l'un des administrateurs que le Conseil désigne.

Art. 23. — Le Conseil d'administration se réunit au siége social aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins une fois par mois ; il est convoqué à la diligence du président.

Aucune résolution ne peut être délibérée sans le concours de cinq votants au moins.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 24. — Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre tenu au siége de la Société et signés par le président et un administrateur.

Les copies et extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont certifiés par le président.

Art. 25. — Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires sociales.

Il nomme et révoque les agents de la Société, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements, salaires, gratifications et, s'il y a lieu, le chiffre de leurs cautionnements ; il en autorise la restitution.

Il arrête les règlements du régime intérieur et fixe les dépenses de l'administration.

Il autorise les prêts, en détermine les conditions, ainsi que le mode et les époques de remboursement ; il délibère sur la création, l'émission et la vente des obligations et sur l'achat desdites obligations jusqu'à concurrence des sommes nécessaires à l'amortissement.

Il règle l'emploi du fonds social et de la réserve.

Il autorise généralement tous traités, transactions, compromis, toutes acquisitions d'immeubles, d'objets mobiliers, de créances et autres droits incorporels reconnus nécessaires pour le recouvrement des créances de la Société, toutes cessions des mêmes droits avec ou sans garantie; tous transferts, tous désistements d'hypothèque, abandons de droits réels ou personnels, mainlevées d'inscription ou d'opposition avec ou sans paiement, enfin toutes actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant.

Il arrête le bilan et les comptes annuels à soumettre à l'assemblée générale, et fait chaque année à l'assemblée un rapport sur les comptes et sur la situation des affaires sociales.

Le rapport est imprimé et distribué à chacun des membres de l'assemblée; des exemplaires en sont immédiatement adressés aux ministres de l'Algérie et des colonies et des finances.

Il délibère enfin sur les propositions à faire à l'assemblée générale relatives à l'augmentation du fonds social, aux modifications ou additions à apporter aux statuts, à la prolongation et, s'il y a lieu, à la dissolution anticipée de la Société.

Art. 26.— Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à une ou plusieurs personnes, par un mandat spécial, pour des objets déterminés ou pour un temps limité.

Il ne contracte, à raison de ses fonctions, aucune obligation personnelle ; il ne répond que de l'exécution de son mandat.

Art. 27. — En exécution du mandat conféré au Comptoir d'escompte par les comparants, ainsi qu'il est dit au préambule des présents statuts, et sous la réserve de la ratification de l'assemblée générale, les directeurs dudit Comptoir agissant soit collectivement, soit isolément, ont tous pouvoirs : — de signer la correspondance et les actes de prêts autorisés par le Conseil d'administration ; — de faire le recouvrement des sommes dues à la Société ; — de recevoir tous remboursements anticipés ; — de donner toutes quittances ; — de signer l'endossement et l'acquit des effets, les acceptations, les traités et mandats sur les débiteurs ou détenteurs des fonds de la Société ; — de faire tous paiements et envois de fonds ; — de négocier, vendre et acheter, avec l'autorisation du Conseil, les obligations émises en représentation des prêts ; — d'exécuter toutes les délibérations du Conseil énoncées en l'article 25, et de signer les actes qui en sont la conséquence ; — de signer, conjointement avec un administrateur de la Société, les titres d'actions et d'obligations, — et de déléguer, avec l'autorisation du Conseil, tout ou partie des présents pouvoirs, à un ou plusieurs mandataires.

« La qualité qui lui est conférée ne soumet le » Comptoir d'escompte à aucune autre responsabilité » que celle résultant de son mandat. »

En cas de dissolution du Comptoir d'escompte avant l'expiration de la Société, il sera pourvu à la direction des affaires sociales dans la forme déterminée par les assemblées générales.

Il est alloué au Comptoir d'escompte, à titre de rémunération du mandat qui lui est conféré, un quart dans les sommes qui seront payées, pour droits de commission et frais d'administration, par les emprunteurs.

Art. 28.— Sont nommés membres du premier Conseil, sauf rectification par l'assemblée générale dans la première réunion :

MM. Pinard,
le vicomte de Fougainville,
le comte de Bouillé,
Cottin,
Malavois,
Imhaus,
Boissaye,
Charles-Philibert Robin,
Louis-Raphaël Bischoffsheim,
Et une personne que le Conseil d'administration se réserve de désigner ultérieurement.

SECTION II.

De l'assemblée générale.

Art. 29. — L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose de tous les actionnaires possédant au moins vingt actions.

Pour avoir le droit de faire partie de l'assemblée générale, les actionnaires doivent déposer leurs actions au siége de la Société huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Il leur est délivré en échange un récépissé nominatif qui leur sert de carte d'entrée à l'assemblée générale.

La liste des actionnaires qui ont effectué le dépôt de leurs actions est arrêtée par le Conseil d'administration; elle porte à côté du nom de chacun d'eux le nombre d'actions dont il est propriétaire.

Cette liste est tenue à la disposition des actionnaires qui veulent en prendre connaissance ; elle est déposée sur le bureau.

Art. 30. — Nul ne pourra se faire remplacer que par un mandataire membre de l'assemblée.

Art. 31. — L'assemblée générale se réunit de droit chaque année, au siége de la Société, dans le courant du mois de juillet.

Elle se réunit en outre extraordinairement toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

Art. 32. — Les convocations sont faites quinze jours avant la réunion, par un avis inséré dans deux des journaux de Paris désignés pour la publication des actes de société.

Art. 33. —L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les membres présents sont au nombre de quarante et réunissent dans leurs mains le dixième des actions émises.

Art. 34.— Si cette double condition n'est pas remplie sur une première convocation, il en est fait une seconde, au moins à quinze jours d'intervalle.

Dans ce cas, le délai entre la convocation et le jour de la réunion est réduit à dix jours.

Les membres présents à la seconde réunion délibèrent valablement, quels que soient leur nombre et celui de leurs actions, mais seulement sur les objets portés à l'ordre du jour de la première.

Art. 35. — L'assemblée est présidée par le président du Conseil d'administration.

Les fonctions de scrutateurs sont remplies par les deux plus forts actionnaires présents, et, sur leur refus, par ceux qui les suivent dans l'ordre de la liste jusqu'à acceptation.

Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 36. — Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Chacun d'eux a autant de voix qu'il possède de fois vingt actions, sans que personne puisse en avoir plus de cinq en son nom personnel, ni plus de dix tant en son propre nom que comme mandataire.

Art. 37. — L'ordre du jour est arrêté par le Conseil d'administration.

Aucun autre objet que ceux à l'ordre du jour ne peut être mis en délibération.

Art. 38. — L'assemblée générale entend le rapport du Conseil d'administration sur la situation des affaires sociales.

Elle approuve ou rejette les comptes.

Elle délibère, lorsque la proposition lui en est soumise, sur l'augmentation du fonds social, sur les modifications ou additions à faire aux statuts, sur l'extension des opérations de la Société, sur sa prolongation ou sa dissolution anticipée, et généralement sur tous les cas qui n'auraient pas été prévus par les statuts.

Art. 39. — Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires, même absents ou dissidents.

Art. 40. — Elles sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par la majorité des membres composant le bureau.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui de leurs actions, demeure annexée à la minute du procès-verbal. Elle est revêtue des mêmes signatures.

Art. 41. — La justification à faire vis-à-vis des tiers des délibérations de l'assemblée résulte de copies ou extraits certifiés conformes par le président.

TITRE IV.

Des prêts.

Art. 42. — Les demandes de prêts adressées à la Société sont soumises dans chaque colonie à l'examen d'une commission spéciale, sur le rapport de laquelle le Conseil d'administration statue et fixe la quotité et la condition du prêt, les époques de versement et de remboursement, ainsi que les garanties et les justifications à fournir par les emprunteurs.

Art. 43. — Aucun prêt ne peut être consenti si les demandeurs ne justifient préalablement de récoltes suffisantes à l'alimentation de l'usine pour laquelle le prêt doit être effectué.

Art. 44. — Les prêts sont garantis par une première hypothèque sur l'usine à construire, et par tous autres gages immobiliers ou mobiliers agréés par la Société.

Si le prêt est fait à une réunion de propriétaires, chacun d'eux s'oblige solidairement envers la Société, et prend l'engagement de porter la totalité de sa récolte à l'usine qui aura été désignée par l'acte de prêt.

Lorsqu'il s'agira de prêts isolés pour amélioration ou perfectionnement d'outillage, les justifications à fournir seront déterminées par le Conseil d'administration sur le rapport de la commission mentionnée à l'art. 42.

Les emprunteurs ne peuvent, en outre, disposer, soit en totalité, soit en partie, des produits de la fabrication qu'après avoir justifié du paiement de l'annuité courante ou échue.

Art. 45. — L'intérêt des sommes à prêter ne peut être élevé au-dessus de 6 0/0 qu'en vertu d'une délibération du Conseil d'administration, approuvée par

les ministres de l'Algérie et des colonies et des finances.

L'emprunteur doit, en outre, à la Société, pour droits de commission et frais d'administration, 1 0/0 par an du capital emprunté.

Les prêts sont réalisés en numéraire à Paris, au siége de la Société.

Les sommes en provenant ne peuvent être, sous quelque prétexte que ce soit, détournées de leur destination.

A cet effet, les versements ne sont effectués qu'après justification de l'accomplissement des formalités prescrites par le règlement d'administration publique, ainsi que des conditions exprimées au contrat du prêt.

Art. 46. — Les prêts ne peuvent être faits pour une durée de plus de vingt ans, ni excéder dans leur ensemble la somme de dix-huit millions de francs.

Ils sont remboursables par annuités.

L'annuité est payable en espèces, au choix de l'emprunteur, soit au chef-lieu de la colonie dans laquelle l'usine est située, soit à Paris, au domicile de la Société ; elle comprend :

1° L'intérêt ;

2° L'amortissement déterminé d'après le taux de l'intérêt et la durée du prêt ;

3° L'allocation annuelle pour droits de commission et frais d'administration, fixée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, à 1 0/0 du capital emprunté.

Art. 47. — L'emprunteur a toujours le droit de se libérer par anticipation, soit en totalité, soit en partie ; mais, dans ce dernier cas, l'à-compte payé ne peut être inférieur à une annuité.

Cet à-compte est déduit du capital, et il est procédé à un nouveau règlement des annuités à payer pour l'amortissement du surplus de la dette pendant le temps restant à courir sur la durée du prêt.

Art. 48. — Les annuités sont payables par année ; toutefois, au moment du prêt et afin de faire face au paiement du premier semestre des obligations, la Société retient sur le capital une demi-annuité, laquelle est imputable sur la dernière année de remboursement.

Art. 49. — Toute annuité non payée à l'échéance porte intérêt de plein droit et sans mise en demeure, au profit de la Société, au même taux que celui du prêt.

A défaut de paiement d'une annuité, et un mois après la mise en demeure, les propriétés engagées à l'usine par l'emprunteur défaillant peuvent être mises en régie à ses frais et risques.

Art. 50. — Les remboursements anticipés doivent être effectués en numéraire, au siége de la Société, à Paris.

Les fonds provenant de ces remboursements sont employés, soit à amortir ou à racheter des obligations, soit à faire de nouveaux prêts.

Art. 51. — Les emprunteurs s'obligeront à n'engager ni aliéner, en tout ou en partie, l'immeuble hypothéqué, pendant la durée du prêt, sans le consentement exprès et par écrit de la Société.

Mention de cette disposition sera faite dans les bordereaux d'inscriptions hypothécaires à requérir au nom de la Société.

Art. 52. — Tous les frais et déboursés nécessités par la demande d'emprunt sont à la charge des propriétaires qui ont formé cette demande, même dans le cas où le prêt n'a pas eu lieu.

TITRE V.

Des obligations.

Art. 53. — La Société est autorisée à créer, sous sa responsabilité, des obligations au porteur jusqu'à concurrence du montant des prêts, et à les émettre successivement, au fur et à mesure des versements à effectuer aux mains des emprunteurs.

Aucune émission ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une décision spéciale du Conseil d'administration et avec l'approbation des ministres de l'Algérie et des colonies et des finances.

Art. 54. — Les obligations sont au capital nominal de 500 francs et peuvent être fractionnées en coupures de 100 francs.

Elles portent un intérêt dont le taux, les époques et le mode de paiement sont fixés par le Conseil d'administration.

Art. 55. — Les obligations sont représentées par des titres extraits d'un registre à souche.

Ces titres sont signés par un administrateur et par l'un des directeurs du Comptoir d'escompte, en qualité de mandataire de la Société. Ils ont un numéro d'ordre et portent le timbre de la Société.

Art. 56. — Les porteurs d'obligations n'ont d'autre action, pour le recouvrement des capitaux et intérêts exigibles, que celles qu'ils peuvent exercer directement contre la Société.

Art. 57. — Les obligations sont créées sans époques fixes d'exigibilité pour le capital.

Elles sont appelées au remboursement par voie de tirage au sort.

Le Conseil d'administration fixe chaque année le nombre des obligations à rembourser.

Chaque remboursement comprend le nombre d'obligations nécessaires pour opérer un amortissement tel que les obligations restant en circulation n'excèdent jamais les capitaux restant dus par les prêts.

Art. 58. — Le tirage des obligations qui doivent être appelées au remboursement par la voie du sort est effectué par les soins du Conseil d'administration, qui en dresse procès-verbal.

Art. 59. — Les numéros sortis sont affichés au siége de la Société et insérés dans deux journaux d'annonces légales à Paris, et dans un journal officiel des colonies.

Art. 60. — Les obligations désignées par le sort sont remboursées le jour indiqué par la publication.

A partir de ce jour, les intérêts attachés aux obligations remboursables cessent de plein droit.

Art. 61. — Les obligations remboursées par suite du tirage au sort sont immédiatement frappées d'un timbre d'annulation.

Elles sont détruites en présence de l'un des administrateurs et du directeur du Comptoir d'escompte.

Il est dressé procès-verbal de cette opération.

Les obligations revenant à la Société par suite de remboursements anticipés sont immédiatement frappées d'un timbre spécial, et ne peuvent être mises en circulation qu'en vertu d'une nouvelle délibération du Conseil d'administration approuvée par les ministres de l'Algérie et des colonies et des finances.

Dans tous les cas elles participent aux tirages.

Art. 62. — Le droit annuel d'abonnement pour le timbre des obligations est à la charge des emprunteurs, qui sont tenus de l'acquitter chaque année, à l'avance, entre les mains de la Société.

En cas de remboursement par anticipation, les emprunteurs doivent verser entre les mains de la Société, au choix de l'emprunteur, à Paris ou au chef-lieu de la colonie, le montant des droits à payer pour le temps restant à courir sur la durée de l'abonnement.

TITRE VI.

Inventaires et comptes annuels.

Art. 63. — L'année sociale commence le 1er janvier et finit le 31 décembre.

Le premier exercice comprendra le temps écoulé entre la date du décret approuvant les présents statuts et le 31 décembre 1861.

A la fin de chaque semestre, les comptes sont arrêtés et un inventaire général de l'actif et du passif est dressé par les soins du Conseil d'administration.

Les comptes sont soumis à l'assemblée générale, qui les approuve ou les rejette et fixe le dividende.

Si ces comptes ne sont pas approuvés séance tenante, l'assemblée peut nommer des commissaires chargés de les examiner et de faire un rapport à la première réunion.

TITRE VII.

Partage des bénéfices.

Art. 64. — Les produits nets, déduction faite de toutes les charges et de l'intérêt attribué aux actions réalisées en espèces, constituent les bénéfices.

Il est exercé sur ces bénéfices une retenue d'un quart, dont le montant est attribué au fonds de réserve.

Le surplus est réparti aux actionnaires.

Le paiement des dividendes se fait annuellement aux époques fixées par le Conseil d'administration ; toutefois, pour le premier semestre de chaque année, le Conseil est autorisé à distribuer un à-compte sur les bénéfices réalisés.

Art. 65. — Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est prescrit au profit de la Société.

TITRE VIII.

Fonds de réserve.

Art. 66. — Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes produites par le prélèvement annuel opéré sur les bénéfices, en exécution de l'article 64.

Lorsque le fonds de réserve atteint le cinquième du capital social, le prélèvement affecté à sa création cesse de lui profiter. Il reprend son cours si la réserve vient à être entamée.

Le fonds de réserve est destiné à parer aux événements imprévus.

En cas d'insuffisance des produits d'une année pour payer l'intérêt de 5 0/0 attribué aux actions réalisées en espèces, la différence peut être prélevée sur les fonds de réserve.

L'emploi des capitaux appartenant au fonds de réserve est réglé par le Conseil d'administration.

TITRE IX.

Modifications aux statuts.

Art. 67. — Lorsque l'assemblée générale sera appelée à voter sur les cas énoncés au § 3 de l'article 38, les avis de convocation devront contenir l'indication sommaire de l'objet de la réunion.

La délibération n'est valable qu'autant qu'elle réunit les deux tiers des voix, représentant au moins le cinquième du capital social.

En vertu de cette délibération, le Conseil d'administration est de plein droit autorisé à suivre auprès du gouvernement l'approbation des modifications adoptées, à consentir les changements qui seraient exigés et à réaliser les actes qui doivent les consacrer.

TITRE X.

Dissolution. — Liquidation.

Art. 68. — En cas de perte de moitié du capital, la dissolution de la Société a lieu de plein droit.

Art. 69. — A l'expiration de la Société ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, règle le mode de liquidation et nomme les liquidateurs chargés d'y procéder sous l'autorité du Conseil.

Les liquidateurs peuvent, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale, approuvée par les ministres de l'Algérie et des colonies et des finances, faire le transport à une autre Société des droits et engagements de la Société dissoute.

Pendant le cours de la liquidation, les pouvoirs de l'assemblée générale se continuent comme pendant l'existence de la Société.

TITRE XI.

Contestations.

Art. 70. — Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la Société ou lors de la liquidation, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées conformément à la loi.

Dans le cas de contestation, tout actionnaire devra faire élection de domicile à Paris, et toutes no-

difications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance du domicile réel.

A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires, au parquet de M. le procureur impérial près le tribunal civil de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Publication.

Pour faire publier les présents statuts et le décret d'homologation partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

Ces présentes rendent sans objet les statuts de la présente Société, provisoirement établis par acte devant ledit Me Cottin et son collègue, les 4, 6 et 7 septembre dernier.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, *au siége du Comptoir d'escompte*, rue Bergère, n° 14, pour MM. Pinard, le Peletier de Saint-Remy, Boissaye et Imhaus, et en leurs demeures respectives pour toutes les autres parties.

L'an mil huit cent soixante, les quatre, cinq et douze octobre.

Et les comparants ont signé avec les notaires après lecture faite.

En marge est écrit :

« Enregistré à Paris, 3e bureau, le 12 octobre 1860, » folio 6, recto, cases 3 à 5. Reçu cinq francs, dé- » cime cinquante centimes. Signé Maillet. »

COTTIN.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 1er juin 1860.

Suite (1).

Présidence de M. FOAQUENOT, vice-président.

M. Desmousseaux de Givré donne ensuite l'analyse de son mémoire sur la coulisse Stephenson.

M. Philipps, ingénieur des mines, a publié en 1853 une théorie de la coulisse de Stephenson, et M. Desmousseaux de Givré s'est posé le problème de trouver des équations de même forme que celle donnée par M. Philipps (2), par une méthode plus élémentaire, et de trouver un mode géométrique de réglementation. Tel a été le but de ses recherches, et il croit l'avoir atteint; toutefois, M. Desmousseaux de Givré déclare que si son travail peut être de quelque utilité aux praticiens, le mérite en reviendra surtout à M. Philipps.

Le résultat principal est de ramener la réglementation de la coulisse à celle de l'excentrique circulaire.

M. Desmousseaux de Givré distingue trois appareils dont les effets sont essentiellement différents :

1° La coulisse avec barres droites ;

2° La coulisse fixe ;

3° La coulisse mobile avec barres croisées.

Une figure simple fait reconnaître quel est celui de ces appareils qui satisfera le mieux à des conditions données.

L'auteur a comparé d'abord les distributions à barres croisées et à barres droites, et les résultats ont été conformes aux règles énoncées dans le *Guide du mécanicien*.

Enfin, le cas où des calages différents sont donnés à deux excentriques a été également examiné par M. Desmousseaux de Givré, qui, en terminant, observe que ces résultats comportent diverses erreurs dont l'importance est très-variable, mais peut aisément s'apprécier dans un appareil, en examinant sa disposition, et que les machines auxquelles sa théorie s'applique le mieux, sont celles dont la distribution est la plus régulière.

M. le président, en remerciant M. Desmousseaux de Givré de sa communication, fait ressortir la simplicité des solutions données par l'auteur.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 3 novembre 1860.

(2) Il s'agit de l'équation

$$x = A \sin \omega + \cos \omega$$

par laquelle M. Philipps exprime le mouvement du tiroir en fonction des angles décrits par la manivelle.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles	à 3 jours de vue	2 1/2 0/0
—	à 90 jours....	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,

Me G. D'AUDIFFRET

On nous prie d'annoncer que M. Barthélemy Saint-Hilaire a donné sa démission de membre du Conseil de la Société de Huelva, le 21 novembre dernier.

FORGES.

Saint-Dizier, 24 novembre :

Nous n'avons encore aucun changement à signaler.

Fonte-affinage,	125	12[illegible]
Fers laminés,	2[illegible]	»
Fers battus,	280	»
Machine 21 et 20,	235	2[illegible]

Franco dans les gares de Saint-Dizier à Chaumont.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 20 novembre :

L'élévation du taux de l'escompte par la Banque d'Angleterre a causé une baisse d'environ 1 fr. 25 sur le prix des fontes. De fortes parties de numéros mélangés warrants ont été vendues à 65 fr.; mais la réaction ne s'est pas fait longtemps attendre : les prix ont gagné 10 c., et enfin notre Bourse clôture aux prix suivants :

Warrants, numéros mélangés, 65 fr.; Gartsherrie, n° 1, 75 ; Glengarnock n° 1, 67 ; Calder n° 1, 67 50 à 68 ; Blair, Eglinton et autres bonnes marques n° 1, 63 75 à 64 ; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

Nos forges et fonderies sont occupées. Voici les cours : Tôles pour chaudières, fr. 237 50 à 250 ; fers en barres, 175 à 190 ; cornières, 200 ; petits ronds pour tréfilerie, 237 50 à 250 ; feuillards, 225 ; coussinets, 100 ; tuyaux en fonte, 118 75 à 130 la tonne ; fer-blanc 1C au bois, 1re qualité, 38.

Le prix des gros charbons à vapeur vient d'être fixé à 9 fr. 35.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 14 novembre :

MÉTALLURGIE. — Le moulage est bien demandé à fr. 9, 9 25, 9 50, 9 75 et 10.

CHARBONS. — Les demandes continuent d'être très suivies en toutes espèces.

MÉTAUX.

CUIVRE. — Cuivre anglais, fr. 257 50 ; minerai, 252 ; laminé rouge, 275 ; dito jaune, 255.

ÉTAIN. — Etain Banca, fr. 357 50 ; anglais, 357 50. Sur la place de Rotterdam, on continue à tenir ferme le prix de fl. 79.

PLOMB. — Plomb brut d'Espagne, fr. 61 ; de France, 60 ; laminé, 68.

ZINC. — Zinc brut de Silésie, fr. 53. Pendant que la hausse se produit sur le métal brut, la Vieille-Montagne vient de baisser de 5 fr. les feuilles ; laminé, fr. 65 à 70.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1883 kilomètres.
1859 — 1851 —

12e année. — 47e semaine.
Du 18 au 24 novembre 1860.

120.902 Voyageurs	308.324 35
Bagages, Marchandises, etc.	900.785 34
Total	1.209.109 89
Recettes antérieures	56.056.426 91
Total	57.265.536 80
47e semaine de 1860	1.209.109 89
Semaine correspondante de 1859	1.207.974 48
Différence	1.135 41
Recettes depuis le 1er janvier 1860	57.265.536 80
— — 1859	53.387.630 89
Différence	3.877.905 91

RÉSULTAT DES RECETTES DIVISÉES PAR RÉSEAU
Du 1er janvier au 30 septembre 1860.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 septemb. 1860	33.777.197 43
Du 1er janvier au 30 septemb. 1859	30.689.127 33
Différence en faveur de 1860	3.088.070 10

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 septemb. 1860	13.150.982 44
Du 1er janvier au 30 septemb. 1859	13.088.365 89
Différence en faveur de 1860	62.616 55
Différence en faveur de 1860 pour les deux réseaux	3.150.686 65

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 18 au 24 novembre 1860.

89.288 Voyageurs	378.151 24
Bagages, Marchandises, etc.	925 255 83
Total	1.303.407 07
Semaine correspondante de 1859	1.290.062 48
Semaine correspondante de 1858	1.232.763 37
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1859	13.344 59
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	70.643 70
Recettes depuis le 1er janvier 1860	59.646.278 96
— — 1859	58.585.577 02
Différence en faveur de 1860	1.060.701 94

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Octobre 1860.
Voir le numéro du 10 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.
1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1369 —
Du 18 au 24 novembre 1860.

186.746 Voyageurs	616.759 15
Bagages et Marchandises	1.651.407 05
Total	2.268.166 20
Semaine correspondante de 1859	2.001.752 54
— — de 1858	1.769.978 44
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	266.413 66
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	498.187 76
Recettes depuis le 1er janvier 1860	90.135.048 82
— — 1859	91.599.201 71
Différence	1.464.152 89

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.
1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 461 —
Du 18 au 24 novembre 1860.

41.730 Voyageurs	94.231 45
Bagages et Marchandises	303.829 80
Total	398.061 25
Semaine correspondante de 1859	383.019 30
Différence	15.041 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	16.277.736 25
— — 1859	14.262.891 85
Différence	2.014.844 40

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1116 —
Du 18 au 24 novembre 1860.

207.830 Voyageurs	332.811 55
Marchandises, etc. — Grande vitesse	87.601 35
— — Petite vitesse	449.088 20
Total	868.591 10
Semaine correspondante de 1859	937 108 02
Différence	68.516 92
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	46.594.559 30
— — 1859	44.933.592 07
Différence	1.660.967 23

Recettes des neuf premiers mois de 1860
réparties par réseau
COMPARÉES AUX RECETTES CORRESPONDANTES DE 1859
(Impôt du dixième déduit.)

Longueur exploitée en 1860 :
Ancien réseau, 909 kil. — Réseau mixte, 287 k. — Nouv. réseau, 18 k.
Longueur exploitée en 1859 :
Ancien réseau : 909 kil. — Réseau mixte, 208 k. — Nouv. réseau, 18 k.

Réseaux.	Recettes en 1860	Recettes en 1859.	Augment. en 1860
Ancien . .	35,348,929 25	34,205,832 01	1,143,097 24
Mixte . . .	3,060,847 80	2,374,403 58	686,444 22
Nouveau . .	105,820 42	94,058 35	11,762 07
Total . .	38,515,597 47	36,674,293 94	1,841,303 53

NORD.

1860. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1859. — 961 —
Du 18 au 24 novembre 1860.

115.362 Voyageurs	320.000 10
Bagages, Marchandises, etc.	1.009.967 05
Total	1.329.967 15
Semaine correspondante de 1859	1.294.324 62
Différence	35.642 53
Recettes depuis le 1er janvier 1860	54.388.616 78
— — 1859	51.737.512 91
Différence	2.651.103 87

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 18 kilom.
Du 18 au 24 novembre 1860.

1.720 Voyageurs	1.418 85
Bagages, marchandises, etc.	3.113 98
Total de la semaine	4.532 83
Recettes depuis le 4 juin 1860	61.567 73

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —
Du 18 au 24 novembre 1860

15.423 Voyageurs	48.761 85
Bagages et Marchandises	86.633 48
Total	135.375 33
Semaine correspondante de 1859	112.521 47
Produit kilométrique annuel, en 1860	30.557 82
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 .... en plus.	20.42 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 .... en plus	58.07 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.134.041 39
— — 1859	5.860.158 35

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 249 —
Du 18 au 24 novembre 1860

39.856 Voyageurs	140.043 30
Bagages, Marchandises, etc.	379.817 06
Total	519.860 36
Canaux	45.052 98
Totaux réunis	564.913 34
Semaine correspondante de 1859	473.184 07
Différence	91.729 27

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	22.818.133 45
— — 1859	20.452.657 69
Différence	2.365.475 76

NOUVEAU RÉSEAU. — Octobre 1860
Voir le numéro du 10 novembre.

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.* }

1860. — Longueur exploitée 161 kilomètres.
1859. — — 161 —

Du 18 au 24 novembre 1860.

10.576 voyageurs	18.174 15
Bagages, Marchandises, etc.	60.110 03
Total	78.284 18
Semaine correspondante de 1859	66.803 64
Différence	11.480 54
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.271 086 18
— — 1859	2.941.354 26
Différence	329.731 92

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —
Du 18 au 24 novembre 1860

11.299 Voyageurs	23.480 39
Bagages, Marchandises, etc.	35.633 81
Total	59.114 20
Semaine correspondante de 1859	51 633 81
Différence	7.480 39
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.604.046 78
— — 1859	2.427.237 73
Différence	176 809 05

BESSÈGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 18 au 24 novembre 1860.

Voyageurs	2.012 25
Bagages, Marchandises, etc.	25 939 05
Total	27.951 30
Semaine correspondante de 1859	23.206 65
Différence	4.744 65
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.061.477 45
— — 1859	1.076.452 »
Différence	14.974 55

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 11 au 17 novembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1205 kil.
— — 1859, 1191 kil.

78.920 Voyageurs	213.586 52
Bagages et Marchandises	586.552 38
Transports militaires	102.796 20
Total	902.925 10
Semaine correspondante de 1859	993.824 55
Différence	90.899 45

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil.
— — 1859, 221 kil.

36.834 Voyageurs	75.247 85
Bagages et Marchandises	33.954 95
Transports militaires	2.732 »»
Total	111.934 80
Semaine correspondante de 1859	98.935 24
Différence	12.999 56

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1429 kil.
— 1859, 1426 kil.

En 1860	1.014.841 90
En 1859	1.092.759 79
Différence	77.917 89

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1429 kil.
— 1859, 1426 kil.

En 1860	41.057.923 65
En 1859	53.517.051 32
Différence	12.459.127 67

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab
1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859 — 1323 —

Du 11 au 17 novembre 1860

36.757 Voyageurs ....En florins	98.377 »»
1.367.594 »» quintaux Marchandises	335.924 »»
Total	434.301 »»
Semaine correspondante de 1859	431.821 »»
Différence	2.480 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.051.265 »»
— — 1859	15.853.898 »»
Différence	1.197.367 »»

Du 18 au 24 novembre 1860.

33.577 Voyageurs	90.735 »»
1.123.943 quintaux marchandises	348.635 »»
Total	439.360 »»
Semaine correspondante de 1859	400.738 »»
Différence	38.631 »»
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	17.490.634 »»
— — 1859	16.254.636 »»
Différence	1.235.998 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 11 au 17 novembre 1860.

Ligne d'Alicante.
1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

10.451 Voyageurs	69.230 24
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	10.666 98
— (petite vitesse)	183.193 48
Total de la semaine	263.090 70

Ligne de Saragosse.
Section de Madrid à Jadraque.
1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

7.268 voyageurs	14.278 04	20.479 22
Bagages, March. (gr. vit.)	1.274 09	
Marchandises (petite vit.)	4.927 09	

Ligne de Ciudad-Real.
Section d'Alcazar à Daimiel.
1860. — Longueur exploitée : 72 kilomètres.

1.285 Voyageurs	4.702 90	12.180 84
Bagages, March. (gr. vit.)	638 25	
Marchandises (petite vit.)	6.839 09	

Total des trois lignes réunies	295.750 76
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860	14.704.807 07
Total	15.000.557 83

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 18 au 24 novembre 1860.

25.778 Voyageurs	27.891 »»
Marchandises et Bagages	26.396 »»
Total	54.287 »»
Période correspondante de 1859	51.771 »»
Différence	2.516 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.858.605 09
— — 1859	2.666.359 80
Différence	192.245 29

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée 247 kilomètres.
1859. — 230 —

Du 18 au 24 novembre 1860

23.708 Voyageurs	40.091 10
Bagages, Marchandises	63.380 95
Total	103.472 45
Semaine correspondante de 1859	82.253 11
Différence	21.218 94
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.397.881 81
— — 1859	4.795.066 26
Différence	602.815 55

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres
1859. — 214 —

Du 11 au 17 novembre 1860.

30.047 Voyageurs	56.476 80
Bagages, Marchandises, etc.	42.559 54
Recettes diverses	1.125 05
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	27.497 80
Total	127.659 25
Semaine correspondante en 1859	98.785 30
Différence	28.873 95
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.777.460 26
— — 1859	6.313.832 31
Différence	535.372 05

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.
Ouverture 1er août, 22 septemb. 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.

Du 14 au 20 novembre 1860.

Voyageurs	11.951 45
Marchandises	79.616 58
Total	91.567 98
Produit annuel par kilomètre	28.104 »»
Recettes antérieures	1.246.248 30
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.337.816 35

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 4 au 10 novembre 1860

45e semaine	26.612 80
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	38.428 60
Semaine correspondante de 1859	48.688 20
Différence	10.259 60
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.845.340 55

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX ET XÉRÈS-TROCADÉRO.

Longueur exploitée : 111 kilomètres.

36e semaine, du 4 au 10 novembre.

13,230 Voyag., bagag. et marchand.	41.604 12
Recettes antérieures depuis le 1er mars	1.030.112 75
Total	1.071.716 87

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.
1860 Longueur exploitée 97 kilomètres

Du 16 au 22 novembre 1860.

10.996 Voyageurs	16.123 15
Bagages, Marchandises, etc.	16.744 50
Total	32.866 65
Semaine correspondante de 1859	26.[illegible]
Différence	6.[illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.820.371 70
— — 1859	1.432.492 60
Différence	387.[illegible]

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée 51 kilomètres

Du 11 au 17 novembre 1860.

1.948 Voyageurs	1.925 85
Bagages, articles de messagerie	306 [illegible]
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	5.924 [illegible]
Total de la semaine	8.155 [illegible]
Recettes antérieures	376 [illegible]
Total général	385.[illegible]
46e semaine de 1860	8.155 [illegible]
Semaine correspondante de 1859	4.[illegible]
Différence	3.614 [illegible]

CHEMIN DE FER DU CENTRE

ECAUSSINES A ERQUELINES

Recettes du mois d'octobre 1860	52.837 [illegible]
— — 1859	31.[illegible]
Différence	21.[illegible]

Augmentation dans les recettes depuis le 1er janvier 1860 au [illegible]
Fr. 177,727 55

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine de novembre 1860	6.200 [illegible]
— — 1859	9.391 03
Différence	3.159 [illegible]

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860	Augmentation 0/0
Octobre	144.572 60	120.165 38	14.407 22	[illegible]
10 1ers mois	1.138.167 97	974.269 95	163.898 02	[illegible]

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1860	Recettes 1859	Augmentation en 1860.	Augmentation 0/0
Octobre	1,403,904 15	1,261,520 57	142,383 [illegible]	11.[illegible]
10 1ers mois	12,609,177 15	11,538,232 77	1,070,944 38	[illegible]

OMNIBUS DE PARIS

Du 18 au 24 novembre 1860

		Par journée d'omnibus de Paris.	Par journée d'omnibus de Banlieue
Recettes	247.749 40	73 74	42 91
Semaine correspondante de 1859	229.848 25	71 38	39 66
Recettes depuis le 1er janvier 1860	12.871.950 10	83 31	48 21
Période correspondante de 1859	13.170.001 25	85 73	54 [illegible]
Différence	298.051 15	2 42	6 32

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

AMORTISSEMENT.

Le mardi 11 décembre 1860, à dix heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, au tirage au sort de différents titres remboursables au compte de l'exercice 1860, et dont les nombres sont indiqués ci-après :

1° 615 actions ;

2° 126 obligations à 0/0 du 1er emprunt d'Orléans ;

3° 26 obligations à 0/0 du 2e emprunt d'Orléans ;

4° 3,472 obligations de l'emprunt 3 0/0 d'Orléans,

Savoir :

326 obl. 1852 (1re partie de l'emprunt);
281 obl. 1854 (2e partie de l'emprunt);
324 obl. 1855 (3e partie de l'emprunt);
360 obl. 1856 (4e partie de l'emprunt);
1,258 obl. 1857 (5e partie de l'emprunt);
676 obl. 1859 (6e partie de l'emprunt);
240 obl. 1860 (7e partie de l'emprunt);

5° 525 obligations 30/0 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central,

Savoir:

175 obligations de la série A ;
175 — B ;
175 — C.

Paris, le 24 novembre 1860.

Le directeur,
C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Avis aux porteurs d'obligations.

Depuis le 1er décembre courant, le semestre d'intérêts échu pour les obligations 5 0/0 et 3 0/0 de la Compagnie, est payé à l'administration, de 10 à 3 heures, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés.

Les coupons des obligations au porteur à détacher des titres sont :

Obligations 5 0/0, coupon n° 17, de 12 fr. 50, réduit à 12 fr. 17.

Obligations 3 0/0, coupon H, de 7 fr. 50, réduit à 7 fr. 30.

La valeur intégrale des coupons est payée aux porteurs de certificats nominatifs.

AVIS.

Le gouvernement de S. S. le pape, n'ayant encore remis à MM. de Rothschild frères, jusqu'à ce jour, qu'une partie du montant des coupons de rentes de l'emprunt pontifical, échéant le 1er décembre, messieurs les porteurs seront immédiatement prévenus, dès que la totalité des fonds nécessaires aura été remise, de l'époque à laquelle le paiement des coupons pourra avoir lieu.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENEVE

Le jeudi 20 décembre 1860, à deux heures précises, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue Laffitte, 17, au tirage au sort des obligations de la Compagnie qui sont à amortir pour l'exercice 1860, savoir :

172 obligations de l'emprunt de 1855;
108 — — de 1857.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé, à raison de 500 fr., à partir du 2 janvier 1861.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 125 fr. par action, afférent à l'exercice 1859-60, arrêté par l'assemblée générale du 26 novembre, sera payé, à la caisse de la Société, rue le Peletier, 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du dixième et dernier coupon I, de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres, pour les actions nominatives.

Il sera délivré une nouvelle feuille de dix coupons (exercices 1860-61 à 1869-70) sur la présentation des titres au porteur.

Paris, le 28 novembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. GIRLAIN

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que le mercredi 5 décembre prochain, à deux heures, il sera procédé, dans la salle des séances du conseil, station d'Atocha, à Madrid, en présence du délégué du gouvernement, au tirage au sort des obligations qui doivent être amorties, à partir du 1er janvier prochain, savoir :

205 titres de la 1re série ;
205 — 2e —
205 — 3e —

Les numéros des obligations favorisées par le sort seront publiés dans les journaux qui ont inséré le présent avis.

CHEMINS DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le tirage au sort de celles qui doivent être remboursées le 1er janvier 1861, aura lieu, en séance publique, le lundi 17 décembre prochain, à une heure du soir, au siége de la Compagnie, à Madrid, calle del Turco, 6.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie royale des chemins de fer portugais a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Compagnie, un dernier appel de 300 fr. par action, exigible du 1er au 15 janvier 1861.

Les actions ne seront admises à la cote officielle que libérées du versement intégral de 500 fr.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué ce versement de 300 fr. appelés, au 15 janvier prochain, sera passible d'un intérêt de retard égal à celui du produit statutaire des actions. Cet intérêt courra, à dater du 1er janvier, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin ;

A Londres, chez M. G.-E. Balleras y Compana, 23, Philipot Lane ;

A Lisbonne, chez M. Roldan, banquier ;

A Madrid, chez M. José de Salamanca.

Le coupon de 8 fr. par action à échoir le 1er janvier prochain, sera accepté en déduction du versement à effectuer.

MM. les actionnaires sont prévenus que la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 200 fr. leur soit faite pour un an ou pour un délai moindre, à leur volonté.

Ils pourront, en conséquence, en faisant leur versement de 100 fr., demander dans le même bureau une avance de 200 fr. par action, contre dépôt de leurs titres.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

Le Conseil d'administration a l'honneur d'annoncer que la vente des actions de la Compagnie, en retard de versement, et dont les numéros ont été publiés, conformément à l'art. 11 des statuts, dans le *Droit* et la *Gazette des tribunaux*, le 19 octobre dernier, n'ayant pu être effectuée le 24 novembre à Genève, selon le mode indiqué, par suite de dispositions réglementaires, aura lieu définitivement à la Bourse de Paris, par le ministère du syndic des agents de change, le lundi 10 décembre prochain et jours suivants, si besoin était.

Les numéros des actions seront affichés à la bourse, pendant les sept jours qui précéderont la vente.

Les actionnaires en retard seront encore admis à se libérer jusqu'au 7 décembre au soir.

FONDS AMÉRICAINS

M. S. de Neufville, 9, rue Cadet, prévient les porteurs de fonds américains qu'il paie les coupons trente jours avant l'échéance, et qu'il achète et vend ces titres. Il vend également des traites sur les différentes places des Etats-Unis.

Avis aux actionnaires
DE LA
COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

L'assemblée générale ordinaire a, dans sa séance de ce jour, pris connaissance de l'inventaire établi au 31 août 1860, et fixé le dividende de l'exercice 1859-60 à 25 fr. par action, en laissant au crédit du compte de profits et pertes annuels une somme de fr. 262,636 36.

Un à-compte de 10 fr. par action ayant déjà été distribué le 31 mai dernier, il reste à distribuer 15 fr. par action, que MM. les actionnaires pourront toucher, dès le 15 novembre courant, sur la présentation de leurs titres :

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Ce, banquiers, rue Lafont ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers ;

Et à Rive-de-Gier, au siége social.

Il sera fait une retenue de 15 centimes pour chaque action au porteur, en remboursement des droits de timbre avancés par la Compagnie.

Rive-de-Gier, 15 novembre 1860.

CH. RAABE et Ce.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 4 novembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 11 novembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La lutte a été très-vive cette semaine entre les acheteurs et les vendeurs, ces derniers s'efforçant toujours de rejeter la rente au-dessous de 70 fr. Au fond, la situation n'a pas changé ; c'est toujours le découvert qui est mis en demeure de livrer ou de payer ses différences et de reporter. La situation de la place pousse à la hausse, et les craintes qu'on avait eues ou qu'on avait affecté d'avoir à l'occasion de certains besoins de numéraire n'avaient déjà plus de raison d'être quand est arrivée la nouvelle officielle que la Banque d'Angleterre avait abaissé de 1 0/0 le taux de son escompte. On savait déjà même, avant cette décision, que les inquiétudes n'existaient plus à Londres, et c'est en vain qu'on a mis en avant d'autres motifs tirés des nouvelles de Chine ou d'Amérique. Les fonds anglais sont très-fermes et on partage ici la confiance qui n'a pas eu de peine à prendre le dessus à Londres.

En résumé, le marché financier est dans les meilleures conditions pour une hausse décisive, et il est impossible qu'on ne sente pas en liquidation l'influence d'un coupon de 1 50 qui va réduire le cours actuel du 3 0/0 à environ 68 70.

Nous retrouvons, d'ailleurs, la rente à la fin de cette semaine comme à la fin de la semaine dernière, de 30 à 35 c. au-dessus de 70, et très-ferme à ces cours. Les chemins de fer et le Crédit mobilier n'ont pas eu non plus de grandes variations. Parmi les valeurs industrielles, on a particulièrement remarqué la hausse de la Caisse générale des chemins de fer.

Samedi.— Malgré les liquidations du samedi, les affaires étaient peu actives ; chacun gardait ses positions sans prévoir de grands mouvements. Cependant l'approche du coupon doit donner de l'élan au cours de la rente. Le 3 0/0, à 70 20 à cette époque de l'année, n'est en réalité qu'à 68 80, et certes ce prix est loin de correspondre à une situation qui, sous tous les rapports, s'améliore chaque jour. Les deux dépêches de Londres n'accusaient aucun changement sur les consolidés. Le 3 0/0 a débuté à 70 10 et s'est tenu longtemps de 70 15 à 70 20. Les cours se sont ensuite raffermis, et il y a eu des demandes à 70 12 1/2. Le Mobilier était très-ferme à 770. Les chemins étaient sans changement sur les cours de la veille et avaient un peu plus de fermeté vers la fin de la Bourse. L'Orléans, à 1,390 ; le Nord, à 985; l'Est, à 612 50; le Lyon, à 910; le Midi, à 525; le Genève, à 400 ; les Autrichiens, à 516 25 ; les Lombards, à 490 ; le Saragosse, à 553 75 ; le Séville à Xérès, à 517 50. Les obligations étaient très-bien tenues ; on demandait celles des Romains à 240. Les valeurs financières et industrielles donnaient lieu à peu de transactions aux cours précédents.

Lundi. — Les deux dépêches de Londres n'accusent pas de changement sur les consolidés. Le 3 0/0 a débuté à 70 45, s'est élevé à 70 55 et s'est tenu pendant assez longtemps à 70 50, ce qui a donné lieu à un débat très-vif ; mais enfin vers une heure les demandes l'ont emporté sur les offres, et la rente a pris le cours de 70 65. Le Mobilier a pris une large part au mouvement et a été négocié à 780. Les chemins sont plus calmes. L'Orléans est à 1,395 ; le Nord, à 987 50 ; l'Est, à 615 ; le Lyon, à 917 50; le Midi, à 525; l'Ouest, à 570; les Autrichiens, à 520 ; le Genève, à 410 ; les Lombards, à 492 50 ; le Saragosse, à 555 ; le Séville-Xérès, de 517 50 à 520. La Banque de France est à 2,950; le Crédit foncier, à 920; le Comptoir d'escompte, à 650. Les actions nouvelles de cet établissement sont recherchées à 630; la Caisse générale des chemins de fer de 305 à 307 50. Les obligations sont très-fermes de 305 à 307 50 ; celles des chemins romains sont recherchées à 240; il y a aussi des demandes sur celles de Montblanch à Reuss, à 243 75. Il y a eu une grande animation jusqu'à la clôture : il s'est échangé de grandes quantités de rentes et de valeurs, sans que les demandes se soient ralenties. La clôture s'est ainsi faite en général dans les plus hauts cours du jour. Le 3 0/0 est resté à 70 60; le Mobilier, à 780; l'Orléans, à 1,395 ; le Nord, à 990 ; le Lyon à la Méditerranée, à 916 25 ; les Autrichiens, à 520.

Mardi. — On a ouvert à 70 45, et presque aussitôt la baisse s'est déclarée. Le 3 0/0 est descendu rapidement à 70 20 ; quelques efforts l'ont fait rétrograder à 70 15, et il a repris à 70 25 en clôture. Le comptant a débuté à 70 50, et fermé à 70 10, en baisse de 45 c. Ce mouvement était tellement contraire aux prévisions générales et aux dispositions du marché, hier encore si ferme, que les acheteurs ont été tout d'abord surpris et ont vendu un peu à l'aventure. Les fonds anglais étaient calmes ; ils sont venus à 93 5/8 sur les deux cotes, avec 1/8 de réaction. La rente 4 1/2 s'est tenue de 96 30 au début à 96 25 en clôture. La Banque de France a fléchi de 5 fr. à 2,945. Le Comptoir d'escompte s'est tenu à 647 50, le Crédit foncier, à 920; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 112 50. La Caisse générale des chemins de fer a monté à 318 75. Le Crédit mobilier a fléchi de 13 75 à 765 ; il avait ouvert à 775. Les actions des chemins de fer se sont négociées à peu de distance des cours d'hier. Le jeu de la spéculation étant moins actif sur ces valeurs, elles devaient être moins affectées que la rente. L'Orléans se négociait à 1,390 ; le Nord ancien, à 987 50; le nouveau, à 895 ; l'Est, à 611 25; le Lyon, à 910; le Midi, à 522 50; l'Ouest, à 565 ; le Genève, à 405 ; le Victor-Emmanuel, à 395; les Autrichiens, à 510; les Lombards, à 488 75 ; le Dauphiné, à 580; les Ardennes, à 437 50 ; les chemins romains, à 335; le Séville-Xérès, à 520; le Pampelune, à 485; le Barcelone, à 460.

Mercredi. — Le début de la Bourse était meilleur que la fin de la Bourse précédente ; les offres avaient cessé, et la rente avait une tendance à s'améliorer ; on a coté à l'ouverture 70 20, mais on n'a pas tardé à atteindre 70 30. Les affaires sont restées calmes à ce dernier cours jusqu'à la réponse des petites primes, qui ont été répondues à 70 27 1/2 ; après la réponse des offres nombreuses sont arrivées sur le marché. Le 3 0/0 est tombé en quelques instants à 70 15 ; on parlait de mauvaises nouvelles financières de Vienne. La clôture s'est faite à 70 20. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié à 2,945. Le marché des chemins est resté sans affaires, à l'exception des chemins lombards et autrichiens. Les affaires sont restées également calmes sur le Crédit foncier. Le Crédit mobilier a varié de 767 50 à 773 75, à terme. Au comptant, cette valeur a monté de 7 50, et est restée à 772 50. L'Orléans ferme à 1,388 75; le Lyon, à 908 75 ; le Nord, à 986 25 ; l'Est, à 612 50 ; l'Ouest, à 565 ; l'Autrichien, à 510, et le Lombard, à 492 50. On a négocié les Messageries à 656 25 ; les Omnibus de Paris, à 930 ; les Omnibus de Londres, à 40 ; les Rivoli, à 140; les Caisse Mirès, à 318 75 ; les Gaz de Paris, à 815 ; les Ports de Marseille, à 138 75 ; les Voitures, à 72 50, et le Comptoir Bonuard, à 47 50.

Jeudi.— Par suite des efforts de la spéculation à la baisse, la rente, qui avait débuté à 70 30, a d'abord été rejetée à 70 10. Mais alors une nouvelle est venue surprendre les opérateurs. C'est l'abaissement du taux de l'escompte à la Banque d'Angleterre réduit de 6 à 5 0/0. Aussitôt la rente a repris à 70 30 et 32 1/2, et c'est sur ce cours que la lutte a recommencé avec acharnement, et il y a eu des opérations considérables sur la rente. Le Mobilier a repris à 770. Les chemins sont fermes à leurs prix d'hier. L'Orléans était à 1,385 ; le Nord à 987 50 ; l'Est, à 612 50 ; le Lyon, à 910 ; le Midi, à 521 25 ; les Autrichiens, à 505 ; les Lombards, à 486 25. Les chemins espagnols étaient calmes, le Saragosse, à 553 75; le Pampelune, à 485 ; le Séville, à 520. On négociait la Banque de France à 2,935 ; le Foncier, à 915 ; la Caisse générale des chemins de fer, à 317 50. Pas de changement sur les obligations. La fin de la Bourse était excellente. Les demandes ont pris décidément le dessus, et la clôture s'est opérée dans les plus hauts cours. Le 3 0/0 est resté à 70 35; le Mobilier, à 776 25; l'Orléans, à 1,388 75 ; le Nord, à 987 50 ; le Lyon à la Méditerranée, à 912 50 ; les Autrichiens, à 511 25.

Vendredi.— C'est le jour de la réponse des primes échangées pendant le mois ; cette réponse s'est faite à 90 35. A ce cours le découvert se trouve débordé, néanmoins le report se maintenait encore sur la rente à 15 et 17 c. Le prix des reports sur les actions de chemins de fer est très-faible ; il est de 2 75 pour l'Orléans, 1 75 pour le Nord ancien, 1 fr. pour l'Est, 2 fr. le Lyon, 1 25 le Midi; 1 50 le Genève, 1 25 l'Autrichien, 1 75 les Lombards, 1 25 le Saragosse.

Après les reports il y avait peu d'achats; on cotait l'Orléans à 1,388 75, le Nord ancien, à 987 50, l'Est, à 612 50, le Lyon-Méditerranée à 912 50, le chemin de la Croix-Rousse, à 95, les Autrichiens faisaient 510, les Lombards, 486 25, le Barcelone, 460, les Saragosse, 553, Séville, Xérès, 520. Il y avait des affaires en obligations. Le 3 0/0 a fermé au cours de la réponse des primes, soit 70 35, sans changement sur la veille. Le Crédit mobilier a varié entre 775 et 778 75, la Caisse des chemins de fer était bien tenue de 315 à 318 75.

F. GAIMARD.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	317 50	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	745 »	6.000	500	»		13 50
Civ.	Omnium lyonnais	422 50	7.500	1/7500	»	janvier juillet	30 »
B	Comptoir V.-C. Bonnard et Ce.	48 75	200.000	100	»	février	néant
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs.	112 50	7.000	100	»	[illegible]	7 50
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	[illegible]	12.500	[illegible]	avril	néant.
A	Sécurité	»	[illegible]	5.000	[illegible]		»
A	Union des ports	»	1.[illegible]	5.000	[illegible]	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.[illegible]	5.000	[illegible]	février	néant.
A	Océan	»	[illegible]	5.000	[illegible]		[illegible]
A	Chambre d'assurances	»	[illegible]	5.000	[illegible]	février	»
A	Mélusine	»	[illegible]	5.000	[illegible]	mars	»
A	Vigie	»	[illegible]	5.000	[illegible]		[illegible]
A	Sauvegarde	»	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Centrale	»	1.[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	1.[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	[illegible]	5.000	[illegible]		[illegible]
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	[illegible]	5.000	»	avril	[illegible]
A	Phénix	2[illegible] 0/0 b.	1.[illegible]	1.000	»	[illegible]	[illegible]
A	Nationale	»	2.[illegible]	5.000	[illegible]	mars	[illegible]
A	Union	»	2.[illegible]	5.000	[illegible]	avril	240 »
A	Soleil	»	4.[illegible]	5.000	[illegible]	avril	800 »
A	France	60 0/0 b.	2.[illegible]	5.000	[illegible]	avril	250 »
A	Urbaine	16 0/0 b.	1.[illegible]	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Providence	»	2.[illegible]	2.500	[illegible]	avril	150 »
A	Aigle	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	300 »
A	[illegible]	»	6.[illegible]	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	50 »
A	Nord	»	2.[illegible]	1.000	[illegible]	avril	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	40 0/0 b.	5.[illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	200 »
A	Union	»	2.[illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	150 »
A	Phénix	2 0/0 p.	[illegible]	3.000	[illegible]	tous les ans	30 »
A	Caisse paternelle	»	13.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4500	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	[illegible]	34.000	500	»	janvier juillet	51 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	1/34000	»	juin	30 »
C	Omnibus de Lyon	70 »	[illegible]	100	10		néant.
C	Omnibus de Londres	10 »	[illegible]	[illegible]	»		néant.
C	Ce imp. des Voitures de Paris.	72 50	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1125 »	10.125	1.250	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	92 50	[illegible]	1/[illegible]	»	juin	[illegible] 31
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.200	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	— act. de jouissance	[illegible]	27.200	1/27200	»	juin	12 [illegible]
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.000	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	»	février août	300 »
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11.550	1.000	»		50 [illegible]
C	Scarpe inférieure	[illegible]	2.[illegible]	1.000	»		»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.000	1.000	»		[illegible]
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.000	533 33	»		néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	437 50	30.000	1/30000	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	7.000	1.000	»		15 »
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	44 »
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»		5 1/2 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	4.000	1.000	»		5 4/10 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Ce.	205 »	10.000	500	»	janvier juillet	21 20
C	Marc-Fraissinet et Ce.	400 »	»	»	»		»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	635 »	48.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	— (actions nouvelles)	[illegible]	32.000	500	250		[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.500	1/17500	»		néant.
A	Compagnie de navigation mixte.	[illegible]	21.000	1/[illegible]	»		»
C	Armements Barbey et Ce.	[illegible]	30.000	[illegible]	»	mars septemb.	[illegible]
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	[illegible]	3.600	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	[illegible]	2.800	1.000	»	avril	»
Civ.	Monceaux-Saint-Étienne	[illegible]	2.800	300	»		40 »
C	Blanzy	[illegible]	30.000	500	»	février août	32 »
A	[illegible]	[illegible]	1.500	1/1500	»		néant.
A	Chazotte	[illegible]	5.000	1/5000	»		[illegible]
A	Loire et Loire	[illegible]	1.850	1/1850	»		»
A	Épinac	[illegible]	2.[illegible]	1.200	»	décembre	125 »
A	Loire	1[illegible]	80.000	1/[illegible]	»		12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	123 75	80.000	1/80000	»		[illegible]
A	Saint-Étienne	1[illegible] 25	80.000	1/80000	»		[illegible]
A	Rive-de-Gier	210 »	80.000	1/80000	»		1[illegible]
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»		»
A	Grand'Combe	745 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
C	Lalleux et France	10 »	»	500	»		»
A	Carmaux	310 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	2[illegible]
C	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	500	»		20 »
A	Houillères réun. à Quarégnon	[illegible]	6.720	250	»		néant.
A	Charbonnages belges	402 50	30.400	500	»		15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	[illegible]	500	»		néant.
C	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»		17 50
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	13 75	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	[illegible]	9.000	1/9000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère.	[illegible]	10.[illegible]	1/10000	»		néant.
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	3[illegible]	60.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	8.000	1.000	»		[illegible]
A	Stolberg et Westphalie, privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	405 »	3.500	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc non privil.	145 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	5[illegible]	30.000	1/30000	»		40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	102 50	28.000	600	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»		»
C	Basse-Indre	[illegible]	3.000	500	»	avril octobre.	20 »
C	Châtillon et Commentry	2[illegible] 50	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	[illegible]	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge Nord	[illegible]	8.000	1/8000	»		50 »
C	Fourchambault	225 »	50.000	1/50000	»		12 »
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	51.000	1/51000	»	[illegible] octobre	31 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»		néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	720 »	16.000	1/16000	»		6[illegible]
C	Firminy	2[illegible]	»	250	»		2[illegible]
C	Pont-Évêque (Vienne)	19[illegible]	»	500	»		»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	600 »	12.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1250 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Ce.	6[illegible] 75	14.000	500	»	septemb. mars	50 »
C	Chameroy et Ce.	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Gandillot et Ce.	[illegible]	2.350	355	»		»
C	Christofle et Ce.	[illegible]	4.000	500	»		75 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	400 »	21.500	1/21500	»		18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	1[illegible] 75	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	201 25	200.000	250	125		néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	[illegible]	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	85 »	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	102 50	18.000	1/18000	»	avril octobre	8 85
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Beaulieu, Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	1.000	»	1er juin	60 »
C	Calais	[illegible]	1.100	1.000	»		25 »
C	Cherbourg	[illegible]	800	500	»		45 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	1.050	1/1050	»		100 »
A	Lyon	2[illegible]	7.000	1/7000	»	janvier juillet	1[illegible]
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1000 »	2.400	1/2400	»		75 50
A	Metz	[illegible]	1.000	1/1000	»		100 »
C	Reims	[illegible]	»	»	»		»
C	Vienne	[illegible]	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	31 25
	FILATURES.						
A	Malerly (Amiens)	487 50	8.000	500	»	août	33 »
C	Cohin	[illegible]	18.000	500	»	janvier juillet	37 »
C	Saint-Lamère	[illegible]	1.400	500	»		»
A	Pont-Rémy	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	37 »
	JOURNAUX						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»		125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	140	2.500	»		»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	13500 »	2.400	1/2400	»		7[illegible]
C	Montluçon	[illegible]	24.000	500	»		néant.
A	Oignies (Belgique)	445 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Ce. Vidanges	[illegible]	21.592	500	»		20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Cholet et Ce.	[illegible]	10.000	100	»		néant.
A	Compagnie générale des Eaux	1[illegible]	80.000	250	»		10 »
C	2 cirques (L. Dejean et Ce.)	[illegible]	7.500	500	»	5 févr. juillet	10 »

Pair d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement.	Intérêts	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
[illegible]	Ce imp. des Voitures de Paris.	[illegible]	27.000	125	56		5 »
500	Ports de Marseille	301 25	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	3[illegible] 25	12.000	500	[illegible]	avril octobre	40 »
»	Loire, anciennes	[illegible]	»	1.250	»		50 »
»	— nouvelles	1[illegible]	1[illegible]	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	[illegible]	1.200	72	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	270 »	6.500	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
1[illegible]	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	450 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	[illegible]	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	2[illegible]	25.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	[illegible]	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
285	— nouvelles	272 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce.	419 »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	537 50	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	473 75	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	[illegible]	21.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	345 »	3.000	300	41	15 mai nov.	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 24 AU 30 NOVEMBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Compt.	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
1475	2525	99	300.000	500	»	61 fr. pour 1859.	avril 1860...	[illegible]	1390 ..	1395 75	1395 ..	1395 ..	1387 50	1387 50	1385 75	1387 50	1387 50	1388 75	1390 ..	[illegible]
919	1585	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	juillet 1860..	Nord ancien	965 ..	966 25	967 50	[illegible]	967 50	968 75	966 25	967 ..	968 75	967 50	966 75	967 50
»	»	»	83.333	400	200	4 0/0	juillet 1860..	Nord nouveau	842 50	...	837 50	840 ..	846 ..	...	850 ..	855 ..	...	...	845 ..	...
»	»	»	41.667	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	904 25	...	850 ..	...	851 25	...	850 ..	...	850 ..	...	...	...
1618	1930	99	500.000	500	»	38 70 pour 1859.	mai 1859...	Est	612 50	612 50	612 50	615 ..	611 25	610 ..	612 50	612 50	612 75	610 ..	611 25	511 25
1163	3994	»	693.100	500	»	62 50 pour 1859.	mai 1859...	Paris-Méditerranée.	908 75	913 50	917 50	916 25	910 ..	911 25	908 75	910 ..	912 50	912 50	912 50	911 25
793	1621	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859	juillet 1860..	Midi	523 75	523 75	527 50	526 75	522 50	525 ..	525 ..	525 ..	525 ..	525 ..	523 75	521 25
1188	2104	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	avril 1860..	Ouest	567 50	567 50	567 50	567 50	565 ..	570 ..	565 ..	...	565 ..	565 ..	562 50	563 ..
219	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	403 ..	405 ..	412 50	410 ..	415 ..	403 75	405 ..	403 ..	407 50	405 ..	405 ..	406 ..
52	52	99	35.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	90 ..	..	88 75	91 25	90 ..	..	90 ..	..	90 75	..	90 75	..
134	185	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1860..	Dauphiné	580 75	585 ..	585 ..	582 50	580 ..	580 ..	...	580 ..	587 50	...	580 ..	...
134	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860..	Ardennes ancien	...	...	430 ..	430 ..	...	...	...	...	...	...	437 50	...
»	»	»	84.000	500	250	...	juillet 1860..	Ardennes nouveau	...	...	...	...	437 50	...	...	...	...	...	...	...
1323	1341	99	400.000	500	»	30 21 pour 1859.	juillet 1860..	Chemins autrichiens	516 25	517 50	518 75	520 ..	510 ..	511 25	506 ..	506 25	510 ..	511 25	508 75	510 ..
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860..	Victor-Emmanuel.	395 ..	392 50	397 50	395 ..	395 ..	392 50	395 ..	395 75	395 ..	391 50	394 75	395 ..
»	4102	99	600.000	500	250	5 0/0	13 juill. 1860	Russes 250 fr. payés).	440 ..	455 ..	...	455 ..	...	455 ..	451 25	452 50	452 50	451 25	455 ..	452 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)...	...	445 ..	447 50	...	445 ..	...	446 25	...	443 75	443 75	445 ..	...
80	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860...	Ouest suisse	287 50	»	210 ..	»	210 ..	»	...	»	...	»	...	»
306	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860.	Central suisse	...	»	450 ..	»	...	»	...	»	...	»	...	»
..	187	99	55.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	487 50	...	480 ..	...	485 ..	...	485 ..	...	485 ..	...	485 ..	...
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante.	552 ..	553 75	552 50	555 ..	555 ..	552 50	555 ..	552 50	557 50	555 ..	553 75	552 50
184	364	99	90.000	525	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	458 75	458 75	465 ..	457 50	466 ..	458 75	457 50	460 ..	460 ..	460 ..	450 ..	...
»	619	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859..	Romains	340 ..	...	330 ..	...	335 ..	333 ..	335 ..	...	340 ..	...	335 ..	...
1396	133	99	750.500	500	150	...	mai 1860...	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	490 75	490 ..	494 50	494 25	498 75	488 75	483 50	480 25	487 50	488 75	486 25	[illegible]
»	»	99	36.000	500	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	132	99	47.500	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	515 ..	515 ..	520 ..	520 ..	520 ..	517 50	517 50	520 ..	520 ..	520 ..	520 ..	[illegible]
»	723	99	200.000	500	...	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne.	497 50	497 50	497 50	497 50	495 ..	498 75	497 50	498 ..	497 50	498 50	498 50	[illegible]
»	»	99	5.000	500	200	5 0/0	juillet 1860.	Guill.-Luxembourg	340 ..	...	340 ..	...	340 ..	...	...	...	...	...	...	...

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations.	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser.	Prix de remboursement.	Époques des tirages.	Intérêts par an.	Époques des paiements.	Noms des compagnies.	24	26	27	28	29	30
1848	5.000	1938	350	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	...
1842-1849	12.000	1901	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1841	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	1045 ..	1045
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1843	6.400	1903	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	850 ..	...	...	...
•	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.538	1903	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	1015 ..	...	[illegible]
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	980 ..	...	...	...	...	[illegible]
1852	30.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1045 ..	1045 ..	...	1045 ..	...	...
1847-1854	28.750	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1851	24.000	1905	500	»	625	mai	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	485 ..	490 ..	...	...	...	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	505 ..	...	...	...	...	...
1853	120.000	1954	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	515 ..	510 ..	505 ..	510 ..	512 50	[illegible]
1852	382.929	1958	divers	»	650	mai.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	500 ..	501 25	501 25	501 25	503 50	[illegible]
•	5.000	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	1015 ..	...	...
1845	8.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1855	255.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	303 75	305 ..	304 50	303 75	303 75	[illegible]
1852	63.643	1902	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	[illegible]	...	...
1855	264.930	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	315 ..	310 ..	310 ..	311 25	309 75	[illegible]
1852-1860	1.400.000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	306 25	309 25	307 50	307 50	309 75	[illegible]
1854-1860	720.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	310 ..	310 ..	310 ..	308 75	310 ..	[illegible]
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	301 50	301 25	302 50	303 75	303 ..	[illegible]
1857-1860	137.893	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	303 75	[illegible]
•	750.000	1955	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	305 ..	303 75	303 75	303 75	303 75	[illegible]
•	1.340.000	1955	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	304 50	302 50	303 75	301 25	302 50	[illegible]
•	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	305 ..	301 50	300 25	302 ..	303 75	[illegible]
•	640.700	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi ... gar.	301 ..	302 50	302 50	301 25	304 ..	[illegible]
•	22.810	1954	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...
1857	650.000	1960	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	301 75	303 75	303 75	306 ..	303 75	[illegible]
•	151.000	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	[illegible]
•	110.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné ... gar.	302 50	303 75	301 25	303 75	301 75	...
1858	1.200.000	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	302 50	306 50	307 50	307 50	307 50	[illegible]
•	618.375	1946	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	260 ..	260 ..	260 ..	260 ..	260 ..	[illegible]
1857	470.652	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	253 ..	255 ..	253 75	253 75	253 ..	[illegible]
1858	»	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	260 ..	260 ..	258 75	258 75	260 ..	[illegible]
1860	»	1963	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	250 ..	251 25	250 ..	250 ..	250 ..	[illegible]
1858	100.000	1963	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	254 25	260 25	257 50	258 75	253 75	[illegible]
1859	24.576	1957	300	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	260 ..	260 ..	260 ..	260 ..	260 ..	...
1859	»	1906	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Jerez	263 75	263 ..	263 ..	265 25	264 75	...
•	200.[illegible]	1958	divers.	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	252 50	251 25	253 75	252 75	251 25	251 ..
•	100.[illegible]	1937	140	»	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	90 ..	92 50	91 25	90 ..	91 25	[illegible]
•	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	245 ..	245 ..	243 75	245 ..	245 ..	245 ..
1860	82.500	1967	240	»	500	»	[illegible] ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	235 ..	237 50	236 25	[illegible]	...	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Dénomination.	Samedi 24 Comptant.	Samedi 24 Terme.	Lundi 26 Comptant.	Lundi 26 Terme.	Mardi 27 Comptant.	Mardi 27 Terme.	Mercredi 28 Comptant.	Mercredi 28 Terme.	Jeudi 29 Comptant.	Jeudi 29 Terme.	Vendredi 30 Comptant.	Vendredi 30 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	70 35	70 30	70 55	70 60	70 10	70 25	70 15	70 20	70 40	70 35	70 35	70 [illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 sept. 1860	96 10	.. ..	96 45	.. ..	96 25	.. ..	96 75	96 50	96 45	.. ..	[illegible]	[illegible]
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2850 ..	»	2850 ..	»	2845 ..	»	.... ..	»	2843 ..	-	[illegible]	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1860	640 ..	...	640 ..	... ..	647 50	...	640 ..	...	640 ..	...	[illegible]	...
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	918 75	...	920 ..	920 ..	920 ..	920 ..	[illegible]	920 ..	913 ..	913 ..	[illegible]	[illegible]
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1860	487 50	...	485 75	...	490 75	...	488 75	...	490 ..	...	[illegible]	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	467 50	...	465 75	...	467 50	...	467 50	...	467 50	...	[illegible]	[illegible]
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	98 75	»	98 75	»	100 ..	»	100 ..	»	98 75	»	98 75	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1860	98 25	»	98 25	»	98 25	»	98 25	»	98 ..	»	98 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov 1860	1015 ..	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1015 ..	»	1016 ..	»
— Ob. commun. 500 fr. 3 0/0 25 fr. p. jouiss. novemb. 1860	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»	445 ..	»
Crédit industriel et commercial, jouissance juillet 1860	587 50	...	570 ..	...	565 75	...	568 75	...	568 75	...	570 ..	...
Société générale de Crédit mobilier, tout payé juillet 1860	771 25	773 50	770 25	775 ..	766 ..	767 50	772 50	768 75	777 50	776 25	[illegible]	771 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	... ..	»	1115 ..	»	1115 ..	»	1120 ..	»	1120 ..	»	1120 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 ..	»	473 75	»	473 75	»	475 ..	»	475 ..	»	475 75	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	228 75	»	230 ..	»	230 ..	»	230 ..	...	228 75	»	228 75	»
FONDS ÉTRANGERS												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 3/8	»	93 3/8	»	93 5/8	»	93 3/8	»	93 3/8	.. ..	93 3/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1860	95 1/8	»	.. ..	»	96 7/8	»	.. ..	»	96 7/8	»	.. ..	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	80 25	80 40	80 30	.. ..	80 25	.. ..	80 ..	.. ..	79 80	79 80	79 ..	.. ..
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	»	51 25	»	51 ..	»	51 ..	»	51 ..	»	.. ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	75 ..	»	.. ..	»	75 ..	»	75 ..	»	75 ..	»	.. ..	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	79 ..	»	79 ..	»	78 3/4	»	77 1/2	»	77 1/4	»	78 ..	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr payés jouissance juillet 1860	493 75	493 75	495 ..	495 ..	495 ..	493 75	493 75	492 50	491 25	490 30	490 ..	492 50
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	40 5/8	.. ..	40 3/4	.. ..	40 1/2	.. ..	41 1/8	.. ..	40 1/4	.. ..	40 5/8	.. ..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	49 1/4	»	.. ..	»	49 1/4	»	49 1/4	»	49 1/4	»	49 1/4	»
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	48 3/8	.. ..	49 1/2	.. ..	49 1/4	.. ..	49 1/8	.. ..	49 1/4	.. ..	49 1/4	.. ..
D° Intérieur, jouissance juillet 1860	48 3/4	48 1/2	48 3/4	.. ..	48 3/4	48 1/4	48 1/4	48 1/2	48 ..	.. ..	48 1/2	[illegible]
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	.. ..	.. ..	»	.. ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1060 19e ANNÉE — N° 52 SAMEDI 29 DÉCEMBRE 18[illegible]

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger.............. 15 —

PRIX DES INSERTIONS

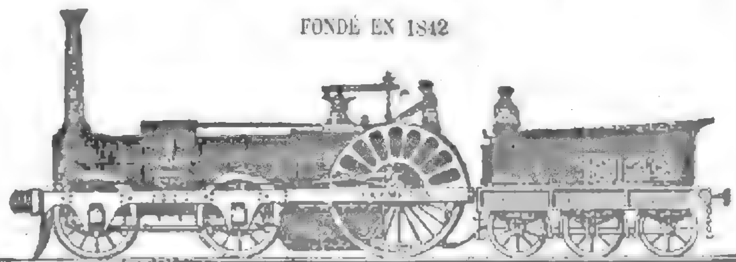
Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »
Annonces — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

EMPRUNT OTTOMAN.

La souscription ouverte pour 250,000 *Obligations de l'Emprunt ottoman est prorogée jusqu'au*

SAMEDI 5 JANVIER

Les contractants de cet emprunt résument ainsi les avantages assurés aux souscripteurs :

Ces obligations de	500 fr.
Remboursables à	500 fr.
Sont émises à	312 fr. 50
Rapportent	30 fr. d'intérêt.

Garanties.

Par firman de S. M. I. le Sultan, les revenus affermés, donnés en garantie, s'élèvent à 32 millions de francs, soit environ 5 millions de plus que la somme nécessaire pour solder les intérêts et l'amortissement.

Un état dressé par le conseil supérieur des finances de l'empire ottoman certifie l'exactitude des revenus donnés en garantie par l'article 9 du contrat.

Commission de l'emprunt.

Un décret du gouvernement ottoman a autorisé la constitution d'une commission chargée de surveiller la rentrée des revenus donnés en garantie.

Cette commission est divisée en trois comités résidant à Constantinople, à Paris et à Londres.

Remboursement du capital.

L'amortissement du capital a lieu en trente-six années, par tirages semestriels, qui se feront à Paris.

Le premier tirage aura lieu au mois de juin prochain.

Paiement des intérêts.

Ces obligations rapportent 30 fr. d'intérêt par an, payables par semestres, les 1er juillet et 1er janvier, à Paris :

A la Société générale de Crédit industriel, à Paris;

A la Caisse générale des chemins de fer jusqu'au 1er janvier 1862;

A Londres, à la Banque de Turquie.

Conditions de la souscription.

Ces obligations de 500 francs sont émises à 312 fr. 50 c.

Elles sont payables comme suit :

62 fr. 50		en souscrivant ;
50 fr.	»	dans les dix jours de la publication de la répartition ;
50 fr.	»	du 20 au 30 janvier ;
50 fr.	»	du 18 au 28 février ;
50 fr.	»	du 20 au 31 mars ;
50 fr.	»	du 20 au 30 avril.
312 fr. 50		ensemble.

Les souscripteurs qui verseront en souscrivant le montant intégral des obligations, jouiront d'une bonification de 5 fr., dont il leur sera tenu compte après la répartition.

La souscription est ouverte :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, rue de Richelieu, 99 ;

A Londres, à la Banque de Turquie ;

A Bruxelles, chez MM. Tiberghien, Delloye et Ce ;

A Amsterdam, chez MM. Alstorphius et Von Hemert ;

A Hambourg, chez MM. J. Berenberg, Gossler et Ce.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les versements peuvent être faits au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

La clôture de la souscription étant fixée au samedi 5 janvier, les actionnaires de la Caisse générale des Chemins de fer devront, dans le même délai, user de la faculté qui leur est réservée.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon de 7 fr. 50 par obligation, échéant le 1er janvier prochain, sera payable à dater du 2 du même mois, rue de Richelieu, 99, chez MM. J. Mirès et Ce, banquiers de la Société.

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, 19 A, rue Grignan;

A Lyon, Bordeaux et Toulouse, au syndicat des agents de change;

Les porteurs d'obligations peuvent en conséquence déposer leurs coupons, depuis le 12 décembre courant, à la Caisse générale des Chemins de fer; il leur en sera délivré un récépissé.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêt échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de 15 fr. par action, soit 6 0/0 l'an :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Ce, 19 A, rue Grignan ;

A Lyon, Bordeaux et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêts pour le second semestre de 1860, soit 15 fr. par obligation, leur sera payé, à partir du 2 janvier prochain, sans retenue pour l'impôt :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Ce 49A, rue Grignan.

A Lyon, au syndicat des agents de change.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS

Le Constitutionnel et le Pays, Journal de l'Empire.

MM. les actionnaires de la Société des Journaux réunis sont prévenus que le coupon d'intérêt du deuxième semestre 1860, montant à 12 fr. 20 par action, déduction faite de l'impôt pour les actions au porteur, sera payé, à partir du 2 janvier 1861, dans les bureaux de la Caisse générale des Chemins de fer, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La faiblesse de la Bourse continue, et la semaine, coupée par un jour férié, semble indiquer une liquidation à peu près négative. Au fond, il faut bien reconnaître que les baissiers ont eu raison cette fois, parce que le mouvement qu'on attendait et qu'on avait peut-être droit d'attendre de la situation de place n'a pas eu lieu, et que les choses sont restées à peu près en état. Diverses circonstances sont d'ailleurs venues à l'appui de la spéculation à la baisse. La réaction sur les fonds anglais qui a été de 3/8 dans une seule bourse, le bruit faux jusqu'à ce jour de l'élévation du taux de l'escompte à Londres, enfin le décousu et la langueur du marché ne pouvaient être défavorables aux vendeurs qui en ont naturellement tiré bon parti. Le maintien des tourniquets et du droit d'entrée, qui a été connu hier à la Bourse, n'était pas fait non plus pour déterminer une bien grande résistance de la part des acheteurs.

Nous n'avons pas besoin de donner notre opinion sur le maintien du droit d'entrée à la Bourse; nous nous contenterons de dire que nous le regrettons profondément.

La Compagnie des agents de change a procédé, mercredi dernier, à l'élection de la chambre syndicale pour l'année 1861. On trouvera plus loin la composition de la nouvelle chambre. Trois des membres en exercice, n'ayant pas obtenu les trois quarts de la majorité nécessaire pour la réélection après deux années d'exercice, ont été remplacés. M. Coin a été réélu pour la cinquième fois syndic de la chambre. Nous applaudissons volontiers à cet acte de reconnaissance de la part de la Compagnie.

L'honorable syndic a eu à traverser pendant l'exercice qui vient de s'écouler de grandes difficultés, et nous aimons à reconnaître qu'il a apporté en toute occasion beaucoup de modération et un grand esprit de conciliation dans les fonctions si délicates qu'il était appelé à remplir. Si M. Coin n'a pas réussi à mener à bien la réorganisation du marché des fonds publics, tout le monde lui rendra du moins cette justice qu'il a fait pour obtenir ce résultat tout ce qu'il était possible de faire.

L'opposition qu'a suscitée sa réélection, et la faible majorité qu'il a obtenue, n'ont rien qui puisse surprendre. C'est là l'inévitable lot de tout homme qui a dû assumer une grande responsabilité dans des temps difficiles.

Quant aux trois membres sortants, on doit aussi leur tenir compte de leur dévouement et de leur zèle dans les circonstances exceptionnelles qu'ils ont eu à traverser. Jamais, peut-être, le rôle d'un syndicat n'avait été plus difficile et plus compliqué.

Pour nous, en souhaitant au nouveau syndicat, non pas plus de lumières, mais des épreuves moins pénibles et une meilleure chance, nous ne pouvons que lui promettre un concours qui n'a pas fait défaut à ses prédécesseurs.

En résumé, le mois de décembre et l'année 1860 finissent moins bien qu'on n'avait droit de l'espérer. La rente, qui était au 30 décembre 1859, à 69 30, et on trouvait alors qu'elle était au-dessous de sa valeur, est aujourd'hui au-dessous de 68 fr., à la veille même du jour où le paiement des coupons d'intérêts et de dividendes va jeter sur le marché une somme considérable de capitaux disponibles. Ce n'est pas seulement la Bourse de Paris qui est faible; il en est de même pour la plupart des Bourses d'Europe, Londres, Vienne, Amsterdam. Seule peut-être, la Bourse de Madrid fait une exception. Il y aurait dans cette disposition générale un symptôme véritablement inquiétant si la faiblesse que nous constatons ne provenait pas plutôt d'un marasme qui se gagne de proche en proche, que de causes financières bien définies.

Le crédit européen est solidaire, et nous ne nous étonnons pas que les craintes que peuvent faire naître en ce moment les nouvelles d'Amérique ne produisent un temps d'arrêt dans les transactions; mais nous croyons que ces craintes ont été de beaucoup exagérées, et que la réaction qui se manifeste en ce moment sur presque tous les points ne serait qu'un temps d'arrêt bien court, si notre marché pouvait encore donner l'impulsion. Le peut-il ? là est toute la question.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 30, ferme à 67 75.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 50, ferme à 96 80.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	36.23 0/0
Autrichiens	42.04 0/0
Lyon-Genève	36.03 0/0
Central Suisse	31.54 0/0
Midi	31.30 0/0
Union Suisse	20.05 0/0
Orléans	17.46 0/0
Victor-Emmanuel	17.15 0/0
Guillaume-Luxembourg	16.73 0/0
Bességes à Alais	14.04 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	11.33 0/0
Ardennes	9.26 0/0
Ouest	6.50 0/0
Nord	1 71 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	1 58 0/0
Est	67 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	5.12 0/0
Cordoue à Séville	16.34 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	19.34 0/0

J.-G. Borlot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	21 décembre.	28 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0	68 40	67 75	» »»	» 65
Rente 4 1/2 0/0	16 50	96 80	» 30	» »»
Banque de France	2940 »»	2852 50 ex	»»	13 50
Consolidés	93 »/»	92 5/8	» »»	» 3/8
Crédit foncier	930 »»	940 »»	10 »»	» »»
Crédit ind. et com	568 75	565 »»	» »»	3 75
Crédit mobilier	762 50	740 »»	» »»	22 50
Comptoir d'Esc[te]	650 »»	650 »»	» »»	» »»
Id. nouvelles	620 »»	620 »»	» »»	» »»
Orléans	1382 50	1371 25	» »»	11 25
Nord	987 50	980 »»	» »»	7 50
Nord nouveau	895 »»	890 »»	» »»	5 »»
Est	602 50	597 50	» »»	5 »»
Paris-Méditerran°	912 50	902 50	» »»	10 »»
Midi	522 50	513 »»	» »»	9 50
Ouest	561 25	555 »»	» »»	6 25
Genève	375 »»	367 50	» »»	7 50
Dauphiné	377 50	370 »»	» »»	7 50
Graissessac-Béziers	92 50	82 50	» »»	10 »»
Ardennes ancien.	428 75	430 »»	1 25	» »»
Ardennes nouveau	435 »»	437 50	2 50	» »»
Ch. Autrichiens	506 25	487 50	» »»	8 75
Victor-Emmanuel	392 50	387 50	» »»	5 »»
Russes	442 50	447 50	» »»	5 »»
Romains	333 75	320 »»	» »»	13 75
S.-Autr.-Lombard	481 25	482 50	» »»	18 75
Sarag. Pampelune	470 »»	470 »»	» »»	» »»
Saragos.-Alicante	561 25	557 50	» »»	3 75
Sarag.-Barcelone.	467 50	457 50	» »»	10 »»
Nord-Espagne	486 25	472 50	» »»	8 75
Guill.-Luxembour	340 »»	325 »»	» »»	15 »»

EMPRUNT OTTOMAN.

Communication faite par M. J. Mirès, au nom des contractants de l'Emprunt ottoman et au nom des directeurs de la Caisse générale des Chemins de fer.

Sur la demande des directeurs de la Banque de Turquie, et à cause des fêtes de Noël, la souscription de l'emprunt ottoman est prorogée, à Londres, jusqu'au samedi 5 janvier inclusivement. Par suite, elle reste ouverte en France et sur les places étrangères pendant le même délai.

A cette occasion, les contractants croient devoir faire connaître la situation de la souscription.

Le nombre des souscripteurs connus, au 27 décembre, s'élève à 9,715 souscripteurs.

Le nombre des obligations souscrites est de 120,620 obligations.

Soit une moyenne de douze obligations par souscripteur, ce qui constitue déjà le classement des titres.

Il faut reconnaître que la faveur dont cette opération était entourée à l'origine ne pouvait faire prévoir ce résultat, et chacun supposait au contraire que l'emprunt serait couvert et au delà.

Mais des faits imprévus se sont produits pendant la souscription. D'une part, il s'est révélé quelques hostilités financières contre l'emprunt ; d'autre part, un différend relatif à des intérêts privés est survenu avec la Caisse générale des chemins de fer, et ce différend, complétement terminé aujourd'hui, a donné naissance à des interprétations dont la malveillance s'est emparée.

Pour cet emprunt, les contractants se sont retrouvés aux prises avec les difficultés analogues à celles qui leur furent suscitées en 1857, lorsqu'ils émirent à 38 fr. 56 c. l'emprunt espagnol de 800 millions de réaux coté maintenant au-dessus de 50 fr. Cette émission fut entravée par les mêmes luttes financières qui se produisent aujourd'hui.

Mais les contractants ont pris, comme ils l'avaient fait en 1857, toutes les mesures pour favoriser les intérêts qui se rattachent à l'emprunt ottoman et en assurer le succès.

Ensuite le chiffre des obligations qui seront délivrées par les contractants pendant l'année 1861 est limité aux 275,000 obligations mises en souscription publique, qui, avec les 180,000 obligations réservées en faveur des banquiers de Constantinople, suffisent pour satisfaire pendant seize mois, c'est-à-dire jusqu'au mois de mai 1862, aux engagements contractés envers le gouvernement ottoman.

M. J. Mirès, en faisant cet exposé, croit devoir prévenir les actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, si intéressés dans cette affaire, qu'à l'assemblée générale du 28 janvier prochain, en même temps qu'ils auront à voter le paiement des intérêts, et, s'il y a lieu, du dividende pour 1860, ils auront en outre à délibérer, toujours eu égard à l'emprunt ottoman, relativement à une répartition éventuelle sur le capital social.

J. Mirès.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Assemblée générale extraordinaire du 8 décembre 1860.

Ainsi que nous l'avions annoncé, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de cette Compagnie a eu lieu le 8 décembre courant.

Nous détachons du rapport présenté par le nouveau Conseil d'administration, et qui nous est communiqué par la Compagnie, les propositions suivantes adoptées par l'assemblée :

« L'assemblée générale accorde d'ores et déjà au Conseil d'administration de la Compagnie la délégation des pouvoirs qui lui sont réservés par les statuts, et par exprès :

Première proposition.

L'assemblée générale donne au Conseil d'administration le pouvoir de négocier un emprunt aux clauses et conditions qu'il jugera favorables aux intérêts de la Société.

Deuxième proposition.

D'émettre et de négocier dans ce but, ou de donner en nantissement d'un prêt quelconque les 19,071 obligations dont l'émission a déjà fait l'objet des délibérations de l'assemblée générale du 14 janvier 1860, et ce, aux conditions qu'il jugera les plus avantageuses à la Compagnie, sans les restrictions mentionnées dans les délibérations susdatées.

Troisième proposition.

De nommer lui-même, quand il le jugera utile, aux fonctions d'administrateurs qui sont ou deviendront vacantes jusqu'à une prochaine assemblée générale.

Quatrième proposition.

De former auprès de l'Etat toute demande relative, soit à un prolongement, à un embranchement, soit à une fusion ; de poursuivre et conclure toute négociation, convention et traité avec l'Etat ou avec des Compagnies, tant sur ces différents objets que sur tous autres intéressant l'entreprise, et, en cas de prolongement de concession, de stipuler toute augmentation du fonds social. »

Après épreuves et contre-épreuves, ces propositions sont adoptées à l'unanimité, moins quelques voix.

F. Gaimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 22 DÉCEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 22 décembre
Paris-Méditerranée	70.511 01	912 50
Nord	61.452 42	900 »»
Orléans	43.988 56	1382 50
Ouest	41.352 16	561 25
Est	37.003 93	601 25
Bességes	33.063 45	445 »»
Midi	28.756 49	520 »»
Genève	28.443 12	375 »»
Ardennes	21.741 84	430 »»
Dauphiné	21.208 31	570 »»
Autrichiens	14.473 55	506 25
	Au 15 décembre	
Lombards-Vénitiens-Sud	32.739 39	465 »»
Madrid à Alicante	32.071 89	571 25
Victor-Emmanuel	26.214 67	397 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. GRIMAUD.

BANQUE DE FRANCE.

Le dividende du second semestre de l'exercice 1860 est fixé à 72 fr. par action.

Il sera payé à bureau ouvert à dater du 2 janvier prochain sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoirs.

On devra présenter les titres.

Paris, le 26 décembre 1860.

Le secrétaire général,

MARSAUD.

SOCIÉTÉ DE CRÉDIT COLONIAL.

Première assemblée générale du 27 décembre

La première assemblée générale de cette Société, ajournée au 27 de ce mois pour cause d'insuffisance d'actionnaires présents à la première réunion, a eu lieu jeudi dernier, sous la présidence de M. Pinard, président du Conseil d'administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents.

M. le président a donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration. Nous publierons ce document aussitôt qu'il nous aura été communiqué. Le point saillant de ce travail porte sur la nomination et les attributions de la commission instituée dans les colonies, pour diriger et surveiller les opérations de la Société. Nous donnons ci-après le texte des trois propositions qui forment les conclusions du rapport et qui ont été ratifiées par l'assemblée.

Première proposition.

Ratification du mandat conféré au Comptoir d'escompte, en conformité de l'art. 27 des statuts.

Deuxième proposition.

Ratification des dispositions de l'art. 28 des statuts, par lequel MM. Pinard, de Fougainville, de Bouillé, Cottin, Malavais, Imhaus, Boissaye, Robin et Bischoffsheim, sont nommés membres du Conseil d'administration.

Troisième proposition (art. 21 des statuts).

Fixation à 10 fr. de la valeur des jetons de présence attribués aux membres du Conseil d'administration.

Toutes ces propositions ont été votées par l'assemblée à l'unanimité.

F. GRIMAUD.

SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER.

M. le ministre des travaux publics vient d'adresser la circulaire suivante à MM. les ingénieurs en chef du contrôle des compagnies de chemins de fer.

« Paris, 12 décembre.

» Monsieur, l'attentat commis le 6 de ce mois, sur les chemins de fer de l'Est, a causé la plus douloureuse et la plus légitime émotion. Le public a vu en quelque sorte, dans cet affreux événement, la révélation d'un danger dont il semblait n'avoir pas soupçonné l'existence. Sans doute, si l'on réfléchit à tout ce qu'il a fallu de criminelle audace pour accomplir un tel crime, si l'on songe au concours de circonstances qui a pu seul permettre à l'assassin d'échapper à la surveillance des agents de l'exploitation, et aux dangers mêmes d'une évasion, on sera amené à ne voir dans ce déplorable événement qu'un de ces faits exceptionnels, en dehors de toutes les prévisions.

» Cependant, il suffit qu'un tel crime ait pu se produire pour qu'il soit du devoir de l'administration de rechercher scrupuleusement, avec le concours des compagnies de chemins de fer, toutes les mesures qui peuvent être propres à en prévenir le retour et à rassurer l'opinion.

» Parmi ces mesures, celle qui se présente la première à la pensée et qui paraît, en effet, la plus efficace, c nsisterait à organiser, d'une manière permanente, le contrôle de route, au moyen de la circulation des agents sur les marchepieds des voitures, convenablement disposés. Ce système, qui se pratique déjà sur les chemins de fer du Nord et du Midi, est, je le sais, peu favorablement accueilli par le public, qui se plaint des fréquents dérangements qu'il occasionne. Mais les considérations de sécurité générale doivent évidemment l'emporter sur de simples questions de commodité ou de convenances. Ce contrôle des agents des trains pouvant s'exercer à des moments indéterminés, et à toute époque de la marche des trains, semble une garantie sérieuse et qu'il n'est pas permis de négliger.

» Il y aurait lieu d'examiner si, comme complément de ce contrôle, il ne serait pas possible de mettre à la disposition des voyageurs, dans chaque compartiment, un signal visuel qui serait arboré au-dessus de la voiture et qui appellerait le conducteur placé dans la vigie du train. Ce signal pourrait être éclairé la nuit au moyen d'un réflecteur placé au-dessus des lampes.

» On a signalé en outre, comme une mesure utile, l'établissement dans les voitures de panneaux à glaces dormantes, formant une communication entre les divers compartiments ; ce système devra être également étudié.

» Enfin, comme un malfaiteur ne peut s'échapper d'un train qu'au moment des ralentissements qui s'opèrent, soit à l'approche des stations, soit au passage des bifurcations, et le plus souvent du côté de l'entre-voie, il importe que les Compagnies établissent une surveillance toute spéciale aux points que je viens d'indiquer.

» J'appelle, Monsieur, votre attention toute particulière sur les diverses mesures que je viens d'indiquer. Veuillez les étudier de concert avec la Compagnie dont le contrôle vous est confié, et me faire connaître, dans le plus bref délai possible, le résultat de cette étude. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

16 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68.

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir.

29 janvier. — **Hauts-fourneaux et forges d'Anzin.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 24.

31 janvier. — **Comptoir Bonnard.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 16 fr. 50 pour les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860, et de 9 fr. 20 pour celles non sorties. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Intérêts semestriels sur les actions. (Voir l'avis aux annonces.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Midi.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions.

2 janvier. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces du 22 décembre.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel d'intérêts sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les actions. (Voir aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels à 4 1/2 0/0, soit 11 fr. 25 c. par action libérée de 500 fr. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

(1) Voir, pour plus amples détails, notre précédent numéro.

2 janvier. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'État.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les actions.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Intérêts semestriels sur les actions, à raison de 6 0/0 l'an.

2 janvier. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts semestriels sur les actions.

2 janvier. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes** — Paiement de 10 fr. par action à titre de dividende du deuxième semestre de 1860, chez M. L. Moreau, banquier, rue de Grammont, 9.

2 janvier. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Intérêts aux actions et obligations, rue Bergère, 18.

2 janvier. — **Chemin de fer du Grao de Valence à Almanza.** — Semestre d'intérêt sur les actions, rue Saint-Georges, 33.

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement de 25 fr. par action à titre d'intérêt à 5 0/0 l'an.

2 janvier.— **Compagnie des docks de Marseille.** — Paiement des coupons semestriels sur les actions et obligations.

2 janvier. — **Mines de la Grand'Combe.**— Paiement du coupon semestriel du dividende, soit 30 f. par action, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

2 janvier. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Intérêts semestriels sur les actions émises en 1858.

2 janvier. — **Compagnie des docks et magasins généraux de Paris.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les actions, et échange des actions anciennes contre des nouvelles. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Intérêts semestriels sur les actions.

15 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts sur les actions anciennes et nouvelles. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende, soit 25 fr. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions anciennes.

2 janvier. — **Compagnie générale des omnibus.** — Paiement de 25 fr. par action à titre de premier à-compte sur le dividende de 1860, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 janvier.—**Compagnie générale des eaux.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1860, soit 7 fr. par action nominative et 6 fr. 80 c. par titre au porteur.

2 janvier. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.**— Paiement de 15 fr. par action à titre de premier dividende sur l'exercice 1860. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

Service des Obligations.

2 janvier.— **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Intérêts sur les obligations. (Voir l'avis en tête du journal.)

2 janvier. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 janvier. — **Chemins de fer d'Orléans.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations de divers emprunts. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement du coupon semestriel des intérêts des obligations (emprunts divers). (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre).

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à**

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	en moins.
EST (1)	Du 16 au 22 décembre..	1683	1,175,556 93	698 48	1651	1,145,513 44	693 83	».67	».»»
ORLÉANS (1)	16 — 22 — ...	1476	1,287,541 30	872 90	1475	1,096,058 68	743 09	17.46	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	16 — 22 — ...	1406	2,212,681 73	1,573 74	1406	2 001,580 47	1,423 60	11.33	»
OUEST (1)	16 — 22 — ...	1213	823,020 20	678 50	1105	701,402 33	637 15	6.50	»
NORD (1)	16 — 22 — ..	964	1,122,028 98	1,163 93	964	1,103,166 80	1,144 36	1.71	»
MIDI (1)	16 — 22 — ...	793	500,862 00	631 60	793	381,177 13	480 68	31.39	»
LYON A GENEVE (1)	16 — 22 — ...	231	120,872 07	523 25	231	88,856 30	384 65	36.03	»
ARDENNES (1)	16 — 22 — ...	164	71,374 62	435 20	164	65,324 62	398 31	9.26	»
DAUPHINÉ	16 — 22 — ...	134	57,572 73	429 64	134	36,850 55	275 »»	56.23	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	16 — 22 — ...	33	27,510 75	833 65	33	24,122 75	730 99	14.04	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard.	9 — 15 — ...	1429	1,025,604 10	717 70	1336	936,850 44	700 57	1.58	»
AUTRICHIENS.	16 — 22 — ...	1323	423,873 »»	320 38	1323	297,475 »»	224 85	42.04	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	9 — 15 — ...	482	238,222 66	494 24	482	251,770 41	522 34	»	5.13
Madrid à Jadraque	9 — 15 — ...	103	21,231 93	206 13	57	14,606 69	256 26	»	19.34
Alcazar à Daimiel	9 — 15 — ...	72	10.867 95	150 94	»	»	»»» »» »	»	»
NORD DE L'ESPAGNE	12 — 18 — ...	308	128,172 77	416 14	»	»		»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	16 — 22 — ...	275	54,769 30	199 16	275	45,620 »»	165 89	20.05	».»»
CENTRAL SUISSE	16 — 22 — ...	262	94,159 67	367 02	236	65,863 43	279 »»	31.54	»
VICTOR-EMMANUEL	9 — 15 — ...	214	120,737 73	564 19	214	103,037 [illegible]	481 57	17.15	».»»
CORDOUE A SÉVILLE	2 — 8 — ...	131	31,635 45	241 49	131	37,816 80	288 67	»	16.34
OUEST SUISSE	7 — 13 — ...	97	30,084 38	310 14	97	24,573 67	253 33	22.42	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	9 — 15 — ...	52	6,931 18	133 29	35	3,996 39	114 18	16.73	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

Lyon et à la Méditerranée (section nord, Bourbonnais). — Paiement des coupons semestriels sur les obligations provenant de divers emprunts. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit. Place Roubaix.

2 janvier.— **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir le détail aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Midi.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations.

2 janvier.— **Chemins de fer de l'Ouest.**— Paiement des intérêts semestriels sur diverses séries d'obligations, dont le détail se trouve énoncé à notre numéro du 15 décembre, page 1002.

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Intérêts semestriels sur les obligations de Strasbourg à Bâle et de Montereau à Troyes. (Voir aux annonces.)

2 janvier.— **Chemins de fer des Ardennes.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir l'avis publié à nos annonces.)

2 janvier.— **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.**— Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir le détail aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Cordone à Séville.** — Intérêts semestriels sur les obligations.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer Séville-Xérès-Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations. Chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à déduire sur l'appel du troisième versement de 70 fr., 28, rue Laffitte. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Union des chemins de fer suisses.** — Intérêts des obligations provenant de divers emprunts. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Société Cail et Ce.** — Intérêts semestriels sur les obligations, quai de Billy, 48.

APPELS DE FONDS

20 au 30 décembre.— **Crédit foncier de France.**— Obligations communales à 3 0/0 avec lots. Versement de 51 fr. par obligation, au siége social, 19, rue Neuve-des-Capucines.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du troisième versement sur les obligations, soit 70 fr., sous déduction du coupon échéant le 1er janvier, soit net 62 50. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier.— **Chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.**— Appel de 50 fr. sur toutes les actions primitives, 17, rue Laffitte.

15 au 25 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Dernier appel de 100 fr. par action, pour la libération des titres à 500 fr. (Voir l'avis publié aux annonces du 15 décembre.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Jusqu'au 29 décembre.— **Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.** — Émission de 10,000 actions nouvelles, réservées par privilége aux porteurs des actions anciennes, au siége social, 3, rue Lepelletier.

2 au 31 janvier. — **Compagnie générale des omnibus.** — Émission de 17,000 obligations à 450 fr., rapportant 25 fr. d'intérêts et remboursables à 500 fr. Versement de 50 fr. en souscrivant, à la Caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre à la caisse de la Compagnie. (Voir le résultat officiel à nos annonces du 22 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer d'Orléans.**— Remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 11 décembre 1860, et dont on trouvera la liste officielle, communiquée par la Compagnie, à nos annonces du 15 décembre, page 1083.

2 janvier. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Remboursement de 14 actions sorties au tirage du 21 décembre. (Voir la liste aux annonces.)

2 janvier.— **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Remboursement des 277 actions sorties au tirage du 21 décembre. (Voir aux annonces.)

(OBLIGATIONS.)

2 janvier.— **Société générale des chemins de fer romains.** — Remboursement de 678 obligations sorties au tirage officiel du 8 décembre 1860, parmi lesquelles sont comprises une partie des obligations non encore émises. (Voir, au surplus, la liste officielle de ce tirage communiquée par la Compagnie et publiée à notre numéro du 22 décembre, page 1020.

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 6 décembre, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** (section sud, ancienne Compagnie de Marseille à Avignon). — Remboursement de 785 obligations sorties au tirage du 21 décembre, et dont le détail se trouve à nos annonces de ce jour.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Emprunts 3 0/0 de 1857, 1858, 1859 et 1860 (1er tirage). Remboursement de 2,038 obligations sorties au tirage du 20 décembre, et dont on trouvera le détail à nos annonces de ce jour.

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.**— Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 20 décembre. (Voir la liste aux annonces du 22 décembre.)

2 janvier. —**Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Remboursement de 53 obligations sorties au tirage du 21 décembre. (Voir la liste aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.**— Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 19 décembre. (Voir la liste officielle à nos annonces de ce jour.)

2 janvier.— **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre 1860, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces du 15 décembre.

F. G.

DU RÈGLEMENT DE LA DETTE PUBLIQUE ESPAGNOLE ET PARTICULIÈREMENT DE LA DETTE AMORTISSABLE.

La *Gazette des chemins de fer*, de Madrid, publiait dernièrement quelques réflexions très-sensées sur l'état général du crédit de la Péninsule, et la nécessité pour le gouvernement d'apporter dans l'organisation générale de la dette des modifications exigées par le développement de la prospérité et par la marche constamment progressive dans laquelle est entrée l'Espagne depuis quelques années.

Déjà la question a été portée devant le congrès, en ce qui concerne la conversion en amortissables des coupures de la dette courante du 5 0/0, en papier; la question préalable a même été décidée par un vote dans le sens que nous indiquons. Une réforme de cette nature, si elle avait lieu, répondrait aux réclamations des capitalistes de Londres, d'Amsterdam et de Francfort, et généraliserait les dispositions déjà si favorables du marché financier de Paris pour les fonds espagnols.

Neuf années se sont écoulées depuis le règlement financier de 1851, et les conditions économiques du pays se sont entièrement modifiées. Le compromis qui était possible il y a neuf ans, alors que l'Espagne était écrasée sous le poids d'engagements dont elle ne pouvait guère apprécier la valeur réelle, ne l'est plus aujourd'hui que l'importance de la dette est bien connue, et que les ressources nationales augmentent dans une proportion vraiment extraordinaire.

Le règlement de 1851 fut en son temps une œuvre très-importante et dont les résultats seront excellents. En effet, il réduisit à vingt et un le nombre des divers fonds publics entièrement reconnus qui s'élevaient à plus de cent; mais ce premier progrès est encore insuffisant, et il n'est pas un financier intelligent qui ne reconnaisse qu'une dette encore divisée en vingt et une espèce de valeur, et dont les conditions sont complétement diverses, ne doive être de nouveau réformée.

La question est à l'ordre du jour et l'attention se porte naturellement sur les diverses solutions qui s'y rapportent. On examine les voies et moyens à employer et les valeurs mêmes auxquelles ces voies et moyens pourraient être appliqués. C'est ainsi que la *dette amortissable* est en ce moment l'objet d'études très-sérieuses de la part du gouvernement et des capitalistes.

Cette valeur qui n'exige pas de services d'intérêts acquiert chaque jour plus de faveur, par la raison que chaque jour qui s'écoule rapproche pour les porteurs la certitude de recevoir le montant intégral de l'importance nominale des titres. On a beau prétendre fixer le prix de la dette amortissable à raison du tant pour cent que représente le montant de la somme consacrée annuellement à l'amortissement, relativement au montant total de la dette, il suffit d'un peu de bon sens pour prouver qu'un tel calcul est complétement faux. Il y a en effet deux éléments en jeu qui servent à fixer d'une manière certaine le prix de cette valeur: d'une part, la classe des détenteurs de cette nature de titres; de l'autre, l'intérêt bien entendu de l'Etat, intéressé pour conserver et augmenter son crédit, à remplir exactement ses engagements. D'un autre côté, les détenteurs de titres des dettes amortissables de première et deuxième classes, intérieures et extérieures, pour la plupart obligés de faire face aux exigences de leurs familles, se trouvaient amenés à se faire dans les enchères une concurrence fatale en offrant à bas prix un capital que le gouvernement avait reconnu devoir.

Aujourd'hui la situation a changé, et nous voyons souvent dans les enchères mensuelles que lorsque la junte de la dette publique fixe des types qui paraissent trop bas, selon

a situation générale des affaires, aucun enchérisseur ne se présente. Il en résulte que pour se conformer à la loi de 1851, la junte est tenue d'élever ses types à la prochaine vente.

Quand elles en sont là, les dettes amortissables ne peuvent plus baisser, et leur hausse progressive est un fait normal; le germe est dans le règlement de 1851, et dont le gouvernement ne pourrait contrarier les tendances sans manquer au compromis solennel passé entre l'Etat et ses créanciers, par suite de ce même règlement.

Lorsque le gouvernement a pu réduire sa dette en payant 1/6 ou 1/10 0/0 à ceux de ses créanciers qui consentaient à faire le sacrifice de 94 ou de 90 0/0 de leurs droits, il faisait, en raison des circonstances, une opération admissible en même temps que favorable à ses intérêts; mais si les détenteurs primitifs eurent alors à supporter une perte considérable, du moins cela était conforme à la loi et dépendait de la concurrence que les détenteurs se faisaient entre eux. Aujourd'hui qu'on a remboursé les deux tiers des dettes amortissables, il est clair que ceux qui restent sont à même d'obtenir de meilleures conditions, et il ne serait pas juste que par de nouvelles combinaisons on diminuât les avantages qu'ils ont bien mérités par leur longue résignation et leur persévérante modération.

Aussi la *Gazette* croit-elle pouvoir affirmer en terminant que les dettes amortissables entrent dans une période de hausse qui peut les conduire en très-peu de temps au type de 50, de 75 0/0, et de 80 qu'a atteint la dette du matériel placée dans les mêmes conditions.

J.-G. Bordot.

SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE.

La Compagnie des agents de change de Paris, dans son assemblée générale du 26 décembre courant, a élu pour composer la chambre syndicale durant l'année 1861 :

Syndic:

M. Coin.

Adjoints au syndic :

MM. Tattet, Laurent, Roland-Gosselin, Hébert, Gide, Mahou.

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté Impériale en date du 22 décembre courant, M. Desmaze (Henri-Edmond) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Pollet, démissionnaire.

ACTES OFFICIELS.

Le *Moniteur* du 1er courant a publié la convention complémentaire conclue le 16 novembre dernier avec l'Angleterre.

Cette convention comprend les tarifs qui ont pour objet les fils et tissus de toute sorte, lin, chanvre, jute, phormium tenax et autres végétaux filamenteux, crin, coton, laine, alpaga, soie, bourre de soie, les tissus mélangés, les produits chimiques, les poteries, le caoutchouc, la mercerie, la brosserie, les épices, les modes, les alcools, la bière, le poisson de mer, etc., etc.

Les droits nouveaux présentent un abaissement considérable sur les anciens.

Quant aux soieries qui sont une des supériorités incontestables de l'industrie française, la convention porte l'exemption de droits immédiats pour certains tissus; les autres seront affranchis au 1er janvier 1860 et au 1er octobre 1860.

Un décret impérial du 24 octobre, rendu en exécution de la loi du 1er août 1860, relatif aux prêts à faire à l'industrie pour le renouvellement ou l'amélioration de son matériel, porte :

Art. 1er. — Une commission, dont les membres sont nommés par décret impérial, sera chargée d'examiner les demandes des industriels tendant à obtenir des prêts de l'Etat, conformément à la loi du 1er août 1860.

Cette commission indiquera les demandes qui lui paraîtront admissibles; elle les classera dans l'ordre de préférence qu'elle jugera conforme à l'intérêt général, et elle proposera la quotité des sommes à prêter à chaque demandeur.

La commission vérifiera, pour chaque prêt, la validité des garanties offertes en immeubles, en effets de commerce, marchandises ou autres valeurs.

Art. 2. — Aucun prêt sur les fonds du Trésor ne sera fait qu'après avis de la commission et en vertu d'une décision prise de concert par nos ministres des finances et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 3. — Le montant des prêts autorisés sera ordonnancé par le ministre des finances et imputé sur les ressources de la dette flottante, conformément à la loi du 1er août 1860.

Art. 4. — Dans le cas où un syndicat ou un établissement de crédit serait agréé par le gouvernement pour effectuer les prêts, le règlement d'administration à intervenir pour l'approbation du traité passé à cet effet déterminera, conformément à l'art. 2 de la loi précitée, la nature, les conditions et les limites des différents modes de prêts admissibles.

Par un autre décret de la même date sont nommés membres de la commission désignée à l'article 1er du décret qui précède :

MM. Boinvilliers, président de la section de l'intérieur du conseil d'Etat, président;
De Germiny, gouverneur de la Banque de France;
De Boureuille, conseiller d'Etat, secrétaire général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;
De Lavenay, conseiller d'Etat;
Guillemot, directeur général de la Caisse des dépôts et consignations;
Denière, président du tribunal de commerce;
Chouri, directeur du contentieux des finances;
Julien, directeur du commerce intérieur, secrétaire.

MM. de Bosredon, Marbeau et Aucoc, maîtres des requêtes au conseil d'Etat, sont attachés à la commission en qualité de rapporteurs : ils auront voix délibérative pour les affaires dont ils feront le rapport.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale annuelle des actionnaires tenue à Chambéry le 30 novembre 1860.

Présidence de M. Charles Laffitte.

Messieurs,

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 27 octobre 1859, notre année sociale n'a expiré, en 1860, que le 30 juin.

Nous vous avions, en conséquence, et aux termes de l'article 27 des statuts, convoqués pour le 31 octobre dernier.

Le nombre des actionnaires inscrits et celui des actions déposées s'étant trouvés insuffisants, nous avons procédé à une nouvelle convocation dans les délais voulus, et votre réunion est aujourd'hui régulièrement constituée.

Il va être donné lecture du compte de l'établissement et de celui de l'exploitation pour l'exercice 1859-60.

(Lecture de ces deux comptes.)

De ce résumé général, nous passerons à quelques considérations particulières sur les parties les plus saillantes des deux comptes dont il vient de vous être donné lecture, et sur la situation des divisions du Rhône et du Tessin, formant l'ensemble de votre réseau.

Mais il convient, avant tout, de vous faire remarquer que l'exercice échu à la fin de juin 1860 se compose de treize mois, tandis que l'exercice antérieur, échu à la fin de mai 1859, ne renfermait qu'une année; aussi les recettes et les dépenses devront-elles être ramenées, quant à l'exercice 1859-60, aux chiffres que donneraient douze mois calculés sur la moyenne des produits de treize mois, si l'on veut établir un point de comparaison exact entre les résultats de cet exercice et ceux de l'exercice précédent. C'est ce que nous allons faire, pour rendre vos appréciations plus faciles et plus précises.

Il convient de faire remarquer que les transports militaires ont eu sur les augmentations une influence dont nous vous indiquerons la portée.

DIVISION DU RHONE.

Le tableau suivant fait connaître les recettes comparatives des deux exercices 1859 et 1860.

Recettes totales :

	Exercice complet des treize mois.	Exercice réduit à douze mois.
de 1859 — 1860	1,930,929 69	1,782,396 04
de 1858 — 1859		1,458,112 20
Augmentation en 1860	472,817 49	324,284 44
		22,24 0/0 »

Recettes kilométriques :

en 1859—1860 (104 k.)	18,951 24	17,138 43
en 1857—1859		13,253 24
Augmentation en 1860	5,698 »	3,885 19
		29,30 0/0 »

Vous remarquerez dans ce tableau une augmentation absolue et une augmentation kilométrique importantes.

Cependant, une certaine diminution a eu lieu sur les voyageurs et sur les bagages du trafic local, à la suite d'une interruption de cent quarante-cinq jours causée par l'inondation extraordinaire survenue en Savoie presque immédiatement après votre dernière assemblée; l'interruption s'est prolongée, du 1er novembre 1859 au 25 mars 1860, dans les rapports suivants :

Du 1er au 3 novembre, entre Culoz et Aix et entre Montmélian et Saint-Jean;

Du 4 au 14 novembre, entre Montmélian et Saint Jean ;

Du 15 novembre au 4 janvier, entre Montmélian et Argentine ;

Du 5 janvier au 25 mars, entre Montmélian et Chamousset.

Les voyageurs et les bagages internationaux ont, au contraire, fourni des augmentations importantes ; elles s'expliquent par la circulation qui a dérivé de la guerre et des affaires d'Italie.

Le trafic grande vitesse a présenté un accroissement notable : conséquence naturelle des nouveaux débouchés ouverts au commerce de luxe français.

Le trafic de petite vitesse a subi, de son côté, une diminution due en grande partie à la guerre qui, jusqu'au 8 juillet, a suspendu la plupart des rapports commerciaux, et aux inondations qui, pendant près de cinq mois, ont prolongé les transports par terre, exécutés, d'ailleurs, dans des conditions difficiles. Ce concours de circonstances a entraîné, dans le prix de nos tarifs et dans nos délais de livraison, une augmentation considérable qui devait temporairement affaiblir ou même supprimer les avantages que nous offrions au commerce sur les lignes rivales ou les services concurrents.

Les transports militaires ont compensé ces désavantages; ils ont produit, dans la division du Rhône, 621,101 fr. 95 c. pour l'exercice 1859-60 ; mais ils nous ont, à leur tour, imposé des charges exceptionnelles : augmentation du personnel ; dégradation du matériel, exigeant des réparations rapides et coûteuses ; nécessité d'emménagements nouveaux et spéciaux ; retour à vide de tous les trains ; suppression fréquente et forcée des transports civils ; et enfin, tarif réduit de moitié ; telles sont les causes principales qui modifient dans une mesure sérieuse les avantages apparents de ces sortes de transports.

L'augmentation des dépenses ne doit pas être attribuée seulement à ces causes principales.

Elle est due encore à un supplément de parcours de 40,000 kilomètres, à une location extraordinaire de wagons fournis par la Compagnie de Genève, et enfin aux réparations considérables dont nous parlerons plus loin, et qui ont été rendues nécessaires par les inondations de novembre 1859.

Le petit matériel et le mobilier ont exigé aussi certains renouvellements d'objets qu'un service exceptionnel avait mis hors d'usage.

Enfin quelques régularisations de comptes, un excédant de frais judiciaires et de frais d'assurances, provenant du développement du trafic, ainsi que de diverses autres causes accessoires, se sont réunis pour motiver l'augmentation qui vient de vous être signalée.

L'inondation extraordinaire du 1er novembre 1859 a atténué les résultats que nous étions en droit d'espérer de l'exercice 1860 pour cette division.

Les feuilles publiques de la France et de l'Italie ont fait connaître les détails de ce désastre, qui ne s'est pas traduit, pour nous seulement, en une dépense considérable, mais qui nous a privés des services d'un jeune ingénieur de grande espérance, M. Grattoni, emporté par le torrent de l'Arvan, avec les échafaudages d'un pont d'où il suivait le progrès des eaux, et donnait ses ordres pour la conservation des travaux confiés à son intelligence et à son dévouement.

Vous vous associerez, Messieurs, à tous les regrets que nous a laissés une perte si douloureuse, environnée de circonstances si cruelles.

M. Grattoni était frère d'un des ingénieurs les plus éminents de l'Italie, chargé, comme vous le savez, de diriger avec MM. Grandis et Sommeiller, les travaux de la percée des Alpes.

Les traces matérielles de l'inondation ont disparu aussi rapidement que nous étions en droit de l'attendre, sous la direction de M. Ranco, ingénieur en chef de la Compagnie, quoique les plans, présentés par nous au gouvernement sarde, pour transporter d'une rive à l'autre de l'Isère la partie de la voie emportée par l'inondation, n'aient pas, malgré nos vives instances, obtenu l'approbation ministérielle.

Nous devons toutefois à la vérité de dire que, tout en n'adoptant pas notre projet, le gouvernement a évidemment diminué les chances d'un nouvel accident, en faisant réparer et exhausser même, sur la rive gauche de l'Isère, les digues dont la rupture a entraîné de si regrettables conséquences pour nous et pour toute la vallée où nous nous étions établis.

Malgré cette amélioration incontestable, les réserves de la Compagnie subsistent à l'égard du parti pris par l'Etat, et dont nous n'avons pas cru devoir accepter la responsabilité.

Les soins urgents que la Compagnie a consacrés à la réparation de ce grand dommage, n'ont prolongé que temporairement la suspension des travaux du tronçon de Saint-Jean à Saint-Michel, interrompus par la guerre d'Italie.

Ce tronçon, si intéressant pour notre chemin, et qui doit épargner au service de la correspondance le passage difficile de Saint-Julien, a été repris avec une grande activité depuis que les événements sont rentrés dans des conditions régulières.

Sans nous renfermer dans les limites de l'exercice sur lequel porte surtout ce rapport, nous saisissons ici l'occasion de vous exposer la situation actuelle des travaux du tronçon de Saint-Michel, que nous espérons terminer vers le milieu de 1861.

La culée droite du pont de l'Arvan est achevée.

L'endiguement de ce torrent est à peu près complété, avec le concours que nous avons réclamé et obtenu de la ville de Saint-Jean. La prompte et facile exécution des ponts de l'Arc, près de Montrichet, est aujourd'hui assurée par l'établissement des échafaudages et des ponts de service nécessaires pour la pose prochaine des poutres et du tablier en fer.

Les grandes tranchées de Villargondran, de Saint-Julien et de Saint-Martin avancent rapidement.

On a donné aussi l'impulsion la plus vive aux chemins couverts au-dessus desquels doivent passer les torrents qui traversent ces trois communes.

Enfin, les remblais considérables de la gare de Saint-Michel sont aujourd'hui très-avancés.

Les expropriations et les acquisitions qui avaient dû précéder nos travaux nous laisseront, suivant toute apparence, une économie sensible sur les chiffres de nos prévisions.

Les travaux techniques de la division du Rhône et les dépenses d'expropriations, pendant l'exercice 59-60, se résument en une dépense de 1,219,266 fr. 87 c.

DIVISION DU TESSIN.

Si de la division du Rhône nous passons à celle du Tessin, nous arriverons à des résultats analogues, quant à l'augmentation des recettes et des dépenses. Nous vous les présentons dans le tableau suivant :

	Exercice complet des 13 mois.	Exercice réduit à 12 mois.
Recettes totales de l'exercice 1859-1860,	5,698,820 14	5,260,449 37
Recettes totales de l'exercice 1858-1859,	»	2,562,543 07
Augmentation,	»	1,697,906 30
Recettes spéciales de la ligne de Turin à Magenta (déduction faite des recettes en dehors du trafic), 1859-1860,	4,150,498 08	3,831,220 »
Recettes spéciales de la ligne de Turin à Magenta (déduction faite des recettes en dehors du trafic), 1858-1859,	»	2,311,228 97
Augmentation en 1860,	1,839,269 11 »	1,520,000 03 65,77 0/0
Recette kilométrique :		
En 1859-1860 (116 kil.),	35,780 15	33,027 83
En 1858-1859 (110 kil.),	»	21,011 17
Augmentation en 1860,	» »	12,016 66 57,18 0/0

Les résultats de ce tableau nous paraissent dignes d'appeler votre attention.

Vous avez pu reconnaître, en outre, par les publications hebdomadaires des journaux, qu'il nous est permis de considérer l'exercice 1860-61 de cette division comme devant donner des recettes approximativement égales à celles de l'exercice 1859-1860. Nous devons surtout vous faire observer que, dans l'exercice courant, le trafic régulier du commerce s'est en grande partie substitué aux transports militaires dont nous avons déjà signalé les désavantages relatifs.

Ces transports se sont élevés, dans la division du Tessin, à un chiffre de 946,234 18
ce qui laisse, pour le surplus des recettes, un chiffre de 4,752,585 96

Mais ici, comme dans la division du Rhône, les dépenses de 1859-60 l'ont emporté d'une manière très-sensible sur celles de 1858-59.

A ces aperçus, nous ajouterons quelques mots sur les principales dépenses du service technique en 1859-60, et quelques détails relatifs à l'exercice courant.

Plusieurs des demandes formulées par les chefs de service, et certaines commandes faites sur leurs propositions par le Conseil d'administration, n'ont été régularisées que pendant l'exercice 1860-61, ou ne sont pas complètement livrées.

Mais nous avons pensé qu'un exposé, embrassant la situation actuelle, aurait à vos yeux un intérêt particulier, lorsque déjà quatre mois de l'année sociale se sont écoulés depuis le 30 juin.

Parmi ces dépenses, figurent, pour le service du matériel et de la traction, un approvisionnement de roues pour machines, tenders et véhicules, un pont à bascule, la grue hydraulique de Turin, etc.

Au nombre des commandes en cours, dont la livraison est plus ou moins avancée, se trouvent soixante-dix voitures ou wagons des ateliers Parent, Schaken et Ce ; douze machines locomotives des ateliers Cail et Ce ; un marteau pilon, un approvisionnement de tenders, des pompes à incendie, etc.

Le service de la voie, pour la ligne de Suse et pour celle du Tessin, a exigé, de son côté, des frais d'établissement, soit acquittés pendant l'exercice 1859-60, ou pendant l'exercice courant, soit en cours d'exécution.

Parmi les améliorations de la ligne de Suse, nous citerons :

Les développements de la voie dans les gares de Suse, d'Avigliana, de Collegno et de San-Antonino ;

Les travaux exécutés pour les emménagements destinés aux voyageurs du mont Cenis ;

Les endiguements de la Doire ;

Les emménagements construits pour les diligences et les bagages, etc. ;

La construction des nouveaux bâtiments de la douane du chemin de fer, par suite de l'annexion.

Sur la ligne du Tessin, nous signalerons :

Les achats de terrain pour le développement de la gare de Verceil, aux termes de nos anciens engagements ;

Les emménagements destinés aux voyageurs, à Turin, à Verceil et à Santhià ;

Le bâtiment d'outillage à Turin ;

La voie de jonction avec les chemins lombards ;

Des modifications devenues nécessaires aux gares de Novare et de Trecate ;

De nombreux emménagements de service à la gare de Turin ;

Les déplacements des voies aux abords du pont de la Sesia, emporté par l'inondation de 1859 ;

L'établissement des rails sur la ligne de jonction du chemin Victor-Emmanuel et de la gare de l'Etat ;

Le réservoir de la gare de Novare ;

Une gare supplémentaire de marchandises à Turin ;

La construction de deux pavillons à la gare de Turin ;

Et, enfin, la continuation des développements devenus nécessaires à la gare de Verceil.

Travaux nombreux, mais commandés, en grande partie, par le développement du trafic.

ENSEMBLE DES DEUX DIVISIONS.

De ces données, si nous passons à l'examen collectif des deux lignes, nous arrivons aux résultats suivants :

Résumé des recettes et des dépenses de l'exercice 1859-1860, et comparaison avec les résultats de l'exercice précédent.

Les recettes totales de l'exercice s'élèvent à la somme de	7,629,749 83
Celles de l'exercice précédent ayant été de	5,020,655 27
L'augmentation absolue des recettes est de	2,609,094 56
Les dépenses totales de l'exercice étant de	4,667 876 03
Et celles de l'exercice précédent de	3,512,290 46
L'augmentation des dépenses est de	1,155,585 57
Enfin l'excédant des recettes sur les dépenses de l'exercice s'élevant à	2,961,873 80
Et cet excédant n'ayant été pour l'exercice précédent que de	1,508,364 81
L'augmentation est de	1,453,508 9.

Ces chiffres établis, nous rappellerons que, pour se rendre exactement compte du développement du trafic et de l'augmentation réelle obtenue dans l'exercice 1859-1860, il faut ramener cet exercice à douze mois, en réduisant d'un treizième les chiffres ci-essus

Nous obtiendrons ainsi les résultats suivants :

RECETTES.

Les recettes de l'exercice ramené à douze mois, et déduction faite des recettes en dehors du trafic, sont de	6,740,454 25
Celles de l'exercice précédent, déduction faite également des recettes en dehors du trafic, étaient de	4,830,836 16
L'augmentation relative du trafic est donc de	1,909,618 09
Les dépenses totales de l'exercice réduites d'un treizième s'élèvent à	4,301,996 36
Celles de l'exercice précédent ayant été de	3,512,290 46
Il y a sur les dépenses une augmentation de	789,705 90

Rapport de la dépense à la recette.

Nous avons dit que les recettes du trafic de l'exercice s'élevaient à la somme de		6,740,454 25
Il faut déduire de cette somme les dépenses d'ordre s'élevant à		120,172 28
Ce qui donne une recette nette de		6,620,281 97
Les dépenses totales sont de dont il faut déduire :		4,301,996 36
1° Les dépenses d'ordre,	120,172 28	
2° Les charges de l'exploitation,	300,517 80	420,690 [illegible]
Les dépenses de l'exploitation proprement dites sont donc de		3,881,306 28
Le rapport entre les dépenses et les recettes de l'exploitation est en conséquence de		58-62 0/0
Dans l'exercice précédent il avait été de		64-70 0/0

Quoique cette réduction de 10 0/0 d'un exercice à l'autre, dans le rapport des dépenses aux recettes, présente une amélioration considérable, il n'est pas inutile de faire observer que l'avantage serait plus marqué encore en faveur de 1860, si les chiffres ci-dessus ne comprenaient les embranchements de Biello, de Casale, d'Ivrée et de Suse, dont l'exploitation est relativement plus coûteuse que celle de la ligne de Turin à Magenta, appartenant en propre à la Compagnie Victor-Emmanuel.

Sans que nous entrions ici dans de longs détails, l'assemblée, se référant à nos explications antérieures, appréciera les différents motifs d'utilité qui nous ont déterminés à nous charger temporairement du service des trois premiers de ces embranchements.

DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC.

Si nous recherchons les causes du développement du trafic, nous reconnaîtrons qu'elles appartiennent d'une part à des circonstances particulières à chacune de nos divisions, et d'autre part à des circonstances générales.

Trafic du Rhône.

Dans la division du Rhône, l'augmentation est due en partie à la multiplicité des rapports créés par l'annexion de la Savoie à la France.

Les résultats de ce mouvement se sont manifestés par anticipation, et pendant les quelques jours qui ont séparé la publication du décret, et la clôture de l'exercice 1859-60. Ils seront applicables, dans toute leur portée, lorsque nous aurons à vous rendre compte de l'exercice courant.

Vous aviez prévu, Messieurs, les conséquences d un fait politique aussi conforme aux lois naturelles.

Les rapports de la Savoie avec la France, dont elle n'est séparée que par le Rhône, étaient plus faciles, et devaient devenir, en effet, beaucoup plus nombreux que ses relations avec l'Italie placée de l'autre côté des Alpes, et dont elle était surtout séparée par la différence des intérêts, des caractères et du langage.

Trafic du Tessin.

Le développement du trafic du Tessin s'explique par la facilité des relations établies entre Turin et Milan, entre le Piémont et les autres parties de l'Italie septentrionale.

Il s'explique encore par le progrès des relations entre Gênes et la Lombardie, qui reçoit de ce port, en masses considérables, les sucres, les cafés, les cotons, certains tissus, etc., empruntant notre ligne à partir de Novare.

Les rapports du lac Majeur avec Milan, par Novare, ont pris aussi, à la suite de la guerre, un développement dont nous avons recueilli quelques avantages.

Il y a eu, enfin, un mouvement de progression dans les recettes des différentes lignes, que nous exploitons à des conditions diverses pour les concessionnaires des chemins de Suse, d'Ivrée, de Bielle et de Casale.

CAUSES COMMUNES AUX DEUX DIVISIONS.

Des causes plus générales ont encore influé sur les recettes communes aux deux divisions.

La suppression des lignes douanières de la haute Italie et de l'Italie centrale, l'importance acquise par Turin et par le Piémont, les raccordements par voies de fer qui, chez nous, et sur d'autres lignes, ont diminué la dépense et la durée des parcours ; et, d'ailleurs, les facilités nouvelles qu'offre la traversée du mont Cenis, ont favorisé, dans une large mesure, la circulation internationale par les lignes du chemin de fer Victor-Emmanuel. On reconnaît généralement, aujourd'hui, cette voie comme la plus simple, la plus facile, la plus prompte et la plus économique, pour les voyageurs comme pour beaucoup de marchandises.

Aussi, le mouvement commercial de la France vers ces riches contrées, par la ligne de Savoie, prend-il un accroissement continuel, que nous secondons de nos efforts les plus persévérants.

(La suite prochainement.)

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Emission de 20,000 actions de la Société du Crédit agricole.

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France ont été prévenus par une lettre du 17 courant, adressée à chacun d'eux, que sur les 20,000 actions de la Société du Crédit agricole dont l'émission aura lieu du 5 au 15 janvier prochain, 15,000 leur étaient réservées, soit une action du Crédit agricole pour quatre actions du Crédit foncier.

Il a été adressé en même temps à chacun de MM. les actionnaires une formule de déclaration de souscription qu'ils ont été priés de remplir et de renvoyer au Crédit foncier de France avant le 31 courant.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas reçu cette lettre d'avis et cette formule de déclaration sont prévenus que, s'ils ont l'intention de profiter du droit de préférence qui leur est accordé, ils devront adresser leur souscription au Crédit foncier de France avant le 31 décembre.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

32e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

Le 32e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 22 décembre. Il a été extrait de la roue quatorze numéros qui donnent droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1er.....	176,165	100,000 fr.
2e.....	164,385	50,000
3e.....	48,178	40,000
4e.....	6,054	30,000
5e.....	87,180	20,000
6e.....	62,172	10,000
7e.....	125,443	5,000
8e.....	51,284	5,000
9e.....	138,842	5,000
10e.....	97,608	5,000
11e.....	61,846	5,000
12e.....	187,078	5,000
13e.....	68,260	5,000
14e.....	173,922	5,000
Total des lots.....		290,000 fr.

La liste des numéros d'obligations sortis aux tirages précédents et qui n'ont pas encore été présentés au remboursement, est adressée franco à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie.

La publication des Œuvres d'Arsène Houssaye se poursuit avec un rapide succès. Déjà on a réimprimé plusieurs fois des volumes de cette édition de luxe, comme *Mademoiselle de la Vallière*, qui reparaît aujourd'hui, 3e édition, revue et augmentée. Il en est de même du *Roi Voltaire*. Les volumes dernièrement mis en vente, *Voyage à ma fenêtre*, *Princesses de comédie et déesses d'opéra*, prouvent toute la variété de ce talent original aimé à l'étranger comme en France. (PLON, éditeur.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1[illegible] kilomètres.
1859 — 1651 —

12e année. — 51e semaine.
Du 16 au 22 décembre 1860.

114.674 Voyageurs	321 361 52
Bagages, Marchandises, etc.	854.215 40
Total	1.175.516 93
Recettes antérieures	60.964.206 59
Total	62.139.823 52
51e semaine de 1860	1.175.556 93
Semaine correspondante de 1859	1.145.513 44
Différence	30.043 49
Recettes depuis le 1er janvier 1860	62.139.823 52
— — 1859	57.988.142 07
Différence	4.151.681 45

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 16 au 22 décembre 1860.

78.810 Voyageurs	342.217 74
Bagages, Marchandises, etc.	945 323 56
Total	1.287.541 30
Semaine correspondante de 1859	1.096.058 88
Semaine correspondante de 1858	1.265 939 29
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	191.482 42
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	21.602 01
Recettes depuis le 1er janvier 1860	64.838.757 12
— — 1859	63.385.538 20
Différence en faveur de 1860	1.453.218 92

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Octobre 1860.
Voir le numéro du 10 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1303 —

Du 16 au 22 décembre 1860.

135.148 Voyageurs	503.492 90
Bagages et Marchandises	1.709.188 [illegible]
Total	2.212.681 73
Semaine correspondante de 1859	2.001.580 47
— — de 1858	1.903.745 56
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	211.101 26
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	308.936 17
Recettes depuis le 1er janvier 1860	99.125.024 78
— — 1859	99.637.533 73
Différence	511.906 95

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 460 —

Du 16 au 22 décembre 1860.

37.951 Voyageurs	71.252 60
Bagages et Marchandises	399.631 35
Total	470.883 95
Semaine correspondante de 1859	345.700 [illegible]
Différence	125.183 40
Recettes depuis le 1er janvier 1860	18.041.034 55
— — 1859	15.747.806 05
Différence	2.293.228 50

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1195 —

Du 16 au 22 décembre 1860.

164.069 Voyageurs	301.392 60
Marchandises, etc. — Grande vitesse	94.223 40
— — Petite vitesse	427.404 20
Total	823.020 20
Semaine correspondante de 1859	761.402 33
Différence	61.617 87
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	50.003.337 35
— — 1859	48.318.650 06
Différence	1.684.687 29

NORD.

1860. Longueur exploitée : 9[illegible] kilomètres.
1859. — 964 —

Du 16 au 22 décembre 1860.

107.161 Voyageurs	267.613 80
Bagages, Marchandises, etc.	854.415 03
Total	1.122.028 68
Semaine correspondante de 1859	1.103.166 80
Différence	18.862 08
Recettes depuis le 1er janvier 1860	59.217.485 50
— — 1859	56.521.622 67
Différence	2.695.862 83

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : [illegible] kilom.

Du 16 au 22 décembre 1860.

1.232 Voyageurs	1.084 25
Bagages, marchandises, etc.	4.126 70
Total de la semaine	5.210 95
Recettes depuis le 4 juin 1860	77.660 29

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 240 —

Du 16 au 22 décembre 1860

36.145 Voyageurs	112.333 40
Bagages, Marchandises, etc.	388.528 66
Total	500.862 06
Canaux	46.020 75
Totaux réunis	546.882 [illegible]
Semaine correspondante de 1859 { Chemins de fer	381.177 13
{ Canaux	31.848 [illegible]
Total de la semaine	413.026 05
Différence	133.856 76

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	25.072.422 [illegible]
— — 1859	22.241.927 7[illegible]
Différence	2.830.495 10

NOUVEAU RÉSEAU. — Novembre 1860
Voir le numéro du 8 décembre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1859. — 231 —

Du 16 au 22 décembre 1860

12.468 Voyageurs	35.671 [illegible]
Bagages et Marchandises	85.200 22
Total	120.872 07
Semaine correspondante de 1859	88.856 30
Produit kilométrique annuel, en 1860	27.384 05
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 .... en plus.	36.03 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 .... en plus	28.05 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.624.481 32
— — 1859	6.253.326 41

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.*

1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 161 —

Du 16 au 22 décembre 1860.

9.898 voyageurs	15.780 40
Bagages, Marchandises, etc.	55.594 22
Total	71 374 62
Semaine correspondante de 1859	65.324 62
Différence	6.050 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.571 152 02
— — 1859	3.213 116 53
Différence	358.035 49

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859. — 134 —

Du 16 au 22 décembre 1860

10.145 Voyageurs	20.399 76
Bagages, Marchandises, etc.	37.172 97
Total	57 572 73
Semaine correspondante de 1859	36 850 55
Différence	20 722 18
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.842 761 32
— — 1859	2.604 525 90
Différence	238 236 42

BESSÉGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 16 au 22 décembre 1860.

Voyageurs	1.814 75
Bagages, Marchandises, etc.	25 696 »»
Total	27.510 75
Semaine correspondante de 1859	24.122 75
Différence	3.388 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.163.868 [illegible]
— — 1859	1.170 997 [illegible]
Différence	7.124 20

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 9 au 15 décembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1205 kil.
— — 1859, 1092 kil.

65.604 Voyageurs	187.156 37
Bagages et Marchandises	672.560 »»
Transports militaires	57.782 38
Total	917.498 75
Semaine correspondante de 1859	808.283 80
Différence	109.214 95

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil.
— — 1859, 224 kil.

32.735 Voyageurs	74.347 50
Bagages et Marchandises	32.419 [illegible]
Transports militaires	1.338 »»
Total	108.105 35
Semaine correspondante de 1859	128.566 64
Différence	20.461 29

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1429 kil.
— 1859, 1316 kil.

En 1860	1.025.604 10
En 1859	936.850 44
Différence	88.753 66

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1429 kil.
— 1859, 1280 kil.

En 1860	45.106.937 22
En 1859	57.514.671 [illegible]
Différence	12.407.734 [illegible]

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 16 au 22 décembre 1860.

41.658 Voyageurs	98.806 »»
1.128.514 quintaux marchandises	325.067 »»
Total	423.873 »»
Semaine correspondante de 1859	297.475 »»
Différence	126.398 »»
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	19.179.155 »»
— — 1859	17.676.887 »»
Différence	1.502.268 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 9 au 15 décembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — 480 —

9.209 Voyageurs	65.101 02
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	9.715 70
— (petite vitesse)	163.405 95
Total de la semaine	238.222 66

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Jadraque.

1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

7.193 voyageurs	15.345 87	21.231 94
Bagages, March. (gr. vit.)	1.283 36	
Marchandises (petite vit.)	4.602 71	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Daimiel.

1860. — Longueur exploitée : 72 kilomètres.

1.286 Voyageurs	4.433 81	10.867 95
Bagages, March. (gr. vit.)	620 52	
Marchandises (petite vit.)	5.813 02	

Total des trois lignes réunies	270.322 55
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860	15.931.501 20
Total	16.201.823 75

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX ET XERÈS-TROCADÉRO.

Longueur exploitée : 111 kilomètres.

39e et 40e semaine, du 25 novembre au 31 décemb.

21,570 Voyag., bagag. et marchand.	71.841 92
Recettes antérieures depuis le 1er mars	1.146.817 37
Total	1.218.659 29

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 16 au 22 décembre 1860.

26.263 Voyageurs	27.255 10
Marchandises et Bagages	27.514 20
Total	54.769 30
Période correspondante de 1859	45.620 »»
Différence	9.149 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.072.667 49
— — 1859	2.857.267 80
Différence	215.399 69

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 9 au 15 décembre 1860.

26.295 Voyageurs	50.682 60
Bagages, Marchandises, etc.	43.485 62
Recettes diverses	966 80
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	25.602 71
Total	120.737 73
Semaine correspondante en 1859	103.057 82
Différence	17.679 91
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.255.036 28
— — 1859	6.710.765 43
Différence	455.729 15

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860 Longueur exploitée : 32 kilomètres

Du 9 au 15 décembre 1860.

1.183 Voyageurs	1.331 »»
Bagages, articles de messagerie	277 95
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	5.322 23
Total de la semaine	6.931 18
Recettes antérieures	407.457 18
Total général	414.388 36
50e semaine de 1860	6.931 18
Semaine correspondante de 1859	3.096 39
Différence	2.034 79

NORD DE L'ESPAGNE

1860. — Longueur exploitée, 304 kilom.

Du 12 au 18 décembre 1860.

Voyageurs	19.796 10
Marchandises	108.376 67
Total	128.172 77
Produit annuel par kilomètre	21.758 »»
Recettes antérieures	1.622.925 77
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.751.098 52

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 2 au 8 décembre 1860

49e semaine	19.819 65
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	31.635 45
Semaine correspondante de 1859	37.816 20
Différence	6.181 35
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.984.815 15

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 11 kilomètres.

1re quinzaine de décembre 1860	8.568 12
— — 1859	7.455 06
Différence	1.113 06

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Novembre	157.815 49	156.892 40	923 09	».59
11 1ers mois	1.295.983 46	1.131.162 35	164.821 11	14.57

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Novembre	1,845,357 80	1,638,537 88	206,819 92	12.62
11 1ers mois	14,454,534 95	13,176,770 65	1,277,764 30	9.70

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations émises par les anciennes Compagnies de *Strasbourg à Bâle* et de *Montereau à Troyes*, que le paiement semestriel des intérêts dus sur ces obligations aura lieu, à partir du 2 janvier prochain, au siége de la Société, les dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à deux heures.

Les coupons au porteur seront réduits, savoir :

Obligations de Strasbourg à Bâle :
De 12 fr. 50 à 12 fr. 18 ;

Obligations de Montereau :
De 25 fr. à 24 fr. 35 ;

Les dépôts des coupons au porteur seront reçus à l'administration, à partir du 20 courant.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable. A partir du 2 janvier, ils seront payés à présentation.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI

Et du Canal latéral à la Garonne.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations sont prévenus que le coupon semestriel d'intérêt échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de :

10 fr. par action ;
7 fr. 50 c. par obligation.

Il sera retenu pour l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

34 centimes par action au porteur ;
19 centimes par obligation au porteur.

Ces paiements auront lieu :

1° A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

2° A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées d'Orléans, 40 ;

3° Dans toutes les succursales de la Banque de France, à l'exception de celle de Bordeaux.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1861, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles,

seront payés, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, à partir du 15 janvier, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 31 cent. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 33 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1861, soit 7 fr. 50 par obligation, seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0,19 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs des titres pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 décembre 1860.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU, rue Laffitte, 17.

Liste des obligations sorties au tirage du 21 décembre 1860.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.

11e TIRAGE. — 611 OBLIGATIONS.

1,307	à	1,317	11
1,319	à	1,338	20
1,340	à	1,345	6
1,347		—	1
1,349	à	1,367	19
1,369	à	1,375	7
1,377	à	1,383	7
1,385	à	1,400	16
1,402		1,403	2
1,405	à	1,415	11
10,934	à	10,943	10
10,945		—	1
26,165	à	26,172	8
26,176	à	26,182	7
26,184	à	26,200	17
26,202		26,203	2
26,205	à	26,210	6
26,212		26,213	2
26,215		—	1
26,217	à	26,234	18
26,236		—	1
26,238	à	26,242	5
26,244		26,245	2
26,247	à	26,255	9
26,257	à	26,262	6
26,264	à	26,268	5
26,270	à	26,277	8
26,279	à	26,281	3
27,469	à	27,486	18
27,488	à	27,494	7
27,496	à	27,504	9
27,506	à	27,516	11
27,518		—	1
27,520	à	27,525	6
27,527	à	27,535	9
27,537	à	27,540	4
27,542	à	27,549	8
27,551		27,552	2
27,554	à	27,578	25
27,884	à	27,888	5
27,890		—	1
27,892	à	27,900	9
27,902	à	27,904	3
27,907		—	1
27,909		27,910	2
27,912	à	27,914	3
27,917	à	27,932	16
27,934	à	27,938	5
27,940	à	27,950	11
27,952	à	27,954	3
27,956	à	27,964	9
27,967	à	27,969	3
27,971	à	27,987	17
27,989		27,990	2
27,993	à	27,995	3
27,997	à	28,001	5
28,003		28,004	2
28,020		28,021	2
28,925	à	28,944	20
28,946	à	28,954	9
28,956	à	28,962	7
28,964	à	28,971	8
28,973	à	28,985	13
28,987	à	29,015	29
29,017	à	29,028	12
29,514	à	29,523	10
29,525	à	29,528	4
29,530	à	29,550	21
29,552		—	1
29,554	à	29,560	7
29,562	à	29,585	24
29,588	à	29,600	13
29,602	à	29,608	7
29,610	à	29,615	6
29,617	à	29,623	7
	Total.....		611

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

5e TIRAGE. — 174 OBLIGATIONS.

Nos	1,956	à	2,055	100 oblig.
	6,830	à	6,903	74
	Total.....			174 oblig.

Les obligations sorties seront remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 2 janvier 1861, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU, rue Laffitte, 17.

Amortissement des deux emprunts 3 0/0 (1857-1858 et 1859-1860).

1er TIRAGE.

26 DÉCEMBRE 1860.

1er emprunt. — 1,019 obligations.

Numéros des obligations sorties.			Nombre.
11,384	à	11,483	100
97,999	à	98,068	70
111,384	à	111,483	100
197,999	à	198,068	70
211,384	à	211,483	100
297,999	à	298,068	70
311,384	à	311,483	100
397,999	à	398,067	69
411,384	à	411,483	100
497,999	à	498,068	70
511,384	à	511,483	100
397,999	à	598,068	70
	Total....		1,019

2e emprunt. — 1,019 obligations.

Numéros des obligations sorties.			Nombre.
641,179	à	641,278	100
697,888	à	697,956	69
741,179	à	741,278	100
797,888	à	797,957	70
841,179	à	841,278	100
897,888	à	897,957	70
941,179	à	941,278	100
997,888	à	997,957	70
1,041,179	à	1,041,278	100
1,097,888	à	1,097,957	70
1,141,179	à	1,141,278	100
1,197,888	à	1,197,957	70
	Total...		1,019

Les obligations sorties seront remboursées, à raison de 500 fr. chacune, à partir du 2 janvier 1861, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 17 ;
A Lyon, rue Impériale, 33 ;
A Marseille, à la gare du chemin de fer.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 dudit mois, à raison de :

10 fr. par action nominative ;
9 fr. 68 c. par action au porteur (déduction faite de l'impôt).

Ces paiements se feront :

A Paris, à la Caisse centrale, 12, rue Bergère ;
A Alais, chez M. Liénard, banquier.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les numéros sortis au tirage du 21 décembre 1860 sont les suivants :

Emprunt de 1855 :

De 4,621	à	4,630	10 obligations.	
De 5,931	à	5,934	4	—
Total...			14 obligations.	

Emprunt de 1856 :

De 1,011	à	1,020	10 obligations.	
De 2,951	à	2,952	2	—
Total...			12 obligations.	

Emprunt de 1857 :

De 6,621	à	6,630	10 obligations.	
Do 1	à	7	7	—
Total...			17 obligations.	

Les obligations portant les numéros indiqués ci-dessus sont remboursables à Paris, rue Bergère, 12, à partir du 2 janvier 1861.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les numéros sortis au tirage du 21 décembre 1860 sont les suivants :

De 901	à	910	10 actions.	
De 8,241	à	8,244	4	—
Total...			14 actions.	

Les actions portant les numéros indiqués ci-dessus sont remboursables à Paris, rue Bergère, 12, à partir du 2 janvier 1861.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs de certificats provisoires de l'emprunt émis au mois d'avril 1860 que, le 1er janvier 1861, ils doivent effectuer le troisième et dernier versement, de 70 fr., soit 62 fr. 50 c. par obligation, déduction faite du coupon no 2, et de 7 fr. 50 c., échéant à la même époque.

Les porteurs de certificats provisoires qui n'auront pas effectué leur versement le 15 janvier, devront l'intérêt de retard, à 5 0/0 l'an, à partir du 1er janvier 1861.

Les certificats provisoires libérés du troisième versement seront déposés, pour être échangés, dans les dix jours, contre des titres définitifs d'obligations.

A Paris, rue Laffitte, 28 ;
A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;
A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;
A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;
A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;
A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861, de 12 fr. 50 par action nouvelle de 500 fr., et de 6 fr. 25 par action ancienne (coupure) de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le cinquième et dernier versement, sera payé, soit sur la présentation des actions constatant ledit versement, soit sur le dépôt préalable des coupons no 5 des actions nouvelles et no 9 des actions anciennes (coupures) :

A Paris, 28, rue Laffitte ;
A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;
A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;
A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;
A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;
A Londres, chez MM. Sheppard et fils, agents de la Compagnie, 28, Threadneedle street ;
A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont informés que le paiement du quinzième coupon d'intérêts semestriels, à 4 1/2 0/0 l'an (soit 11 *fr.* 25 *par action libérée de* 500 *fr.*), garantis par le gouvernement sarde, et échéant le 1er janvier 1861, aura lieu, à partir du 2 janvier, sur la présentation des titres, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés, savoir :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;
A Turin, dans les bureaux de l'exploitation (caisse centrale) gare Victor-Emmanuel.

Paris, le 11 décembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le secrétaire, L. Le Provost.

COMPAGNIE DES MINES

DE LA GRAND'COMBE

MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Grand'Combe sont prévenus que le septième coupon semestriel de dividende, fixé par l'assemblée générale à 30 fr., sera payé, à partir du 2 janvier 1861 :

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 59 ;
A Nîmes, rue Pradier, 2 ;
A Marseille, rue Haxo, 17.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES

VOITURES DE PARIS

Avis aux porteurs d'obligations.

MM. les porteurs d'obligations sont informés qu'il a été procédé, en séance publique du 24 courant, au tirage au sort des obligations remboursables au 1er janvier 1861.

Les obligations sorties portent les numéros 2,001 à 2,100.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations du premier et second emprunt, à priorité, de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall-Appenzell;

De l'emprunt, à priorité, de l'ancienne Compagnie de la Glatt;

De l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de l'année 1857, comme celle de 1859,

Sont prévenus que les intérêts semestriels de ces différents emprunts échéant le 31 décembre 1860 et le 1er janvier 1861, seront payés dès ces jours contre remise des coupons :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masner et Braûn;

A Rheineck, chez MM. Custer et Ce;

A Glaris, à la Banque de Glaris;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Lutscher.

Les intérêts sur les obligations de l'emprunt de l'ancienne Compagnie de la Glatt seront aussi payés :

A Berne, à la Caisse d'épargne et d'emprunt.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix.

Appel de versement sur les actions primitives.

Le comité de direction de la Compagnie a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à effectuer, au 1er janvier 1861, un versement de 50 fr. sur toutes les actions primitives ou ordinaires, de manière à porter le chiffre de chaque action à 450 fr.

L'intérêt semestriel échéant à la même époque, sera imputé sur le montant du versement, à raison de 8 fr. par action dédoublée, et de 7 fr. 15 c. par action non dédoublée, de sorte qu'il restera à verser :

42 fr. » sur chaque action dédoublée,

et 42 fr. 85 sur chaque action non dédoublée.

Tout versement fait par anticipation jouira de l'escompte, au taux de 5 0/0 l'an, jusqu'au 1er janvier 1861.

Les versements sont reçus, sur présentation des titres :

A Fribourg, à la caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Paris, chez MM. Ed. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3 ;

Fribourg, le 17 novembre 1860.

Au nom du comité de direction.

Le président,

R. Weck de Bussy.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P.

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Numéros des 277 titres d'actions, tirés au sort, en date du 21 décembre 1860, remboursables le 1er janvier 1861, à 500 fr. par action.

	Numéros sortis.			Nombre.
	—			—
Nos	178,524	à	178,600	77
	307,301	à	307,400	100
	324,901	à	325,000	100
			Total....	277

Le directeur général

J. Maniel.

CHEMIN DE FER DE

CORDOUE A SÉVILLE

Numéros des obligations sorties au 2e tirage qui a eu lieu le 19 décembre 1860, remboursables à 500 fr., à partir du 2 janvier 1861 :

A Madrid, à la Société générale de Crédit mobilier espagnol ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier ;

A Bruxelles, chez MM. Brugmann fils, banquiers.

1,006	8,366	21,223	30,956
1,080	9,516	22,409	30,981
1,230	10,570	22,512	31,438
1,850	10,774	22,733	31,461
2,649	12,641	23,034	32,162
2,947	12,744	23,333	32,216
3,335	12,771	23,616	33,234
4,090	12,908	24,090	33,360
4,343	13,105	24,172	34,421
4,657	14,373	24,191	34,435
5,609	16,001	24,802	35,367
6,071	17,100	25,850	36,021
6,566	17,704	25,855	36,222
7,003	18,096	26,218	36,356
7,027	18,234	28,472	36,812
7,092	18,832	28,902	
7,821	19,495	30,073	
8,318	19,785	30,431	

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT

V.-C. BONNARD ET Ce.

MM. les actionnaires du Comptoir central de crédit V.-C. Bonnard et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, 53, sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le jeudi 31 janvier prochain, conformément aux articles 52 et 57 des statuts.

La réunion aura lieu à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures de l'après-midi.

Pour en faire partie, il faut être porteur et propriétaire d'au moins vingt-cinq actions, et les avoir déposées au plus tard, au siége de la Société, contre récépissé, cinq jours avant l'époque indiquée pour la réunion.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoir ayant eux-mêmes le droit de voter.

Les actions peuvent être déposées, dans le même délai de cinq jours :

A Marseille, chez MM. V.-C. Bonnard et Ce, rue Mission-de-France, 2;

A Rouen, chez M. Besombes, rue Impériale, 90.

N. B. MM. les actionnaires sont priés de déposer toutes les actions en leur pouvoir, afin d'éviter la remise à quinzaine, prévue par l'article 57 des statuts.

Le gérant,

V.-C. Bonnard et Ce.

CHEMIN DE FER DU GRAO DE

VALENCE A ALMANSA

Le comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le semestre d'intérêt échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de 15 fr. 78 c. par action, à Paris, chez M. Pedro Gil, banquier, 23, rue Saint-Georges.

COMPAGNIE

DES ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX DE PARIS

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de l'ancienne Compagnie des Docks Napoléon qu'ils seront admis, à partir du 2 janvier prochain, à déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, pour les échanger contre ceux de la Compagnie nouvelle, à raison de huit actions anciennes pour une nouvelle, et à toucher les 7 fr. 50 c. par action nouvelle, votés par l'assemblée générale des actionnaires du 29 septembre dernier, sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la délibération de l'assemblée générale du 9 juillet 1860, il sera payé, à titre de second à-compte sur l'exercice 1860, une somme de :

Fr. 7 » par action pour les titres nominatifs ;

6 84 par action au porteur.

Les paiements auront lieu, à dater du 2 janvier 1861, au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, 8, tous les jours, de dix heures à deux heures.

Paris, le 24 décembre 1860.

Le secrétaire général,

secrétaire du Conseil,

Ernest Basset.

SOCIÉTÉ

J. F. CAIL ET Ce

MM. les porteurs d'obligations de la Société J.-F. Cail et Ce sont prévenus que le paiement du coupon semestriel d'intérêts de 10 fr. par obligation (sous déduction de 0 fr. 27 c. pour droit de l'État) échéant le 1er janvier 1861, aura lieu, à partir du 2 dudit mois, au siége de la Société, 48, quai de Billy, tous les jours, de neuf heures à quatre heures.

HAUTS-FOURNEAUX ET FORGES

DE DENAIN ET D'ANZIN

MM. les porteurs d'actions de la Société anonyme des hauts-fourneaux et forges de Denain et d'Anzin sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 30, et conformément aux articles 31, 34, 36 et 37 des statuts, aura lieu à Paris, au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 59, le mardi 29 janvier 1861, à midi.

CAISSE LÉCUYER ET Cie

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt échéant le 31 décembre courant (de 12 fr. 50 c. par action) sera payé, à partir du 2 janvier prochain, sur la présentation des récépissés d'actions.

MINES DE BRUAY

L'administration des Mines de Bruay prévient les actionnaires de cette Compagnie qu'un dividende de cinquante francs par action est distribué, à partir du 15 décembre courant.

Ce dividende est payé :

A Bruay, chez M. le receveur de la Compagnie ;

A Béthune, chez MM. Félix Decroix et Ce ;

A Cambrai, chez MM. Boitelle frères ;

A Arras, chez M. Fagnier aîné ;

A Paris, chez MM. Lécuyer et Ce.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 16 décembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 23 décembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse a été faible toute cette semaine, et malgré la grande quantité de primes vendues à un très-faible écart, l'amélioration qui s'était manifestée dans la journée de lundi ne s'est pas continuée mercredi. Par suite de la vacance de mardi et des fêtes de Noël à Londres qui amènent toujours une cessation complète de travail et d'affaires, on n'avait guère entrepris de grandes opérations; la baisse de fonds anglais qui a eu lieu jeudi, et qu'on a attribuée à des nouvelles venues d'Amérique, ne pouvait avoir pour résultat d'améliorer la situation du marché.

Aussi le 3 0/0, qui était samedi à 68 30 a-t-il eu de la peine à se soutenir lundi, et est-il retombé jeudi à 68 fr., et au-dessous de ce cours dans la journée de vendredi. Le maintien des tourniquets, dont on avait depuis plusieurs jours annoncé la suppression, a eu aussi une influence défavorable sur le marché, et il y a eu généralement de la faiblesse sur toutes les valeurs. C'est, en définitive, une mauvaise fin d'année.

On a détaché cette semaine le coupon des actions de la Banque à 72 fr.

Samedi. — Les transactions ne se sont pas ranimées, et la Bourse a continué à fléchir. Le 3 0/0 était faible à 68 40 au début du parquet. Il est tombé peu à peu jusqu'à 68 25, et à la fin de la Bourse on a repris à 68 30, c'est à 10 c. près le même cours que la veille. Le comptant a subi les mêmes variations. Il s'est tenu de 68 35 à 68 25, et a fermé à 68 30, en baisse de 10 c. Les consolidés anglais ont baissé de 1/8 sur la seconde cote. La première était venue sans changement à 93, la seconde à 98 7/8. La rente 4 1/2 a fermé à 96 10, après avoir ouvert à 90 50. Les actions de la Banque se traitaient à 2,940. Le Crédit foncier était ferme au cours de 930, coté précédemment. La spéculation à la baisse a pesé sur les cours du Crédit mobilier, qui avait jusqu'à présent assez bien résisté au mouvement rétrograde. Cette valeur, tenue d'abord à 760 et 761 25, a fermé à 755 fr., avec 5 fr. de réaction. Les actions de la Caisse générale des chemins de fer se sont négociées de 300 à 305 fr. Les actions des chemins de fer continuaient à avoir une fermeté qui contrastait avec la position de la rente. Il y avait même une certaine animation sur ce marché. L'Orléans s'est relevé de 2 50 à 1,382 50. Le Nord ancien, demandé à 987 50, a repris à 990; c'est 2 50 de hausse sur hier. Le Nord nouveau s'est tenu sans changement à 895. L'Est a fléchi de 2 50 à 600 fr. Le Lyon est resté stationnaire à 910. Le Midi s'est traité de 521 25 à 522 50; l'Ouest, de 560 à 561 25. Le Genève était calme à 375; le Béziers, de 90 à 91 25; les Ardennes nouvelles, à 435, et le Dauphiné, à 577 50. Les actions des chemins autrichiens ont fait 505 et 503 75; celles des chemins lombards, 480 et 478 75. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 392 50 et 395; les chemins russes libérés, à 437 50; les Pampelune, à 460; les Barcelone, à 463 75; les Saragosse, à 560; les Séville-Cadix, à 543 75; les Nord de l'Espagne, à 480. Le chemin de la Croix-Rousse était ferme à 540. Les fonds espagnols étaient bien tenus. La dette différé était ferme à 41 3/8, la passive à 23 1/8. M. Salaverria, ministre des finances de l'Espagne, répondant à une interpellation de M. Polo, député, sur la nécessité d'annuler au plus tôt les dettes amortissables sans intérêts, a déclaré, dans la séance des cortès du 14 courant, qu'il se disposait à entreprendre nécessairement de grandes réformes financières. Cette assurance formelle est de nature à influer favorablement sur la situation de la dette passive. Les obligations de Pampelune sont fermes à 253 75, celles des chemins Romains, à 237 50; celles de Séville-Xérès, à 272 50. Les Ports de Marseille se négocient à 301 25; les Eaux, à 336 25; les Voitures, à 72 50.

Lundi. — Les vacances de Noël ont commencé à Londres, et le stock exchange est fermé. C'était une occasion d'inventer quelques bonnes fausses nouvelles; aussi en a-t-on vu arriver trois ou quatre du même coup sur le marché; la Bourse, bien que très-habituée à ces manœuvres, a faibli dès le commencement, et les premiers cours étaient plus bas que ceux de la clôture. Au reste, plus la rente se rapproche de 68, plus la baisse rencontre une résistance énergique. Les acheteurs qui hésitaient en face du cours de 69 se présentent en foule dans les cours actuels qui sont fort avantageux. La rente qui avait débuté à 68 30, a fait 68 20 au plus bas et a repris à 68 40. Le Mobilier était très calme dans les cours précédents de 760. L'Orléans était à 1,380; le Nord, à 988 75; l'Est, de 600 à 601 25; le Lyon, à 911 25; le Midi, à 521 25. Les Autrichiens faisaient 506 25; les Lombards, 477 50. On négociait la Banque de France à 2,940; le Comptoir d'escompte, à 650; les Nouvelles, à 620. Les demandes ont reparu sur la Caisse générale des chemins de fer, qui était demandée à 305. Le 3 0/0 reste à 68 30; le Mobilier, à 758 75; l'Orléans, à 1,383 75; le Nord, à 990; les Lyon à la Méditerranée, à 911 25; les Autrichiens, à 506 25.

Mardi. — Fête de Noël.

Mercredi. — Le marché commençait à se ressentir des approches de la liquidation, et les affaires s'engageaient avec une certaine activité. Le comptant faisait meilleure contenance, et les offres, par suite de la libération du dernier emprunt, paraissaient à peu près épuisées. La question des tourniquets continuait à être l'objet de toutes les conversations. Le 3 0/0, après s'être négocié pendant les premiers instants de 68 32 1/2 à 68 35, s'est élevé rapidement à 68 42 1/2 et 68 45, puis a été ramené à 68 40, cours sur lequel s'engage la discussion sans autres variations que celles de l'offre à la demande. Le 3 0/0 au comptant a débuté à 68 25 et se relève à 68 40. Le marché anglais était plus ferme. Les deux dépêches de Londres ont apporté les consolidés de 82 7/8 à 93, avec 1/8 d'amélioration sur la cote de lundi. Les actions du Crédit mobilier se traitaient de 760 à 763. L'Orléans est tenu à 1,393 75; le Nord, à 990; le Lyon, de 911 25 à 912 50; l'Est, à 600; le Midi, à 523; les Autrichiens, tombés à 503, se sont relevés à 506 25; les Lombards ont repris de 475 à 477 50. Les valeurs espagnoles étaient bien tenues. Le Séville est à 515; le Pampelune, à 473 75. Des affaires très-actives ont continuellement été engagées sur la Caisse générale des chemins de fer, qui, par étapes successives, a monté à 320 et est restée à 310; la Banque de France, à 2,930. Le Crédit foncier était à 945; le Gaz parisien, à 840, et les Voitures, à 71 25.

Jeudi. — La spéculation, qui la veille encore espérait la suppression de la barrière des tourniquets, s'est trouvée très-vivement désappointée en voyant affiché à la Bourse l'avis qui annonce la délivrance des cartes d'abonnement pour l'année 1861. Le début du marché était très-froid. De plus, une baisse de 1/4 sur les consolidés anglais rendait la situation plus défavorable encore. Le 3 0/0 a débuté à 68 25, et pendant les premiers instants s'est tenu de 68 25 à 68 30; mais les offres ont fini par l'emporter, et ont fait reculer à 68 20. La deuxième dépêche de Londres apportant les consolidés avec une nouvelle réaction de 1/8 est encore venue accentuer le mouvement de réaction. Beaucoup d'acheteurs, qui jusqu'ici avaient tenu bon, se sont décidés à revendre leurs rentes, et le 3 0/0 a reculé à 68 05. Les actions du Crédit mobilier ont fléchi à 755. Ce cours, déduction du coupon de 25 fr. qui sera détaché le 1er janvier, représente 730 fr. L'Orléans a varié de 1,385 à 1,382 50; le Nord, de 990 à 987 50; le Lyon, de 911 25 à 908 75; les Autrichiens, de 505 à 501 25; les Lombards, de 477 50 à 472 50. Les actions de la Banque de France se sont traitées à 2,852 50, coupon de 72 fr. détaché, le Crédit foncier a atteint 947 50; le Comptoir d'escompte est fixe à 650 fr. Les valeurs espagnoles résistaient à la réaction. L'intérieure est à 49 5/8; le Saragosse à 565; le Nord de l'Espagne à 480; le Pampelune est demandé à 475. Les obligations françaises et étrangères gardaient un mouvement d'affaires suivi à leurs cours précédents. Les actions de la Caisse des chemins de fer se sont très-activement négociées de 310 à 300 fr.; le Sous-Comptoir des entrepreneurs est à 113 75; la Compagnie maritime à 405; les Docks, à 202 50; les Voitures à 70, après 72 50.

Vendredi. — On dit que la liquidation est terminée avant d'être faite; en Bourse, on sait ce que cela signifie; la réponse des primes ne sera donc pas une affaire d'importance. Quoi qu'il en soit, les dispositions ne sont pas meilleures aujourd'hui; on attribue toujours la baisse des consolidés à des nouvelles défavorables d'Amérique, à des difficultés monétaires etc. Le cours de 68 a été perdu dès le début, et le mouvement de baisse s'est accéléré par suite de ventes assez nombreuses si bien qu'on a rétrogradé jusqu'à 67 70, mais la fin de la Bourse a ramené le 3 0/0 à 67 75 ce qui constitue une baisse de 25 c. sur le cours de la veille. Les chemins de fer et toutes les valeurs ont été entraînés dans ce mouvement, sauf peut-être les chemins et les valeurs espagnols qui ont tenu bon. L'Orléans a fermé à 1,367 50, le Lyon à 902 50, le Nord à 982 50, l'Est, au dessous de 600, le Midi à 515. La Caisse générale des chemins de fer, qui s'était d'abord bien tenue aux environs de 300, a fermé à 286 25.

F. Grimada.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Marché à terme ou comptant	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	2[illegible] 95	[illegible]	500	»	janv. avr. juill.	[illegible]
A	Banque de l'Algérie	7[illegible] »	[illegible]	500	»	[illegible]	12 50
Cfv.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Comptoir V.-C. Desmaré et Cᵉ.	[illegible] »	500 [illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs.	1[illegible] 25	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	7 50
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	[illegible] 0/0 b.	[illegible]	12,500	[illegible]	avril	[illegible]
A	Sécurité	»	[illegible]	5,000	4/5	[illegible]	»
A	Union des ports	»	1,[illegible]	5,000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Lloyd français	»	1,[illegible]	5,000	4/5	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	300	5,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Chambre d'assurances	»	600	5,000	4/5	[illegible]	»
A	Mélusine	»	400	5,000	4/5	[illegible]	»
A	[illegible]	»	300	5,000	4000	[illegible]	[illegible]
A	Sauvegarde	»	200	5,000	4000	[illegible]	[illegible]
A	Centrale	»	1,000	5,000	4000	[illegible]	[illegible]
A	Réunion	12 0/0 b.	1,500	5,000	4000	[illegible]	[illegible]
A	Comptoir	»	400	5,000	4000	[illegible]	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5,000	»	avril	3000 »
A	Phénix	2[illegible] 0/0 b.	1,000	5,000	»	[illegible]	105 »
A	Nationale	»	1,000	5,000	4/5	mars	[illegible] »
A	Union	»	2,000	5,000	4/5	avril	210 »
A	Soleil	»	1,000	5,000	4/5	avril	500 »
A	France	[illegible] 0/0 b.	2,000	5,000	4/5	avril	250 »
A	Urbaine	[illegible] 0/0 b.	1,000	5,000	4/5	avril	[illegible] »
A	Providence	»	2,000	2,500	[illegible]	avril	150 »
A	[illegible]	»	200	5,000	[illegible]	avril	300 »
A	Paternelle	»	[illegible]	1,000	[illegible]	avril	»
A	[illegible]	»	[illegible]	5,000	4000	avril	[illegible] »
A	[illegible]	»	2,[illegible]	1,000	800	avril	[illegible]
	ASSURANCES VIE.						
A	Générale	»	[illegible]	7,500	»	avril	300 »
A	Nationale	[illegible] 0/0 b.	3,[illegible]	5,000	4/5	tous les 2 ans	300 »
A	Union	»	2,[illegible]	5,000	4/5	tous les 2 ans	130 »
A	Phénix	2 0/0 p.	[illegible]	5,000	[illegible]	tous les ans	20 »
A	Caisse paternelle	»	12,[illegible]	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2,000	5,000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS TERRE.						
A	Omnibus de Paris	9[illegible] »	31,000	[illegible]	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	2[illegible] »	31,000	1,36[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	[illegible] »	60,000	100	»	[illegible]	néant.
C	Omnibus de Londres	[illegible] 51	250,000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris.	[illegible] 75	400,000	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
	CANAUX.						
A	A Gisors, actions de capital	1[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	8 30
A	Bourgogne, actions de capital.	[illegible] »	[illegible]	1,000	»	[illegible]	[illegible]
A	— act. de jouissance.	1[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital.	[illegible]	6,000	1,000	»	avril octobre	50 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1,000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5,[illegible]	»	février [illegible]	[illegible]
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11,[illegible]	1,000	»	[illegible]	[illegible]
C	Scarpe inférieure	[illegible]	3,[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	»
A	Somme française canalisée	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	13,[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	4[illegible] »	[illegible]	1,[illegible]	»	avril octobre	2[illegible] »
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible] »	7,[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	15 »
A	Pont de Rouen	[illegible] »	500	1,[illegible]	»	janvier juillet	41 »
A	Ponts réunis	[illegible] »	3,[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	3 1/3 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible] »	4,000	1,[illegible]	»	[illegible]	3 1/4 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Frayn, L. Guy et Cᵉ	[illegible] »	10,000	500	»	janvier juillet	3 1/2 0/0
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible] »	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible] »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible] »
A	— actions nouvelles	[illegible] 50	[illegible]	250	100	[illegible]	5 0/0
A	Compagnie génér. maritime	[illegible] »	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible] »	17,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
C	Armements Harbey et Cᵉ	[illegible] »	30,[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	3 [illegible]
	CHARBONNAGES.						
Cfv.	Haute-Loire	[illegible]	3,[illegible]	500	»	avril octobre	néant.
Cfv.	Centre-du-Flénu	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	3 [illegible]
Cfv.	Pont-du-Loup-Sud	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	»	avril	»
Cfv.	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	21,[illegible]	500	»	février août	[illegible]
A	Anzin	[illegible]	1,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Loire et Loire	[illegible]	1,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	2,[illegible]	1/[illegible]	»	décembre	125 »
A	Loire	1[illegible] 25	80,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	1[illegible] »
A	Montrambert et la Béraudière	1[illegible] »	80,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	10 »
A	Saint-Étienne	1[illegible] »	80,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	10 50
A	Rive-de-Gier	2[illegible] 75	80,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	10 »
A	Marenne et Sartre	[illegible]	12,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Grand-Combe	7[illegible] »	24,[illegible]	1/[illegible]	»	janvier juillet	41 »
»	Lalou et Lacuse	[illegible] »	»	500	»	[illegible]	»
A	Carmaux	5[illegible] »	21,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	Roche-la-Molière et Firminy	4[illegible] 75	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. de Quaregnon	[illegible] »	[illegible]	270	»	[illegible]	néant.
A	Charbonnages belges	[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible] »	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10,[illegible]	100	»	[illegible]	17 50

Marché à terme ou comptant	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Moustiers-Honfleur	10 25	60,000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul	[illegible]	3,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère.	[illegible]	10,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	10,[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	[illegible]	1,[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	15 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	[illegible]	40,[illegible]	[illegible]	»	octobre	15 »
A	— non privil.	[illegible]	40,000	[illegible]	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	[illegible]	5,[illegible]	1,[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc	1[illegible]	50,[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	510 »	30,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2,[illegible]	3,[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18,[illegible]	1/[illegible]	»	juin décembre	15 »
A	Creusot (Schneider)	8[illegible] »	25,[illegible]	500	»	juin décembre	60 »
A	Allevard	[illegible]	»	1,000	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	2,000	500	»	[illegible]	30 »
A	[illegible]	[illegible]	50,000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]	5[illegible] »	10,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	[illegible] »
A	[illegible]	2[illegible] »	60,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	1[illegible] »
A	[illegible] de fer	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	3[illegible] »
C	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible] Comté	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	7[illegible] »	16,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	40 »
C	Firminy	[illegible] »	»	250	»	[illegible]	[illegible]
C	Pont-Évêque (Vienne)	100 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Marchienne-Sambre (Belgique)	[illegible] »	10,000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1[illegible] »	5,[illegible]	1,[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	50,[illegible]	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	[illegible] »	1[illegible],000	500	»	septembre mars	50 »
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	1,[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
C	[illegible] et Cᵉ	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Christofle et Cᵉ	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	[illegible] »	31,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	1[illegible]
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	7 [illegible]
Cfv.	Docks Louis-Napoléon	[illegible] 50	2[illegible]	[illegible]	1[illegible]	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	[illegible] 50	1[illegible]	1/[illegible]	»	mai novembre	6[illegible] »
C	Union des Gaz	[illegible] 50	2[illegible]	[illegible]	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre	8 [illegible]
C	[illegible]	[illegible]	6,000	[illegible]	»	juin décembre	[illegible] »
C	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	»	mars septembre	[illegible] »
C	[illegible], Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	1,000	»	1ᵉʳ juin	[illegible] »
C	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	35 »
C	[illegible]	[illegible]	400	[illegible]	»	[illegible]	[illegible] »
A	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	1[illegible] »
A	Lyon	[illegible]	7,[illegible]	1/[illegible]	»	janvier juillet	1[illegible] »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon.	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	71 50
A	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	1[illegible] »
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible] Central, Lebon, 13 villes	[illegible]	6,[illegible]	500	»	janvier juillet	3[illegible]
	FILATURES.						
A	Mulhouse [illegible]	4[illegible] »	[illegible]	500	»	août	3[illegible] »
A	Colin	5[illegible] »	16,[illegible]	500	»	janvier juillet	37 »
A	Société [illegible]	[illegible]	1,[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Remy	[illegible] »	[illegible]	1/[illegible]	»	31 avril	37 »
	JOURNAUX.						
C	Siècle	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	1[illegible] »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire).	[illegible]	6,[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	45 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 [illegible]	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	1[illegible] »	[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Montluçon	[illegible]	2[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Oignies (Belgique)	347 50	[illegible]	[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2,[illegible]	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS						
A	Richer et Cᵉ, Vidanges	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	31 mars	[illegible]
A	Challet et Cᵉ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des [illegible]	5[illegible] »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	2 cirques (L. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	5 janv. juillet	10 0/0

Nombre d'obligations	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	DERNIER COURS CONNU.	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
[illegible]	Comp. des Voitures de Paris.	[illegible]	7,[illegible]	125	[illegible]	[illegible]	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	[illegible] 25	30,000	500	[illegible]	janvier juillet	2[illegible] »
[illegible]	Messageries imp. (serv. marit.)	1[illegible] 75	12,000	500	1[illegible]	avril octobre	[illegible] »
»	Loire, anciennes	11[illegible] 50	»	1,[illegible]	»	[illegible]	[illegible] »
»	— nouvelles	10[illegible] 50	18,000	1,[illegible]	[illegible]	février août	[illegible] »
»	Grand'Combe, anciennes	[illegible]	6,[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	1ᵉʳ avril oct.	[illegible] »
»	— nouvelles	100[illegible] »	10,000	1,[illegible]	[illegible]	1ᵉʳ avril oct.	[illegible] »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	2[illegible] »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	1[illegible] »
1[illegible]	Télégr. sous-marin méditerranéen	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars septembre	7 50
»	Vieille-Montagne	4[illegible] 50	15,000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	2[illegible] »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1856-57.	[illegible]	5,000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	3[illegible] »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	20,000	[illegible]	[illegible]	avril octobre	1[illegible] »
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mai novembre	1[illegible] »
1[illegible]	Horme, anciennes	[illegible]	3,[illegible]	312 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	7,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cᵉ	4[illegible] »	8,[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	»	[illegible]	»	15 janv. juillet	[illegible] »
[illegible]	Gaz de Paris	[illegible]	23,[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	2[illegible] »
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
»	Gaz de Lyon	[illegible]	3,[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 mai nov.	1[illegible] »
»	Docks de Marseille	[illegible] 50	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 22 AU 28 DÉCEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
1675	2929	99	300.000	500	•	97 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans	1392 50	1394 50	1392 50	1393 75			1.395	1395	1374 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
919	1565	99	400.000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien	940	950	[illegible] 75	950			950	950	[illegible] 75	957 25	[illegible]	[illegible]
•	•	•	83 331	400	300	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau	[illegible]		[illegible]					950	[illegible]		[illegible]	[illegible]
•	•	•	41 667		•	•	•	Nord sorties au 1er tirage	970						960		970		[illegible]	[illegible]
1648	1930	99	500 000	500	•	33 20 pour 1859	mai 1860	Est	600	601 25	602 50	610			602 50	601 25	600	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1163	1898	•	560.000	500	•	63 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée	910	912 50	912 50	911 25			911 25	913 25	9[illegible] 5	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]
713	1623	99	250.000	500	•	37 fr. pour 1859	juillet 1860	Midi	522 50	520	521 25	522 50			522 50	522 50	517 50	518 75	[illegible]	[illegible]
1198	2.104	99	300.000	500	•	37 50 pour 1859	avril 1860	Ouest	540	541 25	562 50	561 25			540		538 75	540	[illegible]	[illegible]
229	211	99	60.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	375	375	375	377 50			377 50	380	375	377 50	[illegible]	[illegible]
53	52	99	35.000	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	91 25	95	97 50	95					95		[illegible]	[illegible]
134	185	99	35.000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné	577 50	570		570			580	577 50	578 75	577 50	[illegible]	[illegible]
154	420	99	42.000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien							430				[illegible]	[illegible]
•	•	•	84.000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau	435						435		435		[illegible]	[illegible]
1333	1311	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858	juillet 1860	Chemins autrichiens	506	506 25	506 25	506 25			506 25	506 25	509	509	[illegible]	[illegible]
314	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel	396	392 50	392 50				391 25		394 25		[illegible]	[illegible]
•	4109	95	600.000	500	250	5 0/0	13 juill. 1860	Russes 250 fr. payés			430				447 50				[illegible]	[illegible]
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	437 50		437 50				436 25	435			[illegible]	[illegible]
60	175	99	80.000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse	212 50						210		210		[illegible]	[illegible]
206	247	99	72.000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse											[illegible]	[illegible]
•	157	99	55.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	400	410	408 75	470			477 50	475	475	[illegible]	[illegible]	[illegible]
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	500	501	501 25	502 50			503 50	503 75	503 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
184	914	99	90.000	525	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone	463 75	462 50	463 75	460			462 50	460	462 50	460	[illegible]	[illegible]
•	619	99	170.000	500	•	6 0/0 (Int. gar.)	avril 1859	Romains							[illegible]				[illegible]	[illegible]
1396	133	99	750.000	500	150	....	mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	478 75	476 75	473	476 25			477 50	476 25	470	472 50	[illegible]	[illegible]
•	•	99	36.000	500		5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville											[illegible]	[illegible]
•	132	99	47.500	500		6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	513 75		518 25				512 50	513			[illegible]	[illegible]
•	125	99	200.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	480	485	480	480			485	477 50	480	477 50	[illegible]	[illegible]
	•	90	57.400	400	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg			325								[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1848	5 000	1898	750	•	1.250	décembre.	60 ••	janvier, juillet.
1842-1849	12.000	1913	•	•	1.250	juin.	50 ••	D°.
1843	2.775	1894	1100	•	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.
1842	5 000	1901	1125	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.
1848	13.333	1938	750	•	1.250	décembre.	50 ••	D°.
1843	6.400	1893	•	•	1.250	juin.	50 ••	D°.
•	3 300	1927	•	•	1.250	mai.	50 ••	D°.
1852-1854	34.526	1903	divers.	•	1.250	juin.	50 ••	D°.
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.
1852	80.000	1905	1050	•	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.
1847-1854	36 750	1938	divers.	•	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre
1851	24.000	1905	500	•	625	mai.	25 ••	janvier, juillet.
1854	102.614	1953	•	•	625	décembre.	25 ••	D°.
1852	120.000	1954	•	•	625	mars.	25 ••	avril, octobre.
1853	385.998	1958	divers	•	650	mai.	25 ••	juin, décembre
•	5.963	1905	•	•	500	juillet.	20 ••	mai, novembre.
1845	22.000	1945	500	•	400	juin.	15 ••	février.
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.
1855	255.000	1959	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.
1852	61 843	1952	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.
1855	261.900	1954	divers.	•	500	juin.	15 ••	D°.
1852-1860	1490.000	1951	divers.	•	500	décembre.	15 ••	D°.
1854-1860	750.000	1947	divers.	•	500	mai.	15 ••	D°.
1855	87.719	1954	285	•	500	décembre	15 ••	D°.
1857-1860	137.084	1954	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.
•	250 000	1965	•	•	500	mars.	15 ••	avril, octobre.
•	1.150 000	115	divers.	•	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.
•	211.000	1963	285	•	500	décembre.	15 ••	D°.
•	440 788	1957	divers.	•	500	juin	15 ••	D°.
•	22.610	1956	290	•	500	décembre.	15 ••	avril, octobre.
1857	650 000	1949	divers.	•	500	mai.	15 ••	juin, décembre.
•	150 000	1955	•	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.
•	149 000	1957	•	•	500	juin	15 ••	D°.
1858	1 200 000	1958	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.
•	618.375	1946	divers.	•	500	•	15 ••	mars, septembre.
1857	479.052	1949	divers.	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.
1858	•	1961	250	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.
1860	•	1963	•	•	500	•	15 ••	avril, octobre.
1859	100 000	1963	•	•	500	avril	15 ••	janvier, juillet.
1859	24.576	1957	300	•	500	•	15 ••	D°.
1859	•	1908	•	•	500	•	15 ••	D°.
•	200.000	1958	divers.	•	500	•	15 ••	avril, octobre.
•	160.500	1957	140	•	510	septembre.	7 50	suspendus.
•	•	•	•	•	•	•	•	•
1860	62.500	1947	240	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.

Noms des compagnies	22	24	25	26	27	28
Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0					[illegible]	[illegible]
St-Germain (nouvelles)	1090				[illegible]	[illegible]
Strasbourg à Bâle (anciennes)					[illegible]	[illegible]
Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0					[illegible]	[illegible]
D° (nouvelles), dites 5 0/0	1027 50				[illegible]	[illegible]
Versailles, rive droite (nouvelles)					[illegible]	[illegible]
Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
Ouest (anciennes), dites 5 0/0				1015	[illegible]	[illegible]
Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0		970			[illegible]	[illegible]
Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1045	1050		1045	[illegible]	[illegible]
Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0. gar.	985			[illegible]	[illegible]	[illegible]
Strasbourg à Bâle (nouvelles)				[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.					[illegible]	[illegible]
Méditerranée, dites 5 0/0 gar.		517 50		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Est (anciennes), dites 5 0/0	498 75	490		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
Ouest (actions Vers. rive gauche)					[illegible]	[illegible]
Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0					[illegible]	[illegible]
Grand-Central (nouvelles)	305	306		305	[illegible]	[illegible]
Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.				[illegible]	[illegible]	[illegible]
Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	312 50	312 50		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Orléans, dites 3 0/0	304 75	304 75		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nord	312 50	312 50		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lyon à Genève (anciennes) gar.	301 50	303 50		[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° (nouvelles)	302 50	302 50		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	307 50	305 25		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	305	305		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bourbonnais	304 75	306 75		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Midi gar.	303 75	303 75		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bessèges à Alais				[illegible]	[illegible]	[illegible]
Est (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	298 75		297 50	[illegible]	[illegible]
Ardennes	302 50	304 50		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dauphiné gar.	303	303		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	298 75	298 75		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins autrichiens gar.	257 50	255 75		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins lombards-vénitiens gar.	253 75	253		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins de fer Romains gar.	237 50	240 25		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saragosse-Pampelune	253 75	253 75	•	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Madrid à Saragosse	271 75	272 50		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cordoue à Séville	260	260		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Séville à Xérès	272 50	271 25	•	270	[illegible]	[illegible]
Nord de l'Espagne	256	255	•	253	[illegible]	[illegible]
Graissessac à Béziers	85	85	•	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montblanch à Reus	246 25	245	•	245	[illegible]	[illegible]
Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	235		•	235	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

Fonds français et étrangers.	Samedi 22 Comptant	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Comptant	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Comptant	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Comptant	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Comptant	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Comptant	Vendredi 28 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 [illegible]	68 30	68 70	68 [illegible]			[illegible]	68 35	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 sept. 1860	96 40	96 30	95 90	96 55			96 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2840	•	2810				28[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1860	650		[illegible]				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
D° d° actions nouvelles		•	[illegible]				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	930		[illegible]				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1860	493 25		[illegible]				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	467 50		[illegible]				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
— 10es d'Obligations 4 0/0 d° d°		•	97 50				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
— 10es d'Obligations 3 0/0 d° d°		•	90 25				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, d°		•					1010		1010		[illegible]	[illegible]
— Ob. commun. 500 fr. 3 0/0 125 fr. p. jouiss. d°	410	•	410				[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Crédit industriel et commercial, jouissance novembre 1860	667 50		662 50				505		667 50		[illegible]	[illegible]
Société générale de Crédit mobilier, tout payé juillet 1860	755	760	761 25	758 75			761 25	761 50	747 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit colonial		•					[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1112 50	•	1110				1112 50		1115		[illegible]	[illegible]
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475	•	475				475		472 50		[illegible]	[illegible]
D° d° 1860, 125 fr. payés, jouiss. sept. 1860	471 75	•					473 75		472 50		[illegible]	[illegible]
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	230	•	230				230		230		[illegible]	[illegible]
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 7/8	•	93 7/8						[illegible]		[illegible]	[illegible]
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1860		•					99 [illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	80	79 65	79 70	80			80 15		80		[illegible]	[illegible]
— 3 0/0, jouissance juillet 1860		•							[illegible]		[illegible]	[illegible]
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	73 1/2	•	73				73		73		[illegible]	[illegible]
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860									[illegible]		[illegible]	[illegible]
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	73 3/4	•					73 1/2		73		[illegible]	[illegible]
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés jouissance juillet 1860	451 25	461 25	450	455			[illegible]	457 50	460		[illegible]	[illegible]
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	41 3/4	o/o		o/o			41 3/4		[illegible]		[illegible]	[illegible]
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860		•					50 1/2		[illegible]		[illegible]	[illegible]
D° D° 1851, jouissance juillet 1860	50	•	50 1/4				49 1/2		49 3/4		[illegible]	[illegible]
D° intérieur, jouissance juillet 1860			49 1/2	49 3/4			49 1/2		49 5/8		[illegible]	[illegible]
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	78 75	•							[illegible]		[illegible]	[illegible]

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1059 10e ANNÉE — N° 51 SAMEDI 22 DÉCEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

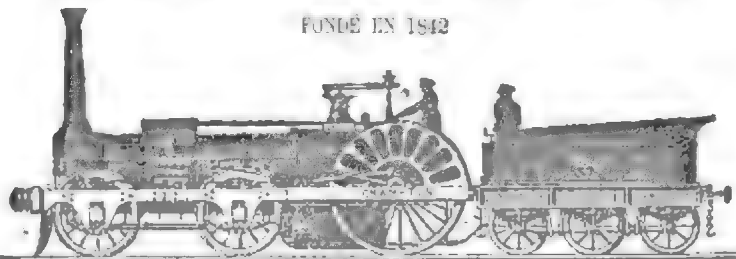
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............ 16 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
Aux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

La clôture de la souscription

AUX

250,000 OBLIGATIONS DE L'EMPIRE OTTOMAN

EST FIXÉE AU

JEUDI 27 DÉCEMBRE.

Ces obligations sont de 500 fr. chacune,

Remboursables à 500 fr.

Emises à 312 fr. 50.

Rapportant *un intérêt* de 30 fr. par an,

Soit 9 1/2 0/0.

Par contrat du 29 octobre 1860, passé entre le gouvernement ottoman et MM. J. Mirès et Ce, ratifié par firman (ou décret) de S. M. I. le sultan, un emprunt a été effectué.

GARANTIES.

« Par firman de S. M. le sultan, les » revenus affermés donnés en garantie » et spécifiés dans l'art. 9 du contrat, » ont été confirmés.

» Ces revenus, affectés au service » des intérêts et à l'amortissement de » l'emprunt, s'élèvent en piastres ot- » tomanes à 141,081,543

» Ou, en livres ster- » ling, à 1,282,560

» Ou, en francs, à 32,064,000

La somme nécessaire pour solder les annuités dues pour les intérêts et l'amortissement ne s'élevant qu'à 27,360,000 fr., l'excédant sera versé au ministère des finances de l'empire ottoman (art. 11).

COMMISSION DE L'EMPRUNT.

Aux termes de l'art. 12 du contrat, les contractants de l'emprunt ont le droit de se faire représenter auprès du gouvernement, et, en outre, peuvent recevoir directement des mains des garants des fermiers les versements successifs des revenus affermés, spécialement affectés au service de ces intérêts et de l'amortissement de l'emprunt.

Pour l'exécution de cette disposition, le gouvernement de Sa Majesté Impériale a autorisé la constitution d'une commission spéciale de douze membres résidant à Constantinople, à Paris et à Londres.

REMBOURSEMENT DU CAPITAL.

Ces obligations sont remboursables à 500 fr. en trente-six années, par tirages semestriels qui se feront à Paris. Le premier tirage aura lieu au mois de juin 1861, et le remboursement à 500 fr. des obligations sorties sera effectué à partir du 1er juillet 1861, avec le paiement des intérêts.

PAIEMENT DES INTÉRÊTS.

Ces obligations, de 500 fr. chacune, rapportent 30 fr. d'intérêt par an, jouissance du 1er janvier 1861, payables les 1er juillet et 1er janvier, à Paris et à Londres.

ATTRIBUTIONS D'OBLIGATIONS.

Par suite de traités faits, il a été attribué :

Aux banquiers de Constantinople, représentés, à Paris, par MM. G. Couturier et Ce et A. Rostand, ce dernier agissant pour MM. G. Hava et Ce. 100,000 obligations.

A MM. Arlaud, G. Court et Ce, à leur nom et aux noms de leurs mandants de Constantinople 80,000 —

Aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer......... 25,000 —

Il a été réservé, en outre, pour une souscription publique:

250,000 obligations.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Ces obligations sont émises à 312 fr. 50 c.

Elles sont payables comme suit :

62 fr. 50		en souscrivant ;
50 fr.	»	dans les dix jours de la publication de la répartition ;
50 fr.	»	du 20 au 30 janvier ;
50 fr.	»	du 18 au 28 février ;
50 fr.	»	du 20 au 31 mars ;
50 fr.	»	du 20 au 30 avril.
312 fr. 50		ensemble.

Les souscripteurs qui verseront en souscrivant le montant intégral des obligations, jouiront d'une bonification de 5 fr., dont il leur sera tenu compte après la répartition.

La souscription est ouverte :

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, rue de Richelieu, 99 ;

A Londres, à la Banque de Turquie ;

A Bruxelles, chez MM. Tiberghien, Delloye et Ce ;

A Amsterdam, chez MM. Alstorphins et Von Hemert ;

A Hambourg, chez MM. J. Berenberg, Gossler et Ce.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les versements pourront être faits au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

La clôture de la souscription étant fixée au 27 décembre, les actionnaires de la Caisse générale des Chemins de fer devront, dans le même délai, user de la faculté qui leur est réservée.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* rappelle aux actionnaires qu'aux termes des statuts, ils doivent, pour assister à l'assemblée, déposer leurs titres un mois avant la réunion ; or, l'assemblée étant fixée au 28 janvier prochain, le dernier jour pour opérer le dépôt et se faire inscrire expire le 28 courant.

Il est d'autant plus essentiel que les actionnaires se rendent exactement à l'assemblée générale que, par suite de l'Emprunt ottoman, il leur sera soumis des propositions très-importantes ayant pour but d'élever considérablement le chiffre de la répartition, en maintenant l'actif social à un chiffre plus élevé que ne l'avaient prévu les résolutions prises dans l'assemblée du 31 janvier 1860.

Le Conseil de gérance pourra même, éventuellement, soumettre aux délibérations de l'assemblée, des propositions qui fixeraient le chiffre du remboursement à 50 millions, sans porter atteinte à l'existence de la Caisse générale des chemins de fer, et en maintenant aux actionnaires tous leurs droits dans le surplus de l'actif social.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon de 7 fr. 50 par obligation, échéant le 1er janvier prochain, sera payable à dater du 2 du même mois, rue de Richelieu, 99, chez MM. J. Mirès et Ce, banquiers de la Société.

Les porteurs d'obligations peuvent en conséquence déposer leurs coupons, depuis le 12 décembre courant, à la Caisse générale des Chemins de fer ; il leur en sera délivré un récépissé.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêt échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de 15 fr. par action, soit 6 0/0 l'an :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99 ;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan ;

A Lyon, Bordeaux et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le second semestre de 1860, soit 15 fr. par obligation, leur sera payé à partir du 2 janvier prochain, sans retenue pour l'impôt :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99 ;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan.

A Lyon, Bordeaux et Toulouse, au syndicat des agents de change.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Jamais peut-être le marché des fonds publics n'a présenté un aspect aussi triste et aussi monotone. Malgré des éléments excellents et une situation financière des plus favorables, une poignée de vendeurs pèse sur les cours et arrête tout mouvement de hausse. C'est d'ailleurs le seul résultat qu'ils peuvent obtenir, parce qu'en fin de compte, aussitôt que la rente et les valeurs fléchissent, la demande au comptant reparaît et paralyse immédiatement l'influence des vendeurs ; mais il n'en résulte pas moins une atonie complète des affaires et des transactions.

Il n'est plus possible d'invoquer des mo-

tifs politiques, de mettre en avant des embarras monétaires ; mais la fraction qui domine en ce moment le marché n'est jamais au dépourvu, et les nouvelles qui sont de nature à peser sur les cours ne lui font défaut en aucun cas.

En sorte que malgré les tendances générales bien marquées vers la hausse, le marché des fonds publics, reste complétement inactif et semble décidé à attendre, pour reprendre un peu d'animation, qu'on lui rende le public qui lui manque.

A ce propos, on a parlé de nouveau depuis quelques jours de la suppression du droit d'entrée.

Nous n'en sommes plus à formuler une opinion à cet égard, et nous ne croyons même pas que cette suppression, si elle avait lieu, suffise aujourd'hui pour remédier au mal. La décomposition du marché, il n'y a pas d'autre mot à employer, est telle qu'il faudrait avoir recours, pour le galvaniser, à des procédés plus héroïques et plus radicaux que celui-là. Quoi qu'il en soit, nous accueillerions cette première réforme, si elle avait lieu, comme un symptôme des plus favorables, et nous souhaitons qu'elle inaugure l'année 1861, sans attendre plus de résultats qu'il ne convient de son efficacité.

Nous devons constater d'ailleurs qu'à l'heure ou nous écrivons, les bureaux d'abonnement pour 1861 ne sont pas encore ouverts ; ils l'avaient été dès le 15 décembre de l'année dernière.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 80, ferme à 68 40, coupon détaché.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 75, ferme à 96 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Midi	27.39 0/0
Dauphiné	24.92 0/0
Ouest suisse	22.42 0/0
Victor-Emmanuel	20.60 0/0
Lyon-Genève	17.98 0/0
Autrichiens	17.96 0/0
Central Suisse	10.20 0/0
Paris-Lyon-Méditerran° (Paris-Marseille)	10.15 0/0
Est	9 31 0/0
Orléans	7.78 0/0
Ardennes	6.85 0/0
Union Suisse	5.63 0/0
Bessèges à Alais	3.37 0/0
Nord	» 40 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	».69 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	1 57 0/0
Ouest	3.90 0/0
Guillaume-Luxembourg	11.86 0/0
Cordoue à Séville	16.84 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	30.04 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	14 décembre.	21 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	en moins.
Rente 3 0/0	68 90	68 40	» »»	» 50
Rente 4 1/2 0/0	96 60	96 50	» »»	» 10
Banque de France	2925 »»	2940 »»	15 »»	» »»
Consolidés	92 6/8	93 »/»	» 2/8	» »»
Crédit foncier	920 »»	930 »»	10 »»	» »»
Crédit ind. et com.	568 75	568 75	» »»	» »»
Crédit mobilier	775 »»	762 50	» »»	12 50
Comptoir d'Esc[te]	650 »»	650 »»	» »»	» »»
Id. nouvelles	622 50	620 »»	2 50	» »»
Orléans	1367 50	1362 50	» »»	5 »»
Nord	992 50	987 50	» »»	5 »»
Nord nouveau	900 »»	895 »»	» »»	5 »»
Est	607 50	602 50	» »»	5 »»
Paris-Méditerran°	911 25	912 50	1 25	» »»
Midi	525 »»	522 50	» »»	1 25
Ouest	561 25	561 25	» »»	» »»
Genève	378 75	375 »»	» »»	3 75
Dauphiné	585 »»	577 50	» »»	7 50
Graissessac-Béziers	81 25	92 50	11 25	» »»
Ardennes ancien.	430 »»	428 75	» »»	1 25
Ardennes nouveau	437 50	435 »»	» »»	2 50
Ch. Autrichiens.	510 »»	506 25	» »»	3 75
Victor-Emmanuel	397 50	392 50	» »»	5 »»
Russes	450 »»	442 50	» »»	7 50
Romains	335 »»	333 75	» »»	1 25
S.-Autr.-Lombard	483 75	481 25	» »»	1 25
Sarag. Pampelune	485 »»	470 »»	» »»	15 »»
Saragos.-Alicante	571 25	561 25	» »»	10 »»
Sarag.-Barcelone.	468 75	467 50	» »»	1 25
Nord-Espagne	490 »»	486 25	» »»	3 75
Guill.-Luxembour	350 »»	350 »»	» »»	» »»

La lettre suivante a été adressée par les contractants de l'emprunt ottoman à MM. les directeurs de la Banque de Turquie à Londres :

A MM. les directeurs de la Banque de Turquie à Londres.

Messieurs,

Vous désirez connaître les garanties données par le gouvernement ottoman pour assurer le service des intérêts et le remboursement du capital de l'emprunt qu'il a contracté.

Dans les communications que les contractants ont faites au public, il se sont bornés à énoncer que le gouvernement ottoman avait affecté à cette garantie des revenus affermés pour une somme de 1,282,560 livres sterling (32,064,000 fr.) : mais, pour satisfaire aux désirs exprimés par les capitalistes anglais, ils transcrivent ici textuellement, en ce qui concerne les garanties données, les énonciations du contrat rectifié par firman de S. M. I. le sultan :

Art. 9. — « Pour satisfaire à toutes les » conditions de sécurité, le gouvernement » engage et affecte à titre de garantie et » jusqu'à concurrence des annuités ci-dessus (27,360,000 fr.) les revenus généraux » de l'empire ottoman, et particulièrement » les revenus affermés ci-après :

	Piastres.
Reliquat des revenus des douanes de Smyrne, Sayda (Syrie) et dépendances	41,551,000
Revenus des douanes de Salonique	7,013,500
Revenus de Der-Abat, Janina, Arlonia, Larisse, Bosnie, Herzégovine, Sulina, l'île de Crète, de Chypre, etc., etc	22,449,500
Dîmes et douanes sur les soies de Brousse et dépendances (non disponibles jusqu'au 1er mars 1862)	14,175,000
D° sur les soies d'Andrinople	2,205,000
D° sur les huiles de Métélin, de Karassi et de Smyrne	4,290,500
D° sur les tabacs de Samsoun et dépendances (non disponibles jusqu'au 1er mars 1862	4,500,000
Ferme des salines pour solde	3,024,000
Droits sur les tabacs de l'Anatolie et de la Roumélie	38,673,130
Montant des impôts indirects de Salonique	2,908,412
Ferme de Varna et de Philippopoli	292,000
Total, piastres	141,080,543
Soit, en livres sterling	1,282,560
Ou en francs	32,064,000

Article 10. — « Il sera annexé à la présente convention :

» Une déclaration détaillée, certifiée exacte » par le conseil supérieur des finances de » l'empire ottoman, indiquant :

» 1° La durée d'un an ou deux ans, à » partir du 1/13 mars 1276 (1860), pour » laquelle chacun des revenus énoncés à » l'article 9 sont affermés présentement ;

» 2° La somme à valoir sur chacune de » ces fermes séparément, déjà perçue par » le ministère des finances, ainsi que celle » restant à percevoir.

» Déduction faite de la somme proportionnelle applicable à la période antérieure à la mise à exécution de la présente

» convention, le montant complémentaire de » chacune des fermes sus-énoncées sera imputé au service de l'emprunt.

» A cet effet, et afin de régulariser immédiatement, d'après les bases établies, » le paiement exact des annuités susmentionnées, le gouvernement ottoman affectera, sur le produit successif de l'emprunt, » les sommes déjà perçues par le ministère » des finances. »

Bien que les contractants aient une entière confiance en la parfaite loyauté du gouvernement ottoman, ils ont voulu néanmoins prévenir les inconvénients qui pouvaient résulter de quelques imperfections administratives, et ils ont réclamé le droit de recevoir directement des garants des fermiers le montant des fermages donnés en garantie; ce droit est consigné dans le paragraphe suivant de l'art. 12 :

Article 12.— « Les contractants pourront, » s'ils le jugent convenable, recevoir contre » quittance en due forme, *directement* des » mains des garants des fermiers, les versements successifs des revenus affermés affectés au remboursement dudit emprunt » en capital et intérêts. »

Ainsi, soit qu'on envisage la dette consolidée de l'empire ottoman, qui n'est que d'environ 310 millions, soit qu'on considère la dette flottante, qui est d'environ 464 millions, soit que l'on compare cette dette à celles qui grèvent les autres Etats, à l'importance de sa population et à ses richesses territoriales; soit enfin qu'on s'appesantisse sur le caractère et la forme des garanties données, vous reconnaîtrez, Messieurs, que les contractants de l'Emprunt ont pris des précautions minutieuses, exagérées même, pour assurer aux souscripteurs de l'emprunt deux conditions qu'on réunit bien rarement dans les placements de fonds: de grands avantages et une sécurité absolue.

Ils vous autorisent, Messieurs, à faire de cette lettre l'usage que vous jugerez convenable.

Agréez, Messieurs, l'assurance de leur parfaite considération.

Pour les contractants de l'emprunt ottoman

J. MIRÈS.

LA BOURSE.

Dans notre dernier numéro, en signalant le danger que présente pour les agents de change le personnel qui fréquente maintenant la Bourse, nous avons indiqué l'un des effets les plus fâcheux du droit d'entrée. On comprend, en effet, que lorsque le marché des fonds publics n'est pas alimenté par une clientèle qui se renouvelle, il s'épuise pour ensuite s'éteindre tout à fait.

Tel est le spectacle qu'offre aujourd'hui la Bourse de Paris, ce marché des capitaux, qui, pendant quelques années, avait détrôné en Europe la prépondérance financière de l'Angleterre. Il y a longtemps que nous prédisions ce résultat avec une persévérance qui nous a attiré bien des ennemis. Nous n'avons reculé devant aucune considération pour défendre la puissance de notre marché; et lorsque la corporation des agents de change a été accusée de ne vouloir faire aucun sacrifice pour racheter le droit d'entrée, nous l'avons soutenue contre d'injustes attaques. (Ce passé aurait dû nous protéger contre l'odieuse supposition que notre principal directeur avait pu inspirer deux appréciations faites dans les feuilletons du *Constitutionnel* et du *Pays*, appréciations contre lesquelles il proteste énergiquement.)

Mais ni le gouvernement, ni les agents de change ne doivent se le dissimuler: si l'organisation actuelle du marché devait subsister, l'abolition même du droit d'entrée resterait impuissante, et l'industrie française serait définitivement condamnée à ne plus trouver les capitaux dont l'association et la circulation des valeurs mobilières facilitaient autrefois l'agglomération.

Nous ne sommes pas des pessimistes; mais l'état actuel du marché des capitaux est tel qu'il a frappé les yeux les plus prévenus, et qu'il est temps d'y porter remède.

Nous avons été, et malgré bien des causes qui auraient dû modifier nos idées, nous sommes encore les plus sincères défenseurs des agents de change. Ces officiers ministériels, attaqués de toutes parts, même dans des publications émanées de fonctionnaires de l'État, ont éprouvé, depuis quelque temps, comme une défaillance devant l'opinion publique. Pourquoi la considération qui s'est attachée pendant un si grand nombre d'années à la corporation des agents de change se serait-elle tout à coup affaiblie? Sous quelle influence les plus regrettables préventions se seraient-elles accréditées dans les esprits? Nous le dirons avec franchise, et dans l'intérêt même des agents de change: c'est que le marché des fonds publics n'offre plus le même spectacle que dans le passé. Nous n'accusons nullement les agents de change d'être la cause du changement survenu à la Bourse. Le droit d'entrée est pour beaucoup dans l'aspect triste et regrettable qu'a présenté la Bourse ces jours derniers. Mais ces officiers ministériels n'en doivent pas moins se préoccuper de porter un remède à un mal qui est devenu bien grand. Il faut avoir le courage de regarder en face la situation: car si l'opinion publique, justement préoccupée, persistait dans ses tendances, il en résulterait un contre-coup très fâcheux pour le crédit public, intimement lié à la prospérité et à la considération des agents de change.

Dans peu de jours, probablement le 1er janvier prochain, on verra disparaître le droit d'entrée. Ce sera une occasion pour les agents de change de procéder à une réorganisation complète; car ils ne peuvent pas songer à laisser subsister la situation actuelle, dont les inconvénients frappent tous les yeux. Nous nous abstenons de signaler ces inconvénients parce que nous espérons qu'ils vont avoir un terme, et qu'avec la libre entrée on inaugurera un système qui, à la fois, facilitera les affaires et empêchera les abus que les agents de change regrettent eux-mêmes. Il est bien à désirer en effet qu'une surveillance complète empêche la Bourse d'être un foyer de calomnie et de diffamation. Nous savons quels sont ceux qui en ont le plus souffert; mais qu'on le croie bien, ce souvenir n'exerce aucune influence sur l'expression de notre pensée, qui se dégage de toute impression personnelle pour se concentrer sur la question d'intérêt public impliquée dans la question spéciale des agents de change. Nous ne saurions méconnaître en effet, que plus la considération des agents de change sera grande, plus le crédit public se développera. Le jour au contraire où l'estime et la confiance s'éloigneraient de la corporation, le crédit public recevrait une grave atteinte.

Aussi conjurons-nous la chambre syndicale de bien peser les résolutions qu'elle prendra pour donner pleine et entière satisfaction aux besoins si nombreux du crédit et de l'industrie. Les agents de change savent le concours que nous leur avons donné ainsi que les haines que nous avons soulevées par notre persévérance à défendre leurs intérêts. Nous n'abandonnerons pas notre ligne de conduite, quelle que soit, du reste, l'ingratitude qui nous attend. Mais les agents de change ne doivent pas se dissimuler que s'ils ne se mettaient en garde contre cette fâcheuse disposition qui semble les convier à devenir les représentants de telles ou telles affaires et les adversaires de telles ou telles autres, ils descendraient volontairement du rôle élevé et honorable que la loi leur a tracé; et ils s'exposeraient bénévolement aux hasards des luttes et des polémiques en dehors desquelles le législateur avait voulu les maintenir.

J.-G. Bourc.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

En étudiant, dans le numéro du *Journal des chemins de fer* du 21 janvier dernier, les moyens d'assurer la prompte exécution du programme économique de l'Empereur, nous nous demandions si l'industrie trouverait en France les ressources dont elle dispose en Angleterre, et nous ajoutions :

« Il existe en France des établissements financiers pour le commerce, pour l'agriculture, pour les chemins de fer; il n'en existe aucun pour l'industrie. Les industriels qui font le commerce par des achats et des ventes trouvent facilement la négociation de leur signature en tant qu'elle s'applique à leurs opérations commerciales; mais, pour ce qui concerne leur constitution même, c'est-à-dire la formation de leur capital, ils ne trouvent en France aucun concours. »

« Les capitaux nécessaires pour créer les grandes usines qui sont destinées à produire à meilleur marché et à assurer la puissance industrielle du pays ont été jusqu'à présent comme des valeurs mortes, puisque les titres qui les représentent étaient exclus de tous les établissements financiers existants. Les titres de Decazeville, ceux de Cail et Ce, ceux du Creuzot, ceux d'Alais, etc., etc., se trouvaient, sans exception, frappés d'exclusion, et les porteurs de ces titres, qui représentent des centaines de millions, n'auraient pas trouvé en France un seul établissement de crédit non pas qui voulût, mais même qui fût, par ses statuts, autorisé à leur prêter un centime. »

La transformation de l'ancien Sous-Comptoir des métaux et sa reconstitution sous la dénomination de *Sous-Comptoir du Commerce et de l'Industrie*, est le premier pas fait dans la voie nouvelle que nous indiquions au mois de janvier dernier :

Ses opérations consistent :

« A procurer à toutes personnes ou Sociétés, soit par engagement direct, soit par aval, soit par endossement, l'escompte de leurs titres et effets de commerce auprès des comptoirs d'escompte ou de tous autres établissements de crédit dont les gouverneurs, directeurs ou présidents sont nommés ou agréés par le gouvernement, moyennant des sûretés données par voie de nantissement ou consignations de marchandises, récépissés des magasins de dépôt, warrants, connaissements, titres et autres valeurs. » (Art 8 des statuts.)

En outre, en vertu de décrets des 24 mars et 23 août 1858, le Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie est autorisé, par dérogation aux dispositions du Code Napoléon, à faire procéder à la vente publique des valeurs données en nantissement, par les officiers ministériels compétents, huitaine après une simple mise en demeure et sans aucune autorisation de justice.

Enfin tous les actes qui auront pour objet de constituer les nantissements au profit du Sous-Comptoir, par voie de transport ou autrement, et d'établir ses droits comme créancier, seront enregistrés au droit fixe de 2 fr. 20 c.

Au reste, on lira plus loin un extrait du rapport lu à la dernière assemblée générale, et qui donne sur la nouvelle organisation les renseignements les plus complets.

Le capital social du *Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie* a été fixé à 20 millions de francs, divisé en 40,000 actions de 500 fr. chacune, sur lesquels il est fait appel d'un quart seulement, soit de 125 fr. par action. Le surplus, soit 375 fr., est assimilé à un fonds de garantie, et ne pourra être appelé qu'avec l'approbation de S. Exc. M. le ministre des finances.

C'est une organisation analogue à celle des Compagnies d'assurances ; c'est l'application du système inauguré en France en matière de constitution de crédit pour la fondation du capital de la *Société générale de crédit industriel et commercial* et qui fonctionne depuis longtemps avec tant d'avantages en Angleterre.

On sait d'ailleurs que cette reconstitution du *Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie* a eu lieu avec l'aide et le concours du *Crédit industriel et commercial* et des hommes éminents qui le dirigent, et ce concours lui sera continué dans l'avenir. Avec un tel patronage, une telle origine, et un tel appui, avec les priviléges particuliers qui lui ont été accordés par le gouvernement, le *Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie* nous paraît appelé à rendre de véritables services à notre industrie nationale en même temps qu'il constituera une entreprise des plus productives pour ses fondateurs.

F. Grimaud.

REDEVANCE PROPORTIONNELLE DES MINES.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient d'adresser à la date du 6 décembre courant aux préfets, une circulaire qui fixe les règles à suivre pour l'établissement de la redevance proportionnelle des mines. Cette circulaire que nous reproduirons *in extenso*, dans un de nos prochains numéros, assure l'exécution la plus libérale du décret impérial du 30 juin dernier. Dorénavant l'abonnement pour redevance proportionnelle se réglera en prenant pour base le produit net moyen des deux dernières années ; le revenu brut s'établira non plus d'après les quantités extraites, mais d'après les quantités vendues ; en outre le calcul du produit brut ne s'établira pas exclusivement sur les prix du carreau de la mine, mais sur les prix des lieux de livraisons. Enfin la circulaire dispose que certains articles de dépenses jusqu'à présent non compris parmi les dépenses de l'exploitation, seront admis à l'avenir dans le total des frais à déduire pour déterminer le produit net imposable.

Ce sont là des améliorations sérieuses, et si, comme il y a lieu de l'espérer, l'application en est faite dans des conditions aussi libérales que l'ont été les intentions du gouvernement, il n'est pas douteux qu'il n'en résulte de grands avantages pour les mines et pour l'industrie en général.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Dépôt de titres pour l'Assemblée générale.

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit industriel et commercial sont invités à déposer les titres ou le récépissé de leurs actions au siége de la Société, du 20 au 31 décembre courant, pour former la liste des membres de l'assemblée générale, conformément à l'article 43 des statuts.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 15 DÉCEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 15 décembre
Paris-Méditerranée	68.937 27	910 »»
Nord	60.288 49	991 25
Orléans	63.115 06	1385 »»
Ouest	40.073 66	562 50
Est	36 305 43	607 50
Bességes	34.829 80	415 »»
Midi	28.124 80	525 »»
Genève	27.019 87	377 50
Ardennes	21.306 64	430 »»
Dauphiné	20.778 77	585 »»
Autrichiens	14.153 17	503 75
	Au 8 décembre	
Lombards-Vénitiens-Sud.	32.021 69	487 50
Madrid à Alicante	31.577 65	555 »»
Victor-Emmanuel	25.650 48	398 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

27 décembre. — **Société de crédit colonial.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale au siége de la Société, rue Bergère, 14, à 4 heures. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actionnaires présents.

27 décembre. — **Sous-Comptoir des entrepreneurs de bâtiments.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale, à la salle Herz, rue de la Victoire. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires présents.

16 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68. (Voir l'avis publié aux annonces du 15 décembre.)

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 16 fr. 50 pour les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860, et de 9 fr. 20 pour celles non sorties. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

(1) Voir, pour plus amples détails, notre précédent numéro.

2 janvier. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis placé en tête du Journal.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Midi.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions.

2 janvier. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir l'avis détaillé aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel d'intérêts sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de Séville - Xérès - Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les actions. (Voir aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels à 4 1/2 0/0, soit 11 fr. 25 c. par action libérée de 500 fr. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

2 janvier. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'État.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les actions.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Intérêts semestriels sur les actions, à raison de 6 0/0 l'an.

2 janvier. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts semestriels sur les actions.

2 janvier. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes** — Paiement de 10 fr. par action à titre de dividende du deuxième semestre de 1860, chez M. L. Moreau, banquier, rue de Grammont, 9.

2 janvier. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Intérêts aux actions et obligations, rue Bergère, 18.

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement de 25 fr. par action à titre d'intérêt à 5 0/0 l'an.

2 janvier. — **Compagnie des docks de Marseille.** — Paiement des coupons semestriels sur les actions et obligations.

2 janvier. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Paiement des intérêts semestriels.

2 janvier. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Intérêts semestriels sur les actions émises en 1858.

2 janvier. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Intérêts semestriels sur les actions.

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Intérêts semestriels sur les actions à raison de 6 0/0 l'an, place Vendôme.

15 janvier. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts sur les actions anciennes et nouvelles. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement d'un à-compte de 6 fr. par action ancienne. (Voir l'avis publié en tête du journal, n° du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende, soit 25 fr. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions anciennes.

2 janvier. — **Compagnie générale des omnibus.** — Paiement de 25 fr. par action à titre de

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.		DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins
EST (1)		Du 9 au 15 décembre..	1683	1,258,133 86	747 55	1631	1,129,081 85	683 87	9.31	».»»
ORLÉANS (1)		9 — 15 — ...	1475	1,302,818 30	883 26	1475	1,208,737 96	819 48	7.78	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)		9 — 15 — ...	1406	2,253,226 68	1,602 58	1406	2 045,647 71	1,454 94	10.15	»
OUEST (1)		9 — 15 — ...	1213	838,348 65	691 30	1195	859 531 »»	719 30	»	3.93
NORD (1)		9 — 15 — ..	964	1,193,806 91	1,238 38	964	1,188,984 95	1,233 28	».40	»
MIDI (1)		9 — 15 — ...	793	500,704 24	631 40	793	393,013 80	495 62	27.39	»
LYON A GENEVE (1)		9 — 15 — ...	231	116,050 52	502 38	231	98,362 95	425 81	17.98	»
ARDENNES (1)		9 — 15 — ...	164	74,642 72	455 13	164	69,857 08	425 95	6 85	»
DAUPHINÉ		9 — 15 — ...	134	56,075 57	418 47	134	44,886 40	334 97	24.92	»
BESSÉGES A ALAIS (1)		9 — 15 — ...	33	25,076 »»	759 87	33	24,256 80	735 05	3.37	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE	Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	2 — 8 — ...	1429	1,026,956 »»	718 65	1326	968,200 92	730 17	»	1.57
AUTRICHIENS		9 — 15 — ...	1323	405,869 »»	306 »»	1323	343,189 »»	259 40	17.96	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE	Madrid à Alicante	2 — 8 — ...	482	254,987 94	529 02	482	256,783 20	532 74	»	» 69
	Madrid à Jadraque	2 — 8 — ...	103	20,066 59	194 65	57	15,859 03	278 23	»	30.04
	Alcazar à Daimiel	2 — 8 — ...	72	12,399 16	172 21	»	»	»»» »» »	»	»
NORD DE L'ESPAGNE		5 — 11 — ...	308	124,748 98	405 02	»	»		»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES		9 — 15 — ...	275	52,828 10	192 10	275	50,014 »»	181 86	5.63	».»»
CENTRAL SUISSE		9 — 15 — ...	262	94,062 67	362 45	236	77,617 69	328 88	10.20	»
VICTOR-EMMANUEL		2 — 8 — ...	214	122,803 88	573 85	214	101,821 78	475 80	20.60	».»»
CORDOUE A SÉVILLE		25 nov. 1er — ...	131	31,881 05	243 36	131	38,339 15	292 66	»	16.84
OUEST SUISSE		7 au 13 — ...	97	30,084 38	310 14	97	24,573 67	253 33	22.42	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG		2 — 8 — ...	52	6,977 88	134 19	35	5,320 80	152 28	»	11.88

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

premier à-compte sur le dividende de 1860, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Paiement de 15 fr. par action à titre de premier dividende sur l'exercice 1860. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

Service des Obligations.

2 janvier. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 janvier. — **Chemins de fer d'Orléans.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations de divers emprunts. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement du coupon semestriel des intérêts des obligations (emprunts divers). (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Paiement des coupons semestriels sur les obligations provenant de divers emprunts. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit. Place Roubaix.

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir le détail aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Midi.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations.

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur diverses séries d'obligations, dont le détail se trouve énoncé à notre numéro du 15 décembre, page 1002.

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Intérêts semestriels sur les obligations de Strasbourg à Bâle et de Montereau à Troyes. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Chemins de fer des Ardennes.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir l'avis publié à nos annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir le détail aux annonces du 15 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts semestriels sur les obligations.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer Séville-Xérès-Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations. Chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à déduire sur l'appel du troisième versement de 70 fr. (Voir l'avis publié aux annonces.)

APPELS DE FONDS

20 au 30 décembre. — **Crédit foncier de France.** — Obligations communales à 3 0/0 avec lots. Versement de 51 fr. par obligation, au siége social, 19, rue Neuve-des-Capucines.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du troisième versement sur les obligations, soit 70 fr., sous déduction du coupon échéant le 1er janvier, soit net 62 50. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.** — Appel de 50 fr. sur toutes les actions primitives, 17, rue Laffitte.

15 au 25 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Dernier appel de 100 fr. par action, pour la libération des titres à 500 fr. (Voir l'avis publié aux annonces du 15 décembre.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Jusqu'au 20 décembre. — **Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.** — Émission de 10,000 actions nouvelles, réservées par privilége aux porteurs des actions anciennes, au siége social, 3, rue Lepelletier.

2 au 31 janvier. — **Compagnie générale des omnibus.** — Émission de 17,000 obligations à 450 fr., rapportant 25 fr. d'intérêts et remboursables à 500 fr. Versement de 50 fr. en souscrivant, à la Caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre à la caisse de la Compagnie.

2 janvier. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 11 décembre 1860, et dont on trouvera la liste officielle, communiquée par la Compagnie, à nos annonces du 15 décembre, page, 1083.

(OBLIGATIONS.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 6 décembre, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces du 8 décembre.)

2 janvier 1861. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 novembre 1860. (Voir le résultat officiel que nous avons publié dans notre numéro du 24 novembre, page 954.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 20 décembre. (Voir la liste aux annonces.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre 1860, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces du 15 décembre.

F. G.

NOMINATIONS.

Par décision du ministre des finances, en date du 4er décembre, M. Bechet, inspecteur des finances, est chargé des fonctions de chef du cabinet du ministre.

— Par décret impérial en date du 5 décembre 1860, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'État au département des finances, M. Barbier, administrateur des douanes et des contributions indirectes, a été nommé directeur général des douanes et des contributions indirectes.

— Par décret du 4 décembre, M. Convents, ingénieur des ponts et chaussées, attaché au service de la Compagnie du chemin de Lyon à Genève, est nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Par décret de Sa Majesté impériale, en date du 12 décembre 1860, MM. Tourreil (Léopold-Édouard) et Banès (Antoine-Nicolas), ont été nommés agents de change près la Bourse de Paris, en remplacement de MM. Blerzy et Hubert, démissionnaires.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU SOUS-COMPTOIR DES MÉTAUX,

Tenue le samedi 1er décembre 1860.

Extrait du rapport relatif aux modifications apportées aux statuts du Sous-Comptoir des métaux et à sa transformation sous le nom de Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.

L'exercice 1859-1860 se termine au 31 octobre, avec l'existence du Sous-comptoir sous son ancienne dénomination de Sous-Comptoir des métaux.

Avant de clore cette première phase de nos opérations, jetons un dernier regard sur le passé du Sous-Comptoir, sur l'importance des services par lui rendus dans la très-modeste situation qui lui était faite, et sur la proportion relative des divers genres de nantissements sur lesquels il a opéré. Nous en tirerons peut être quelques renseignements utiles pour l'avenir.

Voici sommairement quel a été le chiffre des opérations du Sous-Comptoir des métaux depuis son origine :

Années.	Valeur des nantissements. fr.	c.	Montant des avances. fr.	c.
En 1848	6,169,612	83	6,153,245	»
En 1849	7,940,794	05	5,422,035	»
En 1850	7,989,200	41	5,266,250	»
En 1851	13,178,942	07	8,317,230	»
En 1852	19,397,682	10	11,788,027	»
En 1853	15,372,875	08	8,801,406	25
En 1854	15,151,810	68	8,640,387	»
En 1855	19,167,222	98	10,457,019	»
En 1856	20,547,024	64	11,448,083	25
En 1857	21,174,742	77	13,024,169	»
En 1858	26,670,653	91	14,605,822	»
En 1859	20,217,326	20	11,765,022	»
En 1860	16,712,253	41	18,077,007	»
	209,610,141	20	123,759,911	50

Au total, la valeur des nantissements reçus par le Sous-Comptoir a été de 209,610,141 fr. 20 c. répartis, savoir :

74,304,087 54	en marchandises, fers, fontes, cuivres et autres métaux déposés dans les magasins de Paris.
83,005,809 33	en marchandises, fers, fontes, cuivres et autres métaux déposés dans les magasins de province.
158,209,896 87	
35,146,898 33	en actions et obligations diverses.
16,063,345 98	en titres et autres valeurs.
209,610,141 20	

sur lesquels les sommes avancées se sont élevées à 123,759,011 fr. 50 c.

Ces chiffres n'ont pas une importance très-notable comme affaire de banque et d'escompte ; mais si l'on considère, d'une part, que nos crédits affectent nécessairement la forme du nantissement, et que, d'autre part, ils ont été jusqu'ici limités à une seule branche d'industrie, ces résultats ne laissent pas que d'être considérables. Pour réaliser le chiffre de 158,309,896 fr. 87 c., il a fallu recevoir et livrer d'énormes quantités de fers, fontes et autres métaux. C'est par milliards de kilogrammes qu'il faut en calculer le poids. A ce point de vue, il nous est permis de dire que les résultats, dont nous venons de vous présenter le résumé, témoignent des services sérieux rendus à l'industrie métallurgique.

Rappelons à cette occasion que les bénéfices nets, réalisés annuellement par le Sous-Comptoir, ont été, en moyenne, de 14 fr. 84 c. 0/0, sur lesquels 5 fr. 44 c. 0/0 ont été versés au compte de réserve, et 9 fr. 40 c. 0/0 distribués.

Il y a deux ans, à pareille époque, vous avez reconnu la nécessité d'élargir le cadre du Sous-Comptoir et de consolider son avenir par le développement de ses opérations. Vous aviez depuis longtemps compris qu'une clientèle nouvelle, appuyée sur un capital constitué de manière à établir votre crédit sur les

bases les plus larges, nous permettrait d'offrir aux diverses branches de l'industrie de meilleures conditions, dont l'industrie si importante des métaux devait naturellement être la première à recueillir les profits.

Vous nous aviez donné, en conséquence, des pouvoirs que nous avons pu croire un moment suffisants ; mais, dès l'année dernière, nous vous avons exposé l'inutilité de nos efforts et l'insuccès des tentatives qui avaient pour but d'améliorer notre institution, sans sortir des limites qui nous avaient été tracées par vos précédentes délibérations.

Après avoir épuisé les négociations qui pouvaient conduire au résultat que vous vouliez atteindre, votre Conseil d'administration a compris qu'il fallait, ou renoncer entièrement à exécuter votre mandat, ou en agrandir les termes, en poursuivant tous les développements que la loi du 10 juin 1853 permettait à l'État de vous accorder. — Placé dans cette alternative, le Conseil ne pouvait pas hésiter.

Dès le moment où cette résolution a été prise, les difficultés se sont aplanies.— Les nouvelles attributions dont le Sous-Comptoir allait se trouver investi le plaçaient au rang des établissements les plus importants et comblaient une lacune souvent signalée dans le mécanisme du crédit public. A ce titre, la bienveillance de l'administration et des pouvoirs publics nous était nécessairement acquise ; cette bienveillance ne nous a pas fait défaut un seul moment.

Nous plaçons sous vos yeux le décret impérial qui a reconstitué notre Société, ainsi que les divers articles de nos statuts qui ont été modifiés.................

(*Le Moniteur du 14 courant a publié ces documents.*)

La dénomination nouvelle de *Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie* indique à elle seule que notre institution de crédit ne doit plus se renfermer dans une spécialité, mais qu'elle s'étendra désormais à toutes les branches de commerce et d'industrie.

L'article 8 des statuts définit son objet :

« Les opérations du Sous-Comptoir consistent à » procurer à toutes personnes ou Sociétés, soit par » engagement direct, soit par aval, soit par endossement, l'escompte de leurs titres et effets de commerce auprès des Comptoir d'Escompte, ou de tous » autres établissements de crédit dont les gouverneurs, directeurs ou présidents sont nommés ou » agréés par le gouvernement, moyennant des sûretés données par voie de nantissement ou consignations de marchandises, récépissés des magasins de » dépôts, warrants, connaissements, titres et autres » valeurs. »

Le Sous-Comptoir doit donc généraliser son action. Il peut donner son concours à toutes les catégories d'industries, comme il peut ouvrir les sources du crédit à toutes les valeurs mobilières.

Vous apprécierez aisément, sans qu'il soit besoin d'insister beaucoup, la portée de cette transformation. Au lendemain du nouveau traité de commerce et de la réforme douanière qui en est la conséquence, il nous est permis de considérer la création du *Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie* avec des attributions aussi étendues, comme un encouragement offert au travail national : peut-être n'en existe-t-il pas de plus efficace, et ce sera pour nous un point d'honneur de répondre aux intentions du gouvernement de l'Empereur.

Nés dans un moment de crise et de détresse publique, les Sous-Comptoirs ont pu être considérés, à l'origine, comme un expédient de circonstance et de transition. Ils étaient cependant l'expression d'une idée juste et féconde. Ces institutions auraient certainement obtenu des résultats moins limités, si elles n'avaient pas été affaiblies par leur extrême division et le peu d'importance de leur capital de garantie. Entrant dans une voie bien différente, nos statuts de 1860 concentrent et fortifient l'institution que le législateur de 1848 avait affaiblie en la divisant.

Il y a plus, les Sous-Comptoirs de 1848, constitués au nombre de sept seulement, laissaient en dehors de leur action une foule d'industries des plus intéressantes. Vous embrassez au contraire tous les produits industriels et commerciaux, et vous leur devez à tous un égal concours, sans autre préoccupation que le soin de votre propre crédit, de votre entière sécurité et de la facilité de réalisation des valeurs qui vous sont données en garantie.

Il est honorable pour le Sous-Comptoir des métaux d'avoir été choisi pour opérer cette œuvre de concentration, et rien ne saurait mieux constater aux yeux du public la sagesse de votre gestion au milieu de circonstances souvent difficiles, que vous avez traversées pendant une existence de douze années. L'importance des services qu'a rendus le *Sous-Comptoir des métaux* avec un faible capital de 500,000 francs donne la mesure de ce qu'est appelé à faire, avec un capital de 20 millions, le *Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie*.

Il était nécessaire de donner à ce capital l'extension que comporte la mission nouvelle du Sous-Comptoir. Bien que le fonds social d'un Sous-Comptoir ne fonctionne à proprement parler qu'à titre de capital de garantie, puisqu'en définitive il ne prête que sa signature, cette garantie doit être puissante et indiscutable. C'est ce qui nous a déterminés à adopter le chiffre de vingt millions.

Toutefois, le quart seulement de ce capital doit être appelé et versé. Quant aux autres quinze millions, ils restent entre les mains des actionnaires comme un fonds de réserve d'autant plus assuré qu'il se trouve ainsi en dehors des opérations actives du Sous-Comptoir. A ce point de vue, notre fonds de garantie est organisé sur des bases analogues à celles des compagnies d'assurances, et l'analogie des situations justifie celle des procédés financiers. Cette combinaison présente de plus cet avantage, que tout en opérant sur la base large et solide d'un capital de garantie effectif de vingt millions, vous avez seulement cinq millions à rémunérer, et la portion ainsi réalisée profite à elle seule de la totalité des bénéfices acquis. — Ce système dont la première application en matière d'institution de crédit a été faite, en France, à la constitution du capital de la *Société générale de crédit industriel et commercial*, fonctionne depuis longtemps en Angleterre, et un grand nombre de banques de dépôt lui doivent la grande faveur dont jouissent leurs actions.

Vous connaissez, Messieurs, sans qu'il soit nécessaire de vous en signaler de nouveau l'importance, les avantages particuliers que les décrets des 24 mars et 23 avril 1848 attribuent aux Sous-Comptoirs. Ces avantages, vous le savez, sont de deux natures :

1° L'enregistrement au droit fixe de 2 fr. 20 de tous les actes qui ont pour objet de constituer les nantissements et d'établir les droits du Sous-Comptoir comme créancier ;

2° La faculté, si précieuse pour la sécurité de nos opérations, de réaliser sur le gage sans recourir aux formalités prescrites par le code Napoléon.

Cette sécurité ne doit pas cesser d'être notre principale préoccupation. Bien que le Sous-Comptoir ait la faculté d'admettre toutes les valeurs commerciales ou industrielles, il ne s'en suit pas qu'il accepte indistinctement et sans exception toutes celles qui solliciteront son concours. Évidemment il ne s'agit pas d'entrer dans une voie aussi téméraire. Encore moins peut-il être question de surexciter, par les facilités dangereuses, l'esprit de spéculation. Mais il n'est pas difficile de discerner, parmi les gages offerts, ceux dont le caractère est vraiment sérieux et dont la solidité mérite toute confiance. Qu'il s'agisse de marchandises ou d'autres valeurs, c'est une question de de choix et de proportion, et des comités spéciaux d'appréciation composés, soit dans le sein, soit en dehors du Conseil d'Administration, des hommes les plus compétents dans chaque catégorie d'industrie, protégeront vos intérêts contres les erreurs ou les entraînements qui pourraient compromettre les remboursements.

Une autre considération suffira d'ailleurs pour inspirer au public et à vous-mêmes une confiance complète dans la solidité de nos procédés de crédit. Le Sous-Comptoir, permettez-nous de vous le rappeler, n'intervient dans les opérations de prêts sur le nantissement qu'à titre d'intermédiaire et de caution ; comme nous le disions plus haut, il ne prête à proprement parler que sa signature. Les fonds sont faits par un tiers établissement nécessairement appelé à apprécier la valeur du gage, et ce tiers établissement doit être choisi « parmi ceux dont les gouverneurs, directeurs ou présidents sont nommés ou agréés par le Gouvernement (*Art. 8 des Statuts*). » De là un double contrôle et une intervention modératrice qui commanderont au Sous-Comptoir, en toute circonstance, la circonspection la plus scrupuleuse.

(*Moniteur* du 19 décembre 1860.)

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

AVIS

Par suite des derniers changements politiques intervenus dans l'Italie Centrale, et des modifications financières qui en résultent naturellement pour la Compagnie, quant à ce qui concerne cette partie du réseau, le conseil d'administration a décidé qu'il ne serait pas donné suite à l'émission des obligations de la *série M* qui était spécialement applicable aux dépenses de l'Italie Centrale, et que ces obligations, dont 824 seulement se trouvent en circulation, seraient échangées contre un nombre égal d'obligations de la *série A*, absolument identiques, quant aux termes et aux conditions de l'amortissement, lesquelles seraient prélevées sur le dépôt antérieurement fait à Modène, et qui vient d'être restitué à la Compagnie.

En conséquence, les porteurs des obligations de la *série M* sont instamment priés de vouloir bien, à l'échéance du coupon de janvier 1861, présenter les titres en même temps que les coupons pour effectuer cet échange.

Les 824 obligations de la *série M* ont été remplacées, dans le tirage qui a eu lieu à Vienne le 7 décembre dernier, par 824 obligations de la *série A*, à partir du n° 10,001 jusqu'au n° 10,824, le n° 10,001 de la *série A* correspondant au n° 1 de la *série M*, le n° 10,002 au n° 2, etc., etc.

De ces 824 obligations, 52 sont sorties au tirage ; ce sont celles portant les n° 10,511 à 10,562. Ces numéros représentent, par conséquent, au profit des porteurs de la *série M*, les n° 511 à 562 de cette série.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

MM. les actionnaires du *Sous-Comptoir des métaux* sont informés que dans la répartition des 40,000 actions du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie, 10,000 actions leur ont été réservées par privilège, tant en échange des 5,000 actions anciennement émises qu'à titre de souscriptions nouvelles.

Ainsi ils ont droit :

1° A deux actions nouvelles pour chaque action dont ils sont porteurs ;

2° A une part éventuelle dans le complément des 10,000 actions qui n'auraient pas été souscrites.

Les souscriptions devront être accompagnées du dépôt des anciennes actions ; il en sera donné un reçu provisoire indiquant le nombre des actions demandées.

La souscription sera ouverte jusqu'au samedi 29 décembre, à 3 heures, au siége social, rue le Peletier, 3. Passé ce délai, la Société disposera des actions supplémentaires.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée: 1683 kilomètres.
1859 — 1651 —
12e année. — 50e semaine.
Du 9 au 15 décembre 1860.

144.260 Voyageurs	364 310 28
Bagages, Marchandises, etc.	893.823 58
Total	1.258.133 86
Recettes antérieures	59.706.132 73
Total	60.964.266 59
50e semaine de 1860	1.258.133 86
Semaine correspondante de 1859	1.129.081 25
Différence	129.052 61
Recettes depuis le 1er janvier 1860	60.964.266 59
— — 1859	56.842.628 63
Différence	4.121.637 96

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1858, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.
Du 9 au 15 décembre 1860.

80.895 Voyageurs	342.232 50
Bagages, Marchandises, etc.	960 585 80
Total	1.302.818 30
Semaine correspondante de 1859	1.208.737 96
Semaine correspondante de 1858	1.226.087 29
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	94.080 34
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	76.731 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	63.551.215 82
— — 1859	62.289.479 32
Différence en faveur de 1860	1.261.736 50

CONCESSIONS NOUVELLES.— COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Octobre 1860.
Voir le numéro du 10 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1859 — 1406 —
1858 — 1383 —
Du 9 au 15 décembre 1860.

139.633 Voyageurs	494.808 51
Bagages et Marchandises	1.758 418 17
Total	2.253.226 68
Semaine correspondante de 1859	2.045.647 71
— — de 1858	1.898.926 20
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	207.578 97
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	354.260 48
Recettes depuis le 1er janvier 1860	96.912.943 05
— — 1859	97.635.953 26
Différence	723.010 21

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 532 kilomètres
1859. — 469 —
Du 9 au 15 décembre 1860.

33.935 Voyageurs	60.020 65
Bagages et Marchandises	398.805 »»
Total	458.825 65
Semaine correspondante de 1859	374.910 10
Différence	83.915 55
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.570.150 60
— — 1859	15.402.105 50
Différence	2.168.045 10

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1115 —
Du 9 au 15 décembre 1860.

184.820 Voyageurs	301.480 10
Marchandises, etc. — Grande vitesse	93.941 05
— — Petite vitesse	443.122 50
Total	838.543 65
Semaine correspondante de 1859	859.531 »»
Différence	20.987 35
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	49.180.317 15
— — 1859	47.557.247 73
Différence	1.623.069 42

NORD.

1860. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1859. — 964 —
Du 9 au 15 décembre 1860.

110.064 Voyageurs	267.791 20
Bagages, Marchandises, etc.	926 015 61
Total	1.193.806 81
Semaine correspondante de 1859	1.188.984 95
Différence	4.821 86
Recettes depuis le 1er janvier 1860	58.095.456 62
— — 1859	55.418.455 89
Différence	2.677.000 73

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 31 kilom.
Du 9 au 15 décembre 1860.

1.430 Voyageurs	1.248 25
Bagages, marchandises, etc.	2.068 05
Total de la semaine	3.316 30
Recettes depuis le 4 juin 1860	72.329 34

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse
CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 731 kilomètres.
1859. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 240 —
Du 9 au 15 décembre 1860

36.471 Voyageurs	122.417 10
Bagages, Marchandises, etc.	378.290 14
Total	500.707 24
Canaux	47.933 46
Totaux réunis	548.640 70
Semaine correspondante de 1859 — Chemins de fer	393.013 80
Semaine correspondante de 1859 — Canaux	51.318 26
Total de la semaine	444.332 06
Différence	104.308 64
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1860	24.525.540 07
— — 1859	21.828.901 73
Différence	2.696 638 34

NOUVEAU RÉSEAU. — Novembre 1860
Voir le numéro du 8 décembre.

LYON A GENEVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 231 —
Du 9 au 15 décembre 1860

13.267 Voyageurs	38.647 55
Bagages et Marchandises	77.402 97
Total	116,050 52
Semaine correspondante de 1859	98 362 95
Produit kilométrique annuel, en 1860	26.195 70
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 .... en plus.	17.98 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 .... en plus	38.01 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.503 609 25
— — 1859	6.164.470 11

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.
1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 161 —
Du 9 au 15 décembre 1860.

9.242 voyageurs	15.155 36
Bagages, Marchandises, etc.	59.487 36
Total	74 632 72
Semaine correspondante de 1859	69.837 08
Différence	4.795 64
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.499 777 40
— — 1859	3.147.791 91
Différence	351.985 49

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1859. — 134 —
Du 9 au 15 décembre 1860

11.110 Voyageurs	19.594 82
Bagages, Marchandises, etc.	36.480 75
Total	56.075 57
Semaine correspondante de 1859	44 886 40
Différence	11 189 17
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.785.191 59
— — 1859	2.507 674 35
Différence	217.517 24

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée 31 kilomètres.
Du 9 au 15 décembre 1860.

Voyageurs	1.480 65
Bagages, Marchandises, etc.	23 595 35
Total	25.076 »»
Semaine correspondante de 1859	24.256 80
Différence	819 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.130.358 10
— — 1859	1.146 874 30
Différence	10.516 20

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 2 au 8 décembre 1860.
RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1305 kil. / 1859, 1103 kil.

68.420 Voyageurs	176.521 73
Bagages et Marchandises	685.868 »»
Transports militaires	52.137 87
Total	914.527 60
Semaine correspondante de 1859	831.802 15
Différence	82.725 47

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 216 kil. / 1859, 224 kil.

33.459 Voyageurs	73.977 80
Bagages et Marchandises	33.503 60
Transports militaires	2.947 »»
Total	112.428 40
Semaine correspondante de 1859	136.407 77
Différence	23,979 37

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1421 kil. / 1859, 1320 kil.

En 1860	1.026.956 »»
En 1859	968.209 92
Différence	58.746 08

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1421 kil. / 1859, 1328 kil.

En 1860	44.081.333 12
En 1859	56.577.821 48
Différence	12.496.488 36

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 9 au 15 décembre 1860.

38.848 Voyageurs	91.910 »»
1.175.530 quintaux marchandises	312.939 »»
Total	404.849 »»
Semaine correspondante de 1859	343.189 »»
Différence	61.660 »»
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	18.755.282 »»
— — 1859	17.379.412 »»
Différence	1.375.870 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 9 au 15 décembre 1860.

25.871 Voyageurs	25.233 »»
Marchandises et Bagages	27.595 10
Total	52.828 10
Période correspondante de 1859	50.014 »»
Différence	2.814 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.017.898 19
— — 1859	2.811.637 80
Différence	206.250 39

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 2 au 8 décembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — 482 —

8.980 Voyageurs		65.092 99
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		10.316 13
— (petite vitesse)		179.578 82
Total de la semaine		254.987 94

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Jadraque.
1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

6.458 voyageurs	13.967 88	20.046 50
Bagages, March. (gr. vit.)	1.159 10	
Marchandises (petite vit.)	4.919 61	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Daimiel.
1860. — Longueur exploitée ; 72 kilomètres.

».»»» Voyageurs	5.399 52	12.399 16
Bagages, March. (gr. vit.)	758 36	
Marchandises (petite vit.)	6.241 28	
Total des trois lignes réunies		287.433 69
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		15.644.067 51
Total		15.931.501 20

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 232 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 9 au 15 décembre 1860

24.316 Voyageurs	30.598 60
Bagages, Marchandises	55.364 07
Total	94.962 67
Semaine correspondante de 1859	77.617 63
Différence	17.344 99
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.711.670 26
— — 1859	4.944.612 91
Différence	767.057 35

VICTOR-EMMANUEL.

1860. —Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

26.080 Voyageurs	56.026 40
Bagages, Marchandises, etc.	39.791 63
Recettes diverses	873 05
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	26.112 80
Total	122.803 88
Semaine correspondante en 1859	101.821 78
Différence	20.982 10
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.134.298 55
— — 1859	6.607.707 61
Différence	473.409 06

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 22 septemb. 1860.—Longueur exploitée, 170 kil.

Du 5 au 11 décembre 1860.

Voyageurs	18.510 93
Marchandises	106.238 03
Total	124.748 96
Produit annuel par kilomètre	21.177 »»
Recettes antérieures	1.498.176 79
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.622.925 75

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 25 novembre au 1er décembre 1860

48e semaine	20.065 95
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	31.881 05
Semaine correspondante de 1859	38.339 15
Différence	6.458 10
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.053.1[illegible]9 70

SÉVILLE-XÉRES-CADIX ET XERÈS-TROCADERO

Longueur exploitée : 111 kilomètres

38e semaine, du 19 au 25 novembre

12,534 Voyag., bagag. et marchand.	[illegible]
Recettes antérieures depuis le 1er mars	1.144.917 [illegible]
Total	1.156 [illegible]

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus

1860. Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 7 au 13 décembre 1860.

10.191 Voyageurs	[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	[illegible]
Total	[illegible]
Semaine correspondante de 1859	[illegible]
Différence	[illegible]
Recettes depuis le 1er janvier 1860	[illegible]
— — 1859	[illegible]
Différence	[illegible]

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée : 52 kilomètres

Du 2 au 8 décembre 1860.

1.550 Voyageurs	[illegible]
Bagages, articles de messagerie	[illegible]
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	[illegible]
Total de la semaine	[illegible]
Recettes antérieures	[illegible]
Total général	[illegible]
49e semaine de 1860	[illegible]
Semaine correspondante de 1859	[illegible]
Différence	[illegible]

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	[illegible]
Novembre	157.815 49	156.892 40	923 09	[illegible]
11 1ers mois	1.295.983 46	1.131.162 35	164.821 11	[illegible]

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	[illegible]
Novembre	1,845,3[illegible]7 80	1,638,537 68	206,81[illegible]	[illegible]
11 1ers mois	14,454,534 95	13,176.770 65	1,277,764 [illegible]	[illegible]

ciété, les dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à deux heures.

Les coupons au porteur seront réduits, savoir :

Obligations de Strasbourg à Bâle : De 12 fr. 50 à 12 fr. 18 ;

Obligations de Montereau : De 25 fr. à 24 fr. 35;

Les dépôts des coupons au porteur seront reçus à l'administration, à partir du 26 courant.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable. A partir du 2 janvier, ils seront payés à présentation.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST,

Rue et place de Strasbourg.

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que les 601 actions, désignées par le sort au tirage du 15 novembre dernier pour l'amortissement, doivent être, aux termes de l'article 49 des statuts, remboursées à partir du 2 janvier 1861.

Les numéros sortis au tirage sont les suivants :

26981 à 27000	242321 à 242340
37721 à 37740	250401 à 250420
38121 à 38140	256001 à 256020
42201 à 42220	279161 à 279180
59981 à 60000	286321 à 286340
62121 à 62140	306521 à 306540
76061 à 76080	307121 à 307140
96581 à 96600	351561 à 351580
110201 à 110220	364901 à 364520
110241 à 110260	394961 à 394980
117501 à 117520	430861 à 430880
144361 à 144380	440561 à 440580
174161 à 174180	450961 à 450980
183001	453081 à 453100
196641 à 196660	472341 à 472360
205641 à 205660	

Les propriétaires des actions désignées ci-dessus doivent les présenter à l'administration (bureau de la liquidation des titres, tous les jours, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés. Ils recevront en numéraire le capital de leurs actions (500 f.), et en échange desdites actions, de nouvelles actions dites *de jouissance*, ne portant plus aucun intérêt, mais donnant droit dans le partage des bénéfices annuels, à la part proportionnelle stipulée au dernier paragraphe de l'article 47 des statuts.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont informés que le paiement du quinzième coupon d'intérêts semestriels, à 4 1/2 0/0 l'an (soit 11 *fr.* 25 *par action libérée de* 500 *fr.*), garantis par le gouvernement sarde, et échéant le 1er janvier 1861, aura lieu, à partir du 2 janvier, sur la présentation des titres, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés, savoir :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation (caisse centrale) gare Victor-Emmanuel.

Paris, le 11 décembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :
Le secrétaire, L. Le Provost.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que les numéros des 280 obligations (emprunts de 1855 et 1857), à amortir pour l'exercice 1860, ont été tirés au sort, en séance publique, au siége de la Compagnie, le 20 décembre, à deux heures.

Les numéros sortis sont les suivants :

Emprunt de 1855 (25 millions).

Séries				
De	71,371	à	71,380	10 oblig.
	47,811	»	47,820	10
	64,881	»	64,890	10
	13,181	»	13,190	10
	16,771	»	16,780	10
	72,781	»	72,790	10
	61,531	»	61,540	10
	83,671	»	83,680	10
	77,521	»	77,530	10
	67,631	»	67,640	10
	38,831	»	38,840	10
	2,901	»	2,910	10
	37,771	»	37,780	10
	45,501	»	45,510	10
	51,201	»	31,210	10
	63,531	»	63,540	10
	73,841	»	73,850	10
	51,771	»	51,772	2
			Total.....	172 oblig.

Emprunt de 1857 (15 millions).

Séries				
De	140,891	à	140,900	10 oblig.
	107,931	»	107,940	10
	117,291	»	117,300	10
	129,871	»	120,880	10
	130,221	»	130,230	10
	127,721	»	127,730	10
	91,201	»	91,210	10
	124,751	»	120,360	10
	101,751	»	101,760	10
	134,411	»	134,420	10
	130,101	»	130,108	8
			Total.....	108 oblig.

Le capital de chacune de ces obligations sera remboursé, à raison de 500 fr., sur présentation des titres, à partir du 2 janvier 1861 :

A Paris, à la caisse de la Compagnie, rue Laffitte, 17 ;

A Lyon, rue Impériale, 33;

A Marseille, à la gare du chemin de fer ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH.

L'administration du chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon semestriel, échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir de cette époque, à raison de *cinq florins et vingt-cinq kreutzers*, valeur d'Autriche :

A Vienne, par la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie ;

A Paris, par MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Vienne, le 24 novembre 1860.
Le conseil d'administration.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le deuxième semestre 1860 seront payés, sur présentation du coupon n° 7, à partir du 2 janvier 1861, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, n° 1;

A Gand, à la banque de Flandre.

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58;

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861, aura lieu, à partir du 2 du même mois, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation.

Les paiements auront lieu :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie, que les 352 obligations, série A et 98 obligations série C, dont les numéros suivent, sont sorties au tirage qui a eu lieu en séance publique à Vienne, le 7 décembre courant.

Série A.

Nos 10,511 à 10562*, 52 obligations.

* (Ces 52 obligations sont applicables aux 52 numéros de la série M 511 à 562)

Nos	12,701	à	12,800	100
	74,001	à	74,100	100
	147,401	à	147,500	100
				352 Ob.

Série C.

Nos 10,103 à 10,200 98 Ob.

Le remboursement de ces obligations sera effectué, au taux de fr. 500, ou de liv. st. 20, contre retrait du titre original, à partir du 1er janvier 1861, aux caisses et dans les monnaies ci-après désignées :

A Londres, en livres sterling ;

A Vienne et Trieste, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Paris du jour du remboursement ;

A Paris, Milan, Livourne, Florence, Genève et Francfort-sur-Mein, en francs.

Pour toutes les obligations sorties et désignées ci-dessus, il ne sera plus payé d'intérêts à partir du 1er janvier 1861.

Vienne, 7 décembre 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861, de 12 fr. 50 par action nouvelle de 500 fr., et de 6 fr. 25 par action ancienne (coupure) de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le cinquième et dernier versement, sera payé, soit sur la présentation des actions constatant ledit versement, soit sur le dépôt préalable des coupons n° 5 des actions nouvelles et n° 9 des actions anciennes (coupures) :

A Paris, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, agents de la Compagnie, 28, Threadneedle street;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs de certificats provisoires de l'emprunt émis au mois d'avril 1860 que, le 1er janvier 1861, ils doivent effectuer le troisième et dernier versement, de 70 fr., soit 62 fr. 50 c. par obligation, déduction faite du coupon n° 2, et de 7 fr. 50 c., échéant à la même époque.

Les porteurs de certificats provisoires qui n'auront pas effectué leur versement le 15 janvier, devront l'intérêt de retard, à 5 0/0 l'an, à partir du 1er janvier 1861.

Les certificats provisoires libérés du troisième versement seront déposés, pour être échangés, dans les dix jours, contre des titres définitifs d'obligations.

A Paris, rue Laffitte, 28 ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

Le conseil d'administration du chemin de fer de Barcelone à Saragosse a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'ACTIONS et d'OBLIGATIONS, que les coupons d'intérêts échéant au 1er janvier prochain, seront payés, à raison de 15 FRANCS et 75 CENTIMES, à partir de ladite époque :

A PARIS, chez MM. AD. MARCUARD et Ce, 18, rue Bergère, de dix heures à trois heures ;

A BARCELONE, au SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ ;

A MADRID, chez MM. GIRONA et Ce.

Les coupons des actions portent le n° 5, et les coupons des obligations portent l'échéance du 1er janvier.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES

CHEMINS DE FER ROMAINS.

AMORTISSEMENT DES OBLIGATIONS

Numéros des 678 obligations désignées par le tirage du 8 décembre 1860 pour être remboursées à partir du 2 janvier 1861.

Ce tirage s'applique aux obligations dont la negociation a été autorisée, et comprend par conséquent une partie d'obligations non encore émises.

619	25185	47355	75415
1070	25270	47813	76160
1188	25480	47991	76217
1542	25631	48905	76294
2126	26000	49693	76310
2568	26570	50040	76482
2817	27041	50582	76670
3604	28201	51069	77824
4134	28387	51355	78039
4452	28445	51882	78532
5376	28468	51964	79562
5828	29176	52081	79731
6123	29388	52840	80019
7553	29764	53662	80320
7612	30134	53821	80460
8264	30838	55026	80571
8317	32113	55034	80584
9611	33460	55371	80987
9957	34785	55989	80991
10288	34959	56833	81283
10415	35057	57245	81436
10707	35798	57257	81531
10950	36022	57290	81718
11227	36411	57494	82079
11300	37254	60442	82148
12081	37306	60494	82615
12672	37602	61195	82871
14387	37738	61665	83439
14625	38100	62494	84828
15056	38415	62574	85344
16064	38646	62633	86190
16408	38824	63253	86999
17494	38866	63317	87332
19064	39397	64011	87771
19406	42138	64129	88024
19709	42493	64477	88997
19813	42778	64845	89465
20314	43302	65287	89698
20527	43376	65297	90079
20634	44014	65713	90090
20710	44179	66285	90556
21225	44380	66569	90729
21454	44494	67631	90898
21563	44545	68152	91112
21843	44564	69082	91295
22765	44647	69732	91544
23288	45263	70513	91934
23682	45348	72320	92102
23717	45778	72680	92147
24409	45853	73048	92369
25019	46135	74031	94550
25030	46415	75326	94651

94801	124679	154183	185256	216289	247367
95030	125178	154582	185297	216459	247465
95548	126010	155709	185377	216561	247561
95677	126374	155755	185519	216657	247981
95791	126989	155865	185899	216721	248107
96539	127419	156115	187161	216970	248714
96693	128235	156285	187285	217160	248790
96862	128323	156573	188992	217202	249690
96933	129080	156737	189065	219847	250310
97065	129390	156784	189206	220148	250618
97115	129881	157307	190182	221374	251149
97225	129980	158152	190585	224232	251193
97277	130016	158155	190589	224372	251521
97787	130394	158216	191386	224587	251816
98099	130831	158415	191409	225004	252184
99055	131460	158630	191538	225904	253333
99147	132027	159198	191575	226661	253524
99837	132085	160306	191814	227032	255697
100219	132140	161626	192180	227537	255955
100486	132202	161689	192197	227840	256897
100652	132635	161905	192244	229320	257126
101217	133584	162194	193048	229952	257325
101475	133815	163196	193370	230588	257546
102211	133857	163198	193712	230955	258013
102250	133964	163266	194102	231019	258221
102433	134059	163302	195254	231058	258869
103316	135126	163386	195378	231060	258965
103754	135816	163934	196853	231315	259493
105059	135927	164477	197560	231546	259731
105289	136543	164502	197568	231904	259822
105542	136848	164814	197687	231975	260436
105545	138010	165675	198278	232006	261293
106595	138041	165880	198419	232141	262016
106890	138568	166081	198483	232470	262482
107179	139172	166142	198845	232803	262524
107309	139392	166680	199834	232940	262785
107481	140983	166735	199979	233194	262951
107496	140996	166962	200309	233561	263366
107650	141454	167178	201343	234072	264438
107963	141704	167974	202000	234290	264533
108171	142150	169700	202151	235238	264705
108223	142217	169812	202165	235285	265035
108523	142407	170218	202336	236100	265453
108597	142467	170219	205597	236455	267350
108854	142550	171454	206013	236481	267472
109018	142557	172048	206653	236518	267864
109349	143484	172330	206934	236644	267984
109770	143675	173300	207620	237152	268229
110782	143881	173767	208501	237731	268721
111007	144668	174392	208534	238387	268846
111439	144672	174851	209986	239142	269216
111663	144955	174892	210394	239227	269340
111919	145047	175465	210856	239301	269760
112975	145208	175612	211058	239544	269883
114557	145224	175926	211371	239977	270068
114561	145609	176520	212217	240897	270182
114870	146122	177251	212859	241210	270301
115713	146460	177802	212927	242290	270782
115872	146653	179937	213350	243206	270903
116560	147237	180268	213887	243261	271176
116760	147634	180610	213923	244266	271495
117607	148234	180667	214574	244563	271570
119411	148773	182207	214668	245200	271673
121944	149945	182303	214734	245432	271808
122862	150081	183892	214840	245623	272575
123017	150457	184632	215046	245707	272755
123813	150845	184634	215328	246022	273464
124064	150859	184820	215602	246286	274710
124475	151962	184840	216271	247046	275035

276213	281896	290935
277138	282527	291706
277442	282537	291805
277525	282661	291960
277676	283048	292120
278066	283354	292303
278355	284316	293293
278581	284673	293988
279396	284802	295101
279425	284809	295576
279592	285267	295832
279705	285272	295848
279777	286524	296145
279865	288032	296820
280396	288856	297391
280702	288895	297842
280797	289099	298573
281032	289291	299634
281846	290210	

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires

Que le paiement des intérêts du deuxième semestre de 1860, sur les actions émises le 20 janvier 1858, pour l'exploitation des lignes du Brésil et de la Plata, leur sera fait, à dater du 2 janvier 1861, à raison de 12 fr. 50 par action nominative, et de 12 fr. 15 par action au porteur (35 c. d'impôt déduit).

Ils devront se munir de leurs actions au porteur.

Les paiements se feront, à Paris, au siége de l'exploitation ; à Marseille, quai de la Joliette ; à Bordeaux, à l'agence de la Compagnie, et à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations, que les intérêts du second semestre de 1860 (soit 12 fr. 50 par obligation sur les certificats nominatifs, et 12 fr. 21 sur les titres au porteur,) leur seront payés, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

Pour le conseil d'administration.

Le chef du secrétariat,

SAGE.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

MM. les actionnaires sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du mercredi 2 janvier 1861, de dix heures à trois heures, au domicile administratif de la Compagnie, 12, place Vendôme, à Paris, et dans les départements et à l'étranger, chez MM. les banquiers correspondants de la Compagnie.

MM. les actionnaires trouveront dans

les bureaux de la division des titres les bordereaux qui peuvent leur être nécessaires.

Par ordre du conseil.

Le secrétaire général,

Signé : PAUL MERREAU.

CHEMINS DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

Conformément à l'avis qui a été publié, le conseil d'administration, dans sa séance publique du 17 décembre courant, a procédé au tirage au sort des obligations de la Compagnie, remboursables le 1er janvier prochain.

Le sort a désigné les titres dont les numéros suivent :

1re *Série* :

De 1 à 32,000 obligations à amortir : 320.

237	à	240	14385	à	14388
297	»	300	14597	»	14600
425	»	428	15061	»	15064
597	»	600	15185	»	15188
849	»	852	15669	»	15672
2213	»	2216	16357	»	16360
2349	»	2352	16657	»	16660
2385	»	2388	16937	»	16940
2561	»	2564	17045	»	17048
3221	»	3224	17065	»	17068
3505	»	3508	17397	»	17400
3721	»	3724	18013	»	18016
4045	»	4048	19253	»	19256
4805	»	4808	19361	»	19364
5045	»	5048	19929	»	19932
5689	»	5692	20065	»	20068
6953	»	6956	21101	»	21104
7573	»	7576	21601	»	21604
7597	»	7600	21909	»	21912
8145	»	8148	22173	»	22176
8929	»	8932	22581	»	22584
9541	»	9544	22805	»	22808
10509	»	10512	22829	»	22832
10629	»	10632	23509	»	23512
10781	»	10784	24277	»	24280
10945	»	10948	24429	»	24432
11157	à	11160	24717	»	24720
11257	»	11260	25385	»	25388
11473	»	11476	25709	à	25713
11573	»	11576	26317	»	26320
11705	»	11708	26345	»	26348
11741	»	11744	27245	»	27248
12137	»	12140	27609	»	27612
12665	»	12668	27933	»	27936
13137	»	13140	27989	»	27992
13353	»	13356	28653	»	28656
13437	»	13440	29232	»	29236
13621	»	13624	29297	»	29300
13769	»	13772	30785	»	30788
13961	»	13964	31463	»	31466

2e *Série*.

De 32001 à 48000

Obligations à amortir : 160.

33089	à	33092	41331	à	41334
33725	»	33728	41553	»	41556
33861	»	33864	41669	»	41672
34833	»	34836	41709	»	41712
34885	»	34888	42585	»	42588
35285	»	35288	42653	»	42656
35749	»	35752	42881	»	42884
35925	»	35928	43421	»	43424
36105	»	36108	44561	»	44564
36797	»	36800	44621	»	44624
36813	»	36816	45397	»	45400
37185	»	37188	45621	»	45624
37557	»	37560	45737	»	45740
37653	»	37656	46445	»	46448
37665	»	37668	46885	.	46888
38077	»	38080	47329	»	47332
39577	»	39580	47493	»	47496
39597	»	39600	47801	»	47804
40993	»	40996	47925	»	47928
41277	»	41280	47929	»	47932

3e *Série*.

de 48,001 à 50,000.

Obligations à amortir. — 20.

48052	48725	49052	49550
48144	48890	49313	49682
48229	48958	49316	49835
48431	49005	49473	49838
48495	49041	49496	49871

Ces obligations seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à partir du 1er janvier prochain.

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la Caisse de la Compagnie générale de crédit en Espagne, calle del Turco, 6.

Paris, 21 décembre 1860.

LE COMITÉ de l'association d'actionnaires qui s'est formée pour la construction d'un chemin de fer à chevaux de Turin à Rivoli (13 kilomètres environ), invite tous ceux qui voudraient concourir à la construction de ce chemin de fer et à son exploitation, à se présenter au bureau de la secrétairerie de la ville de Rivoli, où ils pourront prendre connaissance des plans et devis de cette entreprise, ainsi que des conditions principales, des avantages et des facilités que la Société peut leur offrir.

Rivoli, 19 décembre 1860.

Pour l'association susdite,

Le secrétaire : GIORZA.

SOCIÉTÉ DES

SALINES HOUILLÈRES ET FABRIQUES DE PRODUITS CHIMIQUES DE GOUHENANS

Aux termes de l'article 37 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués, à Paris,en assemblée générale extraordinaire, chez M. Lemardeley, rue de Richelieu, 100, pour le jeudi 19 janvier prochain, à midi, à l'effet de prendre connaissance des comptes de la Société, arrêtés au 31 décembre courant, le gérant ayant l'intention de donner sa démission aussitôt qu'un quitus définitif et absolu de sa gestion lui aura été donné par l'assemblée générale, après examen et approbation desdits comptes.

Ne peuvent assister aux assemblées générales que les actionnaires ayant au moins vingt actions et en ayant justifié, au moins dix jours à l'avance, au gérant qui délivre à l'actionnaire un certificat constatant le dépôt de ses actions.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

Avis aux actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'une souscription, qui leur est exclusivement réservée, sera ouverte, du 2 au 31 janvier prochain, pour l'émission de 17,000 obligations.

Ces obligations, émises à 450 fr., et rapportant 25 fr. d'intérêt, seront remboursables, à 500 fr., par quarante-trois tirages annuels, dont le premier aura lieu en 1868.

Les versements auront lieu ainsi qu'il suit :

50 fr. au moment de la souscription;
100 du 1er au 10 avril 1861;
100 du 1er au 10 juillet 1861;
100 du 1er au 10 octobre 1861;
100 du 1er au 10 janvier 1862.

En cas de retard de paiement d'un terme, le débiteur sera passible des intérêts, à raison de 5 0/0 par an, à partir de l'échéance de ce terme, sans qu'il soit besoin d'avis préalable.

A défaut de paiement d'un terme dans le délai de quinze jours, à partir du jour de l'échéance, le montant du certificat sera exigible en totalité, et la vente pourra en être effectuée aux risques du souscripteur.

Aussitôt après que la souscription aura été déclarée définitive, les souscripteurs auront la faculté de se libérer des termes restant dus, moyennant bonification d'intérêts, à raison de 4 0/0 l'an.

Le premier coupon d'intérêt, de 12 fr. 50 c., sera payé le 1er janvier 1862.

Chaque actionnaire a droit à la souscription d'une obligation pour deux actions. Il sera délivré au souscripteur un récépissé provisoire nominatif.

Le propriétaire d'une action pourra souscrire une demi-obligation; mais à raison de l'indivisibilité des titres, il ne sera admis à la souscription définitive qu'en représentant deux récépissés provisoires de demi-obligations.

Après homologation des statuts, les récépissés provisoires seront remplacés par des titres d'obligations.

La souscription sera ouverte, du 2 au 31 janvier 1861, de dix heures à trois heures, excepté les dimanches et fêtes, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme. Les actions ou certificats de propriété nominatifs devront être présentés par les souscripteurs, pour recevoir l'estampille constatant que l'actionnaire a usé de son droit aux nouvelles obligations.

Les obligations qui n'auraient pas été souscrites par les ayants droit, seront vendues, pour le compte de la Société, à la Bourse de Paris, par ministère d'agent de change, au fur et à mesure des besoins.

A partir du 2 janvier 1861, un à-compte de 25 fr. par action non amortie, sur le dividende de 1860, sera payé à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de dix heures à trois heures, sauf déduction, sur les coupons au porteur, de 0 fr. 50 c., montant de la taxe établie par la loi du 23 juin 1857.

Le coupon n° 9, détaché ci-dessus, sera admis, jusqu'à concurrence de sa valeur, pour le paiement du premier terme de la souscription aux obligations de la Compagnie.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILE ET INDUSTRIELLE

A MADRID.

Le conseil d'administration de la Société espagnole mercantile et industrielle, conformément à l'article 57 des statuts, a déterminé que, sans préjudice du dividende qui sera accordé par la prochaine assemblée générale sur les bénéfices de la présente année, il sera réparti aux actionnaires, à partir du 1er janvier prochain, comme intérêts du semestre à échoir le 31 courant, à raison de 6 0/0 l'an, la somme de 42 réaux 75 centimes par chaque action.

Les coupons devront être présentés avec bordereaux en double, et seront payés, à Madrid, au domicile social, et à Paris, jusqu'au 28 février prochain, chez MM. DE ROTHSCHILD FRÈRES, à raison de 11 fr. 16 c., équivalent aux réaux 42 75 par action, au change de 5 fr. 22.

Madrid, 11 décembre 1860.

Le directeur,

CAMACHO.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraila, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 16 décembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 23 décembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1; Lyon, 7, place des Terreaux; Bordeaux, 36, quai Baccalan; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

A l'animation qui avait signalé la fin de la semaine dernière, particulièrement sur le marché des valeurs industrielles, a succédé cette semaine un calme qui va jusqu'à l'immobilité. Nous ne nous souvenons pas d'avoir rien vu de pareil. On dirait que l'activité des échanges a été suspendue d'un commun accord, que la spéculation s'est retirée complétementpour vivre à l'écart; n'était un petit groupe qui tient la partie et auquel il n'est pas difficile de la tenir puisqu'il la tient seul, on croirait qu'il n'existe plus de la Bourse que le nom. Ce petit groupe représente la spéculation à la baisse, et ses prétentions ne sont pas bien grandes; il se contente de petits mouvements et de petits profits, et comme il n'a en face de lui ni adversaires ni public, il arrive de temps à autre à écraser la rente de 5 cent. Ce jour-là il est content; 10 cent. de baisse le transportent. Voilà le marché des fonds publics au mois de décembre 1860.

Nous n'avons pas, on le comprend, à entrer dans le détail du mouvement des diverses valeurs. A part la Banque de France, qui a regagné 10 à 15 fr., et la Caisse générale des chemins de fer, qui, après une réaction inattendue, est revenue très-vite aux cours de 352 50 à 355, il n'y a peut-être pas à constater un mouvement supérieur à 2 ou 2 50 sur les autres valeurs. Les chemins de fer français sont particulièrement immobiles, et n'ont donné lieu qu'à des transactions peu nombreuses. C'est naturellement sur les fonds étrangers et sur les valeurs de la même espèce qu'ont eu lieu les quelques opérations de la semaine.

Les valeurs qui résistent le mieux au mouvement de réaction sont les chemins espagnols, et cela se comprend: le développement des transports et par conséquent des produits atteint sur ces lignes une progression qui rappelle les résultats des chemins de fer français de 1852 à 1856. On peut juger d'après cela quel sera l'avenir des lignes espagnoles quand elles seront réunies entre elles.

Samedi. — La Bourse était plus que calme, et les cours de la rente sont restés, à peu de différence près, à leur niveau précédent, avec quelque tendance à la faiblesse, et le marché ne s'est pas ressenti de la meilleure tenue des fonds anglais, dont les deux cotes sont arrivées à 92 3/4 7/8 de reprise sur leurs prix de la veille. Au comptant, le 3 0/0, ouvert à 68 80, en hausse de 10 c., ferme à 68 75. La Banque de France a repris 25 fr. à 2,950. Le Crédit foncier a varié de 920 à 923 75, et le Crédit mobilier, de 772 50 à 767 50. Les actions anciennes du Comptoir d'escompte se sont tenues à 650, et les nouvelles à 621 25. Les actions des chemins de fer sont restées à peu près stationnaires à leurs cours précédents, et motivent toujours de très-rares opérations. On a négocié l'Orléans de 1,382 50 à 1,385; le Lyon, de 911 25 à 912 50; le Nord ancien, de 992 50 à 990; l'Est, de 605 à 606 25; l'Ouest, de 560 à 562 50; le Midi, de 523 75 à 522 50, et la Croix-Rousse, de 537 50 à 540. Les chemins autrichiens étaient délaissés au comptant. On a traité les Lombards de 482 50 à 481 25; les Romains, de 335 à 337 50; les Sardes, de 395 à 400; le Saragosse, de 571 25 à 572 50; le Pampelune, à 485; le Barcelone, de 470 à 468 75, et le Séville-Cadix, de 517 50 à 516 25. On a coté les obligations des Romains à 238 75; des Pampelune, à 252 50; des Mont-blanch-Reuss, à 246 25, et des Séville-Cadix, à 271 25. La Caisse générale des chemins de fer était ferme à 351 25.

Lundi. — La première dépêche de Londres avait apporté les consolidés avec 1/2 0/0 de hausse. La seconde donnait 1/8 de réaction. C'est une amélioration de 3/8 sur les cours de samedi. Le 3 0/0 a débuté à 68 85, a fait 69 et a rétrogradé à 68 90, au milieu d'un grand calme d'affaires. Le Mobilier a varié de 780 à 775, sans donner lieu à des transactions bien animées. Les chemins ne présentaient pas de variations sensibles sur la cote de samedi. Il en est de même de la plupart des valeurs : le plus grand nombre n'ont encore donné lieu à aucune affaire. La Caisse générale des chemins de fer a repris avec une grande fermeté le cours de 360. Il s'en est même négocié à 370. Il n'y a pas de changement à signaler sur les fonds étrangers ni sur les obligations, et les affaires sont restées languissantes jusqu'à la clôture, les cours se maintenant malgré les efforts persistants et bruyants du groupe des baissiers. En résumé, le 3 0/0 est resté à 68 85; le Mobilier, à 778 50; l'Orléans, à 1,386 25; le Nord, à 991 25; le Lyon à la Méditerranée, à 915; les Autrichiens, à 511 25.

Mardi. — La situation n'a pas changé; la rente a ouvert dans les cours de clôture de la veille à 68 85. On a fait quelques efforts pour remonter vers 69, mais après avoir coté 68 87 1/2, le 3 0/0 est tombé peu à peu audessous de 68 80. Ce cours a déterminé un certain nombre de demandes qui ont arrêté le mouvement de recul. Les cours du Crédit mobilier et des chemins sont restés sans variations, et les primes fin courant faisaient de 69 15 à 68 90, dont 50 c. Dont 25 c., les primes fin courant de 69 05 à 68 95. Fin prochain, de 69 05 à 69 10, dont 1 fr., et de 69 35 à 69 30, dont 50 c. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,935. L'Orléans a fermé à 1,385; le Lyon, à 912 50; le Nord, à 993 75; l'Est, à 605; l'Ouest, à 562 50; l'Autrichien, à 508 75, et le Lombard, à 483 75.

Mercredi.— Le marché reste immobile, les cours sont stationnaires, et il y a comme un désarmement général. Est-ce l'effet de la fin d'année? Le 3 0/0 ne varie guère que de 5 c., entre 68 75 et 68 80. Les deux dépêches de Londres n'accusent aucun changement sur les consolidés qui restent à 93 1/4. On a coté 68 65, mais quelques demandes ont suffi pour ramener la rente à 68 75. Les primes se traitaient toujours à des écarts insignifiants. Le Mobilier paraissait plus lourd que ces derniers jours, à 767 50. Sur les chemins, point ou presque point de variations sur la veille ni sur les jours précédents, avec un peu plus de faiblesse. L'Orléans était à 1,385; le Nord, à 992 50; l'Est, à 602 50; le Lyon, à 911 25; le Midi, à 523 75; l'Ouest, à 560; les Autrichiens, à 507 50; les Lombards, à 481 25; le Dauphiné, à 580; le Saragosse, à 567 50; les Romains, à 335; le Séville, à 517 50. Le marché des valeurs financières et industrielles était retombé dans une inaction complète. La physionomie du marché est restée la même jusqu'à la clôture. Le 3 0/0 est resté à 68 75; le Mobilier, à 770; l'Orléans, à 1 382 50; le Nord, à 991 25; le Lyon à la Méditerranée, à 911 25; les Autrichiens, à 508 25.

Jeudi.— La rente s'est tenue dans les cours d'hier pendant la plus grande partie de la Bourse. Après avoir ouvert à 68 75, elle a fait ensuite 68 72 1/2 et 70 c. Les affaires étaient sans aucune animation et à peu près nulles. On est arrivé à la réponse des primes sans autre mouvement que les trois cours ci-dessus. Après la réponse, la rente est tombée à 65 60. Les primes fin courant ont fait de 68 75 à 68 80, dont 50 c. Dont 25 c., les primes fin courant ont fait de 68 90 à 68 85. Fin prochain, elles ont fait de 69 05 à 69 10, dont 1 fr., et de 69 25 à 69 20, dont 50 c.

Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,950. Le Crédit mobilier a varié de 767 50 à 772 50 à terme. Au comptant, cette valeur n'a pas varié, et est restée à 763 75. Le marché des chemins de fer était sans affaires. L'Orléans a fermé à 1,385; le Lyon, à 911 25; le Nord, à 992 50; l'Est, à 605; l'Ouest, à 560; l'Autrichien, à 506 25, et le Lombard, à 485. On a coté les Messageries à 620; les Omnibus de Paris, à 935; les Rivoli, à 137 50; les Caisse Mirès, très-fermes, à 352 50; les Gaz de Paris, à 367 50; les Ports de Marseille, à 445; les Voitures, à 71 25, et le Comptoir Bonnard, à 45.

Vendredi. — Il y a eu baisse sur presque toutes les valeurs. La rente, ouverte en baisse sur la clôture de la veille, ferme en perdant 10 c. au comptant, et 20 c. à terme, à 68 40. Le Crédit mobilier a baissé de 5 fr. à 762 50. Les chemins sont faibles; l'Orléans a perdu 2 f 50 ainsi que le Nord; l'Est, le Lyon, le Genève et l'Ouest sont sans changement. Les chemins étrangers étaient sans changement. Sur le marché des valeurs industrielles il y a eu une lutte très-vive entre les vendeurs et les acheteurs sur la Caisse générale des Chemins de fer qui, de 350, a été rejetée à 330; on a coté le Gaz parisien à 845, les Omnibus à 940; les Petites Voitures à 72 50, les Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille à 340, les Docks Napoléon à 202 50.

F. Gaumach.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque du paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	530 »	40,000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	765 »	6.000	500	»	[illegible]	[illegible]
Civ.	Omnium lyonnais	425 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	20 »
C	Comptoir F.-C. Bonnard et Ce	45 »	30.000	100	»	février	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	112 50	7.000	100	»	mai novembre	7 80
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant
A	Sécurité	»	300	5.000	[illegible]	[illegible]	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	[illegible]	avril	67 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	[illegible]	février	néant
A	Océan	»	200	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	[illegible]	»	400	5.000	[illegible]	mars	»
A	[illegible]	»	200	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	»	200	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	[illegible]	»	1.000	5.000	[illegible]	février	néant.
A	[illegible]	12 0/0 b.	1.200	5.000	[illegible]	février	[illegible]
A	Comptoir	»	400	5.000	[illegible]	[illegible]	»
	ASSURANCES INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	[illegible]
A	Phénix	230 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	[illegible]
A	Nationale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Soleil	»	1.000	6.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	France	[illegible] 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	[illegible]	96 0/0 b.	1.000	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Providence	»	2.000	2.500	[illegible]	avril	[illegible]
A	Aigle	»	300	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	[illegible]	5.000	[illegible]	avril	[illegible]
A	Nord	»	2.000	1.000	[illegible]	avril	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	[illegible]
A	Nationale	40 0/0 b.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Union	»	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les 2 ans	[illegible]
A	Phénix	2 0/0 p.	[illegible]	5.000	[illegible]	tous les ans.	30 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	[illegible]	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	940 »	34.000	500	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	1/34000	»	juin	[illegible]
C	Omnibus de Lyon	65 »	[illegible]	100	40	[illegible]	néant.
»	Omnibus de Londres	40 »	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
C	Ce imp. des Voitures de Paris	73 50	[illegible]	[illegible]	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1225 »	60.120	1.250	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	92 50	[illegible]	[illegible]	»	juin	8 50
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	1/27200	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	»	février août	200 »
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	50 »
C	Scarpe inférieure	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	1.000	»	[illegible]	25 »
A	Canalisation de l'Èbre	[illegible]	63.000	533 33	»	[illegible]	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	462 50	35.000	1/35000	»	avril octobre	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	7.000	1.000	»	[illegible]	15 »
A	Pont de Rouen	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	44 »
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	[illegible]	5 1/4 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	4.000	1.100	»	[illegible]	5 1/4 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Ce	295 »	10.000	500	»	janvier juillet	[illegible] 0/0
C	Marc-Fraissinet et Ce	480 »	»	»	»	[illegible]	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	[illegible]	[illegible]	500	100	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	400 »	[illegible]	1/20000	»	[illegible]	»
C	Armements Barbey et Ce	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.200	500	»	avril octobre	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	[illegible]	[illegible]	1.020	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup, Sud	[illegible]	[illegible]	1.020	»	avril	»
Civ.	[illegible]-Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	40 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	février août	32 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	25 »
A	[illegible]-et-Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	décembre	125 »
A	[illegible]	110 75	[illegible]	1/80000	»	[illegible]	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	125 »	[illegible]	1/80000	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	150 »	[illegible]	1/80000	»	[illegible]	[illegible]
A	Rive de Gier	210 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»	[illegible]	»
A	Grand'Combe	[illegible]	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
»	Unieux et Fraisse	40 »	»	500	»	[illegible]	»
A	Carmaux	337 50	23.200	1/23200	»	mai novembre	30 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Houillères réun. à Quarégnon	[illegible]	6.730	250	»	[illegible]	néant
A	Charbonnages belges	337 50	30.000	500	»	[illegible]	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	[illegible]	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	40.000	100	»	[illegible]	17 50

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	10 25	60.000	[illegible]	»	août	néant.
A	[illegible]	[illegible]	8.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	[illegible]	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	[illegible]	10.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	215 »	5.000	1.000	»	[illegible]	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	480 »	5.608	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc, non privil.	150 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	505 »	30.000	[illegible]	»	[illegible]	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	[illegible]	3.100	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	642 50	28.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Allevard	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Basse-Indre	[illegible]	5.100	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	[illegible]	50.000	[illegible]	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	500 »	[illegible]	1/10000	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	[illegible]	»	[illegible]	30 »
C	Fourchambault	[illegible]	50.000	[illegible]	»	[illegible]	12 »
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	54.000	1/54000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	10.000	500	»	mai novembre	»
A	[illegible] (forges et chant.)	720 »	16.000	1/16000	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	231 »	»	250	»	[illegible]	23 »
C	Pont-Évêque (Vienne)	[illegible]	»	500	»	[illegible]	»
A	Montceau-s.-Sambre (Belgique)	[illegible]	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1255 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Ce	650 »	14.000	500	»	septemb. mars	50 »
C	Chameroy et Ce	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Gandillot et Ce	[illegible]	2.300	255	»	[illegible]	»
C	Christofle et Ce	[illegible]	4.000	500	»	[illegible]	75 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	403 »	21.500	1/21500	»	[illegible]	18 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	137 50	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	202 50	200.000	250	125	[illegible]	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	845 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	30 »	[illegible]	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et usines de Portes	[illegible]	28.000	1/28000	»	avril octobre	8 85
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	8.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	[illegible], Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	1.000	1.000	»	[illegible]	23 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Lyon	2500 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1650 »	2.400	1/2400	»	[illegible]	77 50
A	Metz	[illegible]	1.000	1/1000	»	[illegible]	100 »
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	450 »	8.000	500	»	août	32 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	37 »
C	[illegible] Lazare	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Remy	350 »	5.000	1/5000	»	30 avril	37 »
	JOURNAUX						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»	[illegible]	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	[illegible]	2.500	»	[illegible]	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	[illegible]	3.400	[illegible]	»	[illegible]	730 »
C	Montluçon	[illegible]	24.000	500	»	[illegible]	néant.
A	Oignies (Belgique)	450 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	2.000	[illegible]	»	1er octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Ce. Vidanges	[illegible]	24.102	500	»	[illegible]	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	[illegible]	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	»	[illegible]	10 »
C	2 cirques (E. Dejean et Ce)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	5 févr. juillet	[illegible]

[illegible]	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
[illegible]	Cie imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	52	[illegible]	5 »
500	Ports de Marseille	516 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	[illegible] 75	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1102 50	»	1.250	6	[illegible]	50 »
»	— nouvelles	1005 »	14.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	6.000	[illegible]	32	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	[illegible]	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	270 »	6.500	[illegible]	90	janvier juillet	15 »
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	450 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	[illegible]	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	[illegible]	90	avril octobre	15 »
150	Châtillon et Commentry	315 »	20.000	[illegible]	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible]	2.440	312 50	30	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	277 50	7.000	[illegible]	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	410 »	8.000	[illegible]	11	janvier juillet	25 »
»	Rue impériale de Lyon	540 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	472 50	20.500	500	15	janvier juillet	25 »
230	Union des gaz	[illegible]	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	315 »	1.066	300	41	15 mai nov.	18 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 15 AU 21 DÉCEMBRE

Longueur exploitée	Longueur totale	Durée des concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 15 Compt.	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Compt.	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Compt.	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Compt.	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Compt.	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Compt.	Vendredi 21 Terme
1475	3925	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1859.	avril 1860...	Orléans	1395 ..	1395 ..	1395 ..	1390 25	1395 ..	1397 50	1400 ..	1392 50	1395 ..	1392 50	[illegible]	[illegible]
919	1565	99	400.000	400	»	65 50 pour 1859.	juillet 1860..	Nord ancien	960 ..	961 25	960 25	961 75	963 75	963 75	962 50	961 25	961 50	960 ..	957 50	962 50
»	»	»	83.311	400	200	4 0/0	juillet 1860..	Nord nouveau	…	…	900 ..	900 ..	900 ..	900 ..	900 ..	900 ..	900 ..	900 ..	895 ..	895 ..
»	»	»	41.000	»	»	»	»	Nord sorties au 1er tirage	…	…	910 ..	…	917 50	…	…	…	910 ..	…	…	…
1018	1930	99	500.000	500	»	39 70 pour 1859.	mai 1860...	Est	606 25	607 50	606 25	607 50	605 ..	605 ..	602 50	603 75	605 ..	601 50	602 50	602 50
1.183	2924	»	613.000	500	»	63 50 pour 1859.	mai 1860...	Paris-Méditerranée	911 50	916 ..	910 ..	911 25	912 50	911 25	911 25	911 25	911 25	912 50	910 ..	912 50
793	1623	99	250.000	500	»	27 fr. pour 1859.	juillet 1860..	Midi	522 50	525 ..	522 50	523 75	523 75	525 ..	523 75	525 ..	525 ..	523 75	521 25	521 50
1188	2.314	99	300.000	500	»	37 50 pour 1859.	avril 1860.	Ouest	562 50	563 50	561 50	563 75	562 50	561 25	560 ..	561 25	561 25	561 25	561 25	561 25
229	241	99	90.000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Lyon à Genève	375 ..	377 50	375 ..	377 50	377 50	377 50	372 50	375 ..	…	375 ..	373 75	375 ..
58	52	99	35.000	500	»	…	octobre 1857	Graissessac à Béziers	91 25	91 50	92 50	91 50	88 ..	90 25	88 75	87 50	88 75	88 25	91 25	92 50
134	185	99	35.000	500	…	4 0/0	juillet 1860..	Dauphiné	…	…	…	585 ..	580 ..	…	580 ..	580 ..	…	580 ..	577 50	…
184	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1860..	Ardennes ancien	…	…	430 ..	…	430 ..	…	…	…	…	…	432 75	…
»	»	»	84.000	500	250	…	juillet 1860.	Ardennes nouveau	…	…	437 50	…	…	…	…	…	…	…	435 ..	…
1333	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1859.	juillet 1860.	Chemins autrichiens	…	508 75	510 ..	511 25	509 75	510 ..	506 25	509 75	506 ..	507 50	505 ..	506 25
214	»	90	»	500	»	4 1/2 0/0	juillet 1860..	Victor-Emmanuel	402 ..	397 50	401 25	397 50	400 ..	398 75	395 ..	393 75	397 50	393 75	398 50	398 50
»	4102	95	600.000	500	250	5 0/0	13 juin. 1860	Russes 25 fr. payés	…	…	450 ..	451 25	…	450 ..	…	…	…	…	…	…
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	442 50	…	443 75	…	…	443 75	442 50	442 50	…	…	440 ..	…
50	175	99	80.000	500	»	4 0/0	mai 1860...	Ouest suisse	220 ..	»	222 ..	»	218 75	»	…	»	212 50	»	215 25	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	avril 1860.	Central suisse	445 ..	»	441 25	»	…	»	…	»	…	»	…	»
..	187	99	55.300	500	»	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	485 ..	…	485 ..	490 ..	483 75	490 ..	482 50	…	477 50	477 50	475 ..	470 ..
462	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante	572 50	571 25	564 75	571 25	570 ..	570 ..	566 25	568 75	566 25	566 25	561 50	561 25
164	274	99	141.000	525	…	6 0/0	juillet 1860..	Saragosse-Barcelone	468 75	467 50	470 ..	470 ..	470 ..	470 ..	466 75	467 50	466 75	465 75	467 50	467 50
»	619	99	170.000	500	…	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859..	Romains	337 50	…	335 ..	…	335 ..	…	330 ..	…	…	…	331 75	…
1396	133	99	750.000	500	150	…	mai 1860...	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	481 25	485 ..	485 75	485 ..	483 75	485 ..	482 50	485 ..	485 ..	482 50	480 ..	481 25
»	»	99	38.101	500	…	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville	…	…	…	…	…	…	…	470 ..	493 50	…	…	…
»	132	99	47.500	500	…	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès	516 25	517 50	517 50	…	…	…	515 ..	516 25	515 ..	516 25	517 50	…
»	723	99	200.000	500	»	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne	490 ..	497 50	491 25	490 ..	490 ..	498 75	493 50	495 75	497 50	497 50	495 ..	496 25
»	»	90	5?.000	500	200	5 0/0	juillet 1860.	Guill.-Luxembourg	322 50	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	15	17	18	19	20	21
1848	5.000	1938	750	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	…	1177 50	…	…	…	…
1842-1849	12.000	1943	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	…	…	…	…	…	…
1841	2.775	1924	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	…	…	…	…	…	…
1842	8.000	1929	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	…	…	…	…	1050 ..	…
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	…	…	…	1060 ..	…	1060 ..
1843	6.400	1923	»	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	…	…	…	…	…	…
»	8.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.???	1900	divers.	»	1.250	juin.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	…	1015 ..	…	1015 ..	1015 ..	…
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	…	970 ..	…	970 ..	…	…
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	…	1045 ..	1045 ..	1045 ..	…	1045 ..
1847-1854	26.750	1909	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	1055 ..	…	1055 ..	…	…	1055 ..
1852	21.000	1905	500	»	625	mai	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	…	…	…	497 50	494 75	…
1854	192.014	1962	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	507 50	…	507 50	…	507 50	…
1852	120.000	1954	»	»	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	517 50	517 50	517 50	516 25	514 25	517 ..
1852	385.???	1952	divers	»	650	mai	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	497 50	490 ..	496 25	490 75	490 ..	490 ..
»	5.???	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1935	500	»	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	…	…	…	…	…	…
1843	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	…	…	…	…	…	…
1855	255.000	1956	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)	303 75	303 75	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..
1853	63.043	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	305 25	…	303 ..	…	…	…
1855	264.000	1954	divers.	»	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	314 75	312 50	313 75	312 50	312 50	313 ..
1852-1860	1.120.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	307 50	308 75	307 50	308 75	310 ..	307 ..
1851-1856	720.000	1947	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	311 25	310 ..	305 75	310 ..	312 50	312 ..
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	307 50	307 ..	…	…	305 25	…
1857-1860	137.084	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	305 ..	306 ..	308 75	303 50	304 75	…
»	250.000	1953	»	»	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	…	307 50	307 50	307 50	307 50	307 ..
»	1.350.000	1955	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	304 75	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..	301 75
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	306 75	306 25	306 25	308 75	306 75	307 ..
»	480.795	1957	divers.	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	303 75	303 ..	303 50	303 50	303 50	301 ..
»	22.000	1958	290	»	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	…	283 75	281 75	…	…	285 ..
1857	650.000	1949	divers.	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	297 50	295 75	297 50	296 25	296 ..
»	139.000	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	302 50	301 25	302 50	302 50	301 75	303 ..
»	148.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné gar.	303 ..	303 ..	305 ..	301 75	303 ..	302 ..
1858	1.250.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	307 50	307 50	305 75	310 25	307 50	307 50
»	612.315	1949	divers.	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	255 25	257 50	[illegible]	258 25	255 25	256 25
1857	470.053	1949	divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	253 75	253 75	253 75	255 ..	251 ..	[illegible]
1858	»	1954	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	238 75	238 75	237 50	238 75	237 50	237 ..
1860	»	1953	»	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune	251 50	252 50	252 50	252 50	[illegible]	252 ..
1859	100.006	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	271 25	272 50	271 25	271 25	272 50	271 ..
1859	24.336	1957	300	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	262 50	262 50	262 50	262 50	263 ..	262 ..
1859	»	1948	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Jerez	270 25	270 ..	272 50	272 ..	270 ..	272 ..
»	200.000	1959	divers.	»	500	»	13 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne	253 75	253 75	253 75	253 75	253 ..	251 ..
»	105.500	1957	110	»	510	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers	90 75	90 ..	90 ..	90 25	87 50	87 ..
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Montblanch à Reus	246 25	246 25	246 25	246 25	246 25	246 ..
1860	62.500	1947	210	»	500	»	13 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	237 50	238 75	237 50	238 25	236 25	236 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
RENTES { 3 0/0 jouissance 22 juin 1860	68 75	68 90	68 80	68 85	68 65	68 85	68 65	68 70	68 50	68 60	68 60	[illegible]
RENTES { 4 1/2 0/0 jouissance 22 sept. 1860	96 65	96 75	96 65	.. ..	96 60	96 75	96 55	96 60	96 65	96 70	96 50	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2850 ..	»	2835 ..	»	2835 ..	»	2840 ..	»	2840 ..	»	2840 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1860	650 ..	…	652 50	…	650 ..	…	650 ..	…	650 ..	…	650 ..	…
D° d° actions nouvelles	621 25	»	620 ..	»	622 50	»	622 50	…	621 25	»	620 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	925 ..	925 ..	…	…	…	…	…	…	…	…	930 ..	…
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1860	500 ..	…	497 75	…	497 50	…	495 25	…	497 50	…	495 25	…
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	471 75	…	475 ..	…	472 50	…	475 75	…	465 75	…	465 75	…
— 10e d'Obligations 4 0/0 d° d°	100 ..	»	99 75	»	100 ..	»	100 ..	»	100 ..	»	99 75	»
— 10e d'Obligations 3 0/0 d° d°	97 50	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	96 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, d°	1030 ..	»	1030 ..	»	1030 ..	»	1030 ..	»	1027 50	»	…	»
— Ob. commun. 500 fr. 3 0/0 95 fr. p. jouiss. d°	445 ..	»	443 75	»	445 ..	»	445 ..	»	443 75	»	444 25	»
Crédit industriel et commercial, jouissance novembre 1859	570 ..	…	570 ..	565 75	570 ..	…	570 ..	…	570 ..	565 75	…	565 75
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	767 50	778 50	771 25	773 50	770 ..	775 ..	765 25	770 ..	765 75	767 50	760 ..	762 ..
Crédit colonial	…	»	…	»	…	»	…	»	…	»	…	»
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	…	»	1125 ..	»	1125 ..	»	…	»	…	»	1115 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 ..	»	475 ..	»	473 75	»	475 ..	»	473 75	»	473 75	»
D° d° 1860, 125 fr. payés, jouiss. sept. 1860	471 50	»	…	»	470 25	»	471 50	»	471 25	»	471 25	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1860	230 ..	»	230 ..	»	231 25	»	232 50	…	230 ..	»	230 ..	»
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 7/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»	93 1/8	.. o/o	93 o/o	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1860	98 1/4	»	98 1/4	»	.. o/o	»	98 1/8	»	.. o/o	»	99 1/2	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	80 35	80 25	80 15	80 25	80 30	80 30	80 50	…	80 30	80 25	80 25	.. ..
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	»	54 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	54 ..	…	54 ..	»
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	73 1/4	»	73 1/4	»	73 1/2	»	.. o/o	»	73 1/4	»	.. o/o	»
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	74 3/4	»	74 3/4	»	74 1/8	»	74 1/8	»	74 7/8	»	73 7/8	»
Crédit mobilier espagnol, 200 fr. payés, jouissance juillet 1860	672 ..	680 75	672 75	680 ..	690 ..	690 ..	690 25	690 ..	690 25	690 ..	685 ..	680 ..
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	41 3/4	.. o/o	41 1/2	.. o/o	41 3/4	.. o/o	41 3/4	41 1/8	41 3/4	.. o/o	.. o/o	.. o/o
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	56 1/4	»	.. o/o	»	56 3/4	»	.. o/o	»	50 3/4	»	50 1/2	»
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	50 1/4	50 o/o	50 1/8	.. o/o	50 3/4	50 3/4	50 3/4	50 3/4	51 o/o	.. o/o	51 o/o	.. o/o
D° Intérieur, jouissance juillet 1860	49 1/4	49 1/4	49 3/4	49 5/8	49 o/o	49 7/8	49 1/4	49 3/4	49 1/4	49 3/8	49 3/8	49 5/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	79 ..	»	79 50	»	79 ..	»	79 ..	…	79 50	»	79 50	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

N° 1058 — 19e ANNÉE — N° 50 — SAMEDI 15 DÉCEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris.................. 40 fr. par an
Départements........ 42 —
Étranger............. 48 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »
Aux Annonces — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.



CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* rappelle aux actionnaires qu'aux termes des statuts, ils doivent, pour assister à l'assemblée, déposer leurs titres un mois avant la réunion ; or, l'assemblée étant fixée au 28 janvier prochain, le dernier jour pour opérer le dépôt et se faire inscrire expire le 28 courant.

Il est d'autant plus essentiel que les actionnaires se rendent exactement à l'assemblée générale que, par suite de l'Emprunt ottoman, il leur sera soumis des propositions très-importantes ayant pour but d'élever considérablement le chiffre de la répartition, en maintenant l'actif social à un chiffre plus élevé que ne l'avaient prévu les résolutions prises dans l'assemblée du 31 janvier 1860.

Le Conseil de gérance pourra même, éventuellement, soumettre aux délibérations de l'assemblée, des propositions qui fixeraient le chiffre du remboursement à 50 millions, sans porter atteinte à l'existence de la Caisse générale des chemins de fer, et en maintenant aux actionnaires tous leurs droits dans le surplus de l'actif social.

OBLIGATIONS
DE
L'EMPIRE OTTOMAN
DE

500 fr. remboursables à 500 fr.

ÉMISES A 312 FR. 50 C.

rapportant un intérêt annuel de 30 fr.

Soit 9 1/2 0/0.

Par contrat du 29 octobre 1860, passé entre le gouvernement ottoman et MM. J. Mirès et Cie, ratifié par firman (ou décret) de S. M. I. le sultan, un emprunt a été effectué.

Voici l'exposé qui précède ce contrat :

« Le gouvernement de S. M. I. le » sultan, voulant contracter un em» prunt, a proposé à une société de » banquiers et capitalistes de leur ven» dre et céder à forfait une somme de » rentes, ou obligations ottomanes, » dont les intérêts à 6 0/0 seraient » payables sur les différentes places de » l'Europe, et notamment à Paris et à » Londres.

» Le gouvernement de S. M. I. » voulant donner à cet emprunt toutes » les garanties, et assurer le service » des intérêts et le remboursement du » capital nominal en trente-six ans, » s'engage et s'oblige à opérer dans » les mains des contractants ou de » leurs représentants des versements » mensuels et égaux.

» A cet effet, et en vue de satisfaire » à toutes les conditions de sécurité, » le gouvernement impérial ottoman » affecte, à titre de garantie du paie» ment, jusqu'à due concurrence des » annuités nécessaires, les revenus gé» néraux de l'empire ottoman, et spé» cialement les revenus affermés énon» cés à l'art. 9.

GARANTIES.

» Par firman de S. M. le sultan, les » revenus affermés donnés en garantie » et spécifiés dans l'art. 9 du contrat, » ont été confirmés.

» Ces revenus, affectés au service » des intérêts et à l'amortissement de » l'emprunt, s'élèvent en piastres ot» tomanes à 141,081,543

» Ou, en livres sterling, à 1,282,560

» Ou, en francs, à 32,064,000

La somme nécessaire pour solder les annuités dues pour les intérêts et l'amortissement ne s'élevant qu'à 27,360,000 fr., l'excédant sera versé

au ministère des finances de l'empire ottoman (art. 11).

RECOUVREMENT DES GARANTIES.

Tous les ans, le 1er/13 mars, les revenus de l'empire ottoman sont affermés en adjudication publique par le ministre des finances.

Pour être admis à concourir à ces fermages, les soumissionnaires doivent être garantis par des banquiers résidant à Constantinople ; c'est en conséquence de cette situation que le traité renferme une clause ainsi conçue :

« Art. 12. — Le montant annuel » de chacun des revenus affermés » donnés en garantie, sera réparti par » douzième ; chaque douzième sera » représenté par un billet à ordre, » signé et payé à Constantinople, par » les fermiers et les garants des fermiers.

» Ces bons, garantis dans tous les » cas solidairement par le gouvernement impérial, seront délivrés d'avance contre récépissé aux contractants ou à leurs ayants droit, ou pour » eux à leurs agents. »

COMMISSION DE L'EMPRUNT.

Aux termes de l'art. 12 du contrat, les contractants de l'emprunt ont le droit de se faire représenter auprès du gouvernement, et, en outre, peuvent recevoir directement des mains des garants des fermiers les versements successifs des revenus spécialement affermés, affectés au service de ces intérêts et de l'amortissement de l'emprunt.

Pour l'exécution de cette disposition, le gouvernement de Sa Majesté Impériale a autorisé la constitution d'une commission spéciale de douze membres résidant à Constantinople, à Paris et à Londres, qui sera chargée de surveiller :

1° La rentrée des revenus affermés donnés en garantie ;

2° Le service régulier des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt.

Cette commission est composée comme suit :

MEMBRES RÉSIDANT A CONSTANTINOPLE.

M. Ch.-S. Hanson, l'un des directeurs de la Banque de Turquie à Constantinople ;

M. Arlaud, de la maison Arlaud, G. Court et Ce, de Constantinople.

MEMBRES RÉSIDANT A LONDRES.

La direction de la Banque de Turquie, composée de :

MM. Russel Ellice, de la maison Robarts Lubbock et Ce ;

William Gladstone, de la maison Thomson Bonar et Ce ;

H.-G. Gordon, de la Banque orientale ;

M.-E. Rodocanachi, de la maison Rodocanachi, Sons et Ce.

MEMBRES RÉSIDANT A PARIS.

MM. le comte Siméon, sénateur ;

Donon, banquier, consul général de Turquie ;

Lichtlin, vice-président de la Société générale de Crédit commercial et industriel ;

I. Fould (de Saint-Denis).

REMBOURSEMENT DU CAPITAL.

EXTRAIT DU CONTRAT.

« Art. 6. — Chaque semestre et au » moins un mois avant la fin de chaque période, c'est-à-dire en juin et » en décembre, il sera procédé, à » Paris ou à Londres, en présence » d'un comité composé de l'ambassadeur de la Sublime Porte ou de son » délégué, des représentants des contractants et d'un notaire, à l'extinction, par tirage au sort, des titres à » amortir. Le procès-verbal des numéros sortis sera publié immédiatement » et communiqué au ministère des » finances à Constantinople. »

Ces obligations sont remboursables à 500 fr. en trente-six années, par tirages semestriels. Le premier tirage aura lieu au mois de juin 1861, et le remboursement à 500 fr. des obligations sorties sera effectué à partir du 1er juillet 1861, avec le paiement des intérêts.

TABLEAU D'AMORTISSEMENT DES OBLIGATIONS EN 36 ANNÉES.

Années.	Nombre d'obligations.	Années.	Nombre d'obligations.	Années.	Nombre d'obligations.
1re	6,716	13e	13,513	25e	[illegible]
2e	7,116	14e	14,325	26e	[illegible]
3e	7,546	15e	15,185	27e	[illegible]
4e	7,998	16e	16,096	28e	[illegible]
5e	8,479	17e	17,060	29e	[illegible]
6e	8,987	18e	18,085	30e	[illegible]
7e	9,527	19e	19,169	31e	[illegible]
8e	10,098	20e	20,319	32e	[illegible]
9e	10,704	21e	21,539	33e	[illegible]
10e	11,346	22e	22,831	34e	[illegible]
11e	12,027	23e	24,201	35e	[illegible]
12e	12,749	24e	25,652	36e	[illegible]

NÉGOCIATION DES TITRES.

Les titres de cet emprunt seront négociables sur les places suivantes :

A Paris,
Londres,
Bruxelles,
Anvers,
Amsterdam,
Hambourg.

PAIEMENT DES INTÉRÊTS.

Ces obligations sont de 500 fr. chacune, rapportant 30 fr. d'intérêt par an, jouissance du 1er janvier 1861, payables les 1er juillet et 1er janvier :

A la Société générale de Crédit industriel et commercial à Paris ;

A la Caisse générale des chemins de fer J. Mirès et Ce, à Paris ;

A la Banque de Turquie, à Londres.

ATTRIBUTIONS D'OBLIGATIONS.

Par suite de traités faits, il a été attribué :

Aux banquiers de Constantinople, représentés, à Paris, par MM. G. Couturier et Ce et A. Rostand, ce dernier agissant pour MM. G.

Hava et Ce.	100,000 obligations.	
A MM. Arlaud, G. Court et Ce, à leur nom et aux noms de leurs mandants de Constantinople	80,000	—
Aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer.........	25,000	—

Il a été réservé, en outre, pour une souscription publique:

250,000 obligations.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Ces obligations sont émises à 312 fr. 50 c.

Elles sont payables comme suit:

62 fr. 50 en souscrivant;
50 fr. » dans les dix jours de la publication de la répartition;
50 fr. » du 20 au 30 janvier;
50 fr. » du 18 au 28 février;
50 fr. » du 20 au 31 mars;
50 fr. » du 20 au 30 avril.
312 fr. 50 ensemble.

Les souscripteurs qui verseront en souscrivant le montant intégral des obligations, jouiront d'une bonification de 5 fr., dont il leur sera tenu compte après la répartition.

La souscription est ouverte depuis le mardi 11 courant:

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, rue de Richelieu, 99;

A Londres, à la Banque de Turquie;

A Bruxelles, chez MM. Tiberghien, Delloye et Ce;

A Amsterdam, chez MM. Alstorphius et Von Hemert;

A Hambourg, chez MM. J. Berenberg, Gossler et Ce.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les versements pourront être faits au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

CAISSE GÉNÉRALE

DES

CHEMINS DE FER

Indépendamment des 250,000 obligations qui font l'objet d'une souscription publique, il a été réservé pour les actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer,

25,000 *obligations, soit une obligation pour quatre actions.*

Ces obligations sont émises à 312 fr. 50 c.; mais les actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer n'étant pas sujets à réduction, devront verser, en souscrivant, le montant intégral de leur souscription.

Ils jouiront, en conséquence, d'une bonification d'intérêt de 5 fr., et par suite leur versement est réduit à 307-50 par obligation.

Les actionnaires qui voudront profiter de cet avantage seront tenus de représenter leurs actions, qui seront estampillées.

En échange du versement de 307 fr. 50 c., ils recevront des titres provisoires qui seront ultérieurement échangés contre des titres définitifs.

La souscription en faveur des actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer est ouverte depuis le mardi 11 courant.

Un guichet spécial est ouvert à cet effet chez MM. J. Mirès et Ce, 99, rue de Richelieu.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Nous voici arrivés à la dernière quinzaine de décembre, et chaque jour nous rapproche d'un moment décisif, la liquidation de fin d'année. Le résultat des inventaires, les probabilités de dividende, telles sont les préoccupations qui dominent actuellement le marché, lequel reste calme mais très-ferme, malgré les derniers efforts tentés par les vendeurs. Décidément la campagne de baisse n'a pas été heureuse, et ceux qui l'ont dirigée doivent regretter amèrement de s'y être imprudemment engagés, et surtout d'y avoir persisté malgré tous les avis et contre toute évidence.

Au fond, la spéculation à la baisse ne s'appuie depuis longtemps que sur des appréciations erronées, sur des faux bruits et des craintes chimériques. Elle s'est constamment refusée à se baser sur la situation financière et sur les ressources réelles du marché, avouant elle-même avec une sorte de naïveté cynique qu'elle comptait seulement sur l'imprévu. De là les faux bruits et les appréciations malveillantes répandant tout à coup l'inquiétude, et dont la prétendue crise monétaire est un des spécimens les plus instructifs et les plus frappants. Un peu plus et on aurait créé, grâce à l'exagération de difficultés sans portée sérieuse, de véritables embarras et une crise réelle. Aujourd'hui encore Londres est le point de mire des vendeurs; c'est de Londres qu'arrivent toutes sortes de mauvaises nouvelles; avant-hier une baisse insignifiante sur les consolidés était attribuée tout bas aux nouvelles monétaires d'Amérique publiées par les journaux anglais; les journaux anglais sont venus et il en résulte qu'il y a en effet en Amérique des besoins d'argent, mais qui sont loin d'avoir l'importance qu'on prétend leur attribuer.

On sait d'ailleurs, d'après le bilan de la Banque d'Angleterre et les tableaux officiels d'importation et d'exportation des métaux précieux, que dans la première semaine du mois, le mouvement des métaux a été très-considérable et qu'il s'est élevé à 1,285,325 liv. st. (32,133,125 fr.) à l'importation, et à 1,548,891 liv. st. (38,722,275 fr.) à l'exportation. Enfin, il était arrivé de Melbourne environ 230,392 liv. st. (5,759,800 fr.), et on attendait d'autres chargements.

La situation n'a donc rien d'inquiétant car,

es ressources sur lesquelles les affaires peuvent compter sont de beaucoup plus importantes que les besoins. On va payer dans douze jours le coupon du 3 0/0 ; à compter du 1er janvier les intérêts et dividendes des valeurs mobilières si nombreuses qui se payent à cette époque de l'année, vont entrer dans la circulation et former une nouvelle épargne de plusieurs centaines de millions.

Ainsi malgré toutes les conséquences défavorables qu'on a prétendu tirer pour notre marché d'une situation qui n'est même pas bien définie, le comptant reste très-ferme pour toutes les valeurs.

Pour le terme, on sent bien que la spéculation a renoncé depuis longtemps à des efforts inutiles avec la situation actuelle du marché des fonds publics.

En résumé, si la fin de l'année n'est pas aussi complétement favorable que les éléments financiers et les dispositions des capitalistes permettaient de l'espérer, si la rente n'a pas déjà retrouvé un cours plus normal que celui qu'elle accuse aujourd'hui après le détachement du coupon, il ne faut pas en accuser l'activité individuelle, qui, malgré les entraves qui se perpétuent, s'efforce de galvaniser le marché ; du moins la hausse a-t-elle été, malgré tout, assez persistante pour qu'on puisse se rendre compte du peu de résistance que présenterait la spéculation à la baisse, qui ne repose sur aucun motif sérieux, si elle se trouvait en présence du public et d'un mouvement d'affaires important.

L'élévation momentanée du taux de l'escompte à Paris et à Londres dans la deuxième quinzaine du mois de novembre devait nécessairement ralentir les demandes d'escompte, et faisait prévoir une diminution du portefeuille de la Banque de France. Cette prévision est confirmée par le bilan mensuel publié ce matin au *Moniteur*; mais en même temps le chiffre très-modéré de cette diminution, qui est de 23 millions seulement, prouve que les transactions commerciales ont bien vite repris leur essor. En y réfléchissant bien, on reconnaît même que la situation a un caractère particulier de solidité; car le portefeuille diminue toujours au mois de décembre, et cette diminution, qui atteignait le chiffre énorme de 77 millions en décembre 1857, c'est-à-dire en pleine crise américaine, avait été de 16 millions en décembre 1859, et de 59 millions en décembre 1855, époque extrêmement prospère.

Les comptes courants des particuliers ont diminué de 20 millions ; les avances sur effets publics, actions et obligations, d'environ 6 millions; le compte courant du Trésor s'est accru d'environ 1 million.

Le numéraire a diminué d'environ 3 millions, et la circulation des billets de 10 millions; de sorte que la proportion du numéraire aux billets est encore plus forte qu'elle ne l'était d'après le dernier bilan.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 15, ferme à 68 90, coupon détaché.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 fr., ferme à 96 60.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg 38.10 0/0
Midi............................ 26.53 0/0
Lyon-Genève..................... 25.55 0/0
Victor-Emmanuel................. 23.38 0/0
Ouest suisse.................... 19.34 0/0
Dauphiné........................ 17.72 0/0
Central Suisse.................. 17.72 0/0
Union Suisse.................... 13 21 0/0
Paris-Lyon-Méditerran^e (Paris-Marseille) 12.36 0/0
Autrichiens..................... 10.07 0/0
Ardennes........................ 9.48 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)..... 8.39 0/0
Cordoue a Séville............... 7.34 0/0
Orléans......................... 6.23 0/0
Est............................. 3 36 0/0
Bességes a Alais................ 3.33 0/0
Nord............................ 0.35 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest........................... 4.05 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche...... 12 12 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque) 19.49 0/0

J.-G. Bordot.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur		Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants	
			effets publics. — Millions.	chemins de fer. — Millions.			du Trésor. — Millions.	particuliers. — Millions.
Au 12 Janvier 1860	534	534	41	85	65	748	268	188
Au 9 Février.....	540	517	42	85	40	739	239	195
Au 8 Mars........	541	489	41	84	40	710	221	216
Au 12 Avril.......	535	479	40	83	40	742	167	210
Au 10 Mai.........	522	468	39	94	40	764	126	210
Au 14 Juin........	551	438	40	108	40	741	126	249
Au 12 Juillet......	514	492	40	122	35	787	128	230
Au 9 Août........	519	503	41	77	35	739	132	257
Au 13 Septembre..	531	491	41	78	35	748	135	242
Au 11 Octobre	460	520	42	80	35	749	119	213
Au 9 novembre...	435	563	43	81	35	757	133	210
Au 13 Décembre	**432**	**540**	**39**	**79**	**35**	**742**	**134**	**190**
Augmentation...	»	»	»	»	»	»	1	»
Diminution.....	3	23	1	2	»	10	»	20

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	7 décembre.	14 décembre.	DIFFÉRENCE	
			en plus.	en moins.
Rente 3 0/0.....	69 10	68 90	» »»	[illegible]
Rente 4 1/2 0/0.	97 »»	96 60	» »»	[illegible]
Banque de France	2950 »»	2925 »»	» »»	25 »»
Consolidés......	94 2/8	92 6/8	» »»	[illegible]
Crédit foncier...	918 75	920 »»	1 25	» »»
Crédit ind. et com	567 50	568 75	1 25	» »»
Crédit mobilier..	778 75	775 »»	» »»	[illegible]
Comptoir d'Esc^te	655 »»	650 »»	5 »»	» »»
Id. nouvelles....	620 »»	622 50	2 50	» »»
Orléans.........	1385 »»	1387 50	2 50	» »»
Nord	990 »»	992 50	2 50	» »»
Nord nouveau...	900 »»	900 »»	» »»	» »»
Est............	607 50	607 50	» »»	» »»
Paris-Méditerran^e	910 »»	911 25	1 25	» »»
Midi	523 75	525 »»	1 25	» »»
Ouest..........	562 50	561 25	» »»	1 [illegible]
Genève.........	395 »»	378 75	» »»	[illegible]
Dauphiné.......	590 »»	585 »»	» »»	5 »»
Graissessac-Béz	82 50	81 25	» »»	1 [illegible]
Ardennes ancien.	430 »»	430 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	437 50	437 50	» »»	» »»
Ch. Autrichiens..	510 »»	510 »»	» »»	» »»
Victor-Emmanuel	398 75	397 50	» »»	1 [illegible]
Russes.........	455 »»	450 »»	» »»	5 »»
Romains........	337 50	335 »»	» »»	2 [illegible]
S.-Autr.-Lombard	486 25	483 75	» »»	2 50
Sarag. Pampelune	480 »»	485 »»	5 »»	» »»
Saragos.-Alicante	552 50	571 25	15 75	» »»
Sarag.-Barcelone.	468 75	468 75	» »»	» »»
Nord-Espagne...	492 50	490 »»	» »»	2 [illegible]
Guill.-Luxembour	340 »»	340 »»	» »»	» »»

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer est informé que, dans un but intéressé, on répand le bruit à la Bourse que le seul avantage assuré aux actionnaires de cette Société, dans l'emprunt ottoman, se bornerait aux 25,000 obligations dont la souscription leur a été réservée par privilége.

Le Conseil de gérance repousse cette calomnie. Il engage les actionnaires à se défier de ces faux bruits qui n'ont qu'un but, décider les porteurs d'actions de la Caisse générale des chemins de fer à les vendre. Les actionnaires peuvent du reste apprécier la valeur de ces allégations mensongères, en consultant l'avis que publie le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer, et que nous donnons ci-dessus.

J.-G. BORDOT.

BANQUE DE TURQUIE.

La direction de la Banque de Turquie est composée comme il suit :

A LONDRES.

MM. Russelle Ellice ;
H.-G. Gordon ;
William Gladstone ;
M.-E. Rodocanachi.

A CONSTANTINOPLE.

A. Alléon ;
J.-N. Black ;
A. Baltazzi ;
P. Hava ;
Z. Stefanowich Schilizzi ;
Redros Aga ;
A. Alahverdi ;
B. Cricozzo ;
C.-S. Hanson ;
A. P. Mavrogordato ;
G. Tubini ;
B. Tubini (directeur gérant).

DU PERSONNEL DE LA BOURSE.

On ne saurait accorder une trop grande attention aux causes directes ou indirectes qui agissent sur le marché des capitaux ; tout ce qui peut diminuer sa puissance doit être considéré comme une atteinte grave à la prospérité publique. Déjà le droit d'entrée, en excluant du marché les riches capitalistes a, sans le vouloir, livré la Bourse à un personnel composé uniquement d'intermédiaires et de quelques spéculateurs, qui font du jeu l'occupation de leur vie ; de sorte que ce qu'on est convenu d'appeler l'agiotage est devenu la règle des affaires, au lieu d'en être l'exception comme dans le passé.

Ce premier effet du droit d'entrée a porté un préjudice sérieux au crédit public, en abandonnant, pour ainsi dire, le marché des capitaux à un personnel sans valeur, sans consistance, et malheureusement, il faut l'avouer, sans moralité.

On comprend que nous n'entendons pas parler des intermédiaires ni des banquiers qui fréquentent encore la Bourse ; nous n'avons en vue que les joueurs de profession, dont le métier consiste à exploiter les agents de change les uns après les autres. Cette exploitation est encouragée par la facilité inouïe avec laquelle se donne le crédit à la Bourse. On pourrait citer tels individus qui ne trouveraient pas à emprunter 500 fr. sur leur signature, et qui trouvent assez de crédit pour acheter ou vendre 60,000 fr. de rentes, c'est-à-dire un capital de 1,500,000 fr. Cela peut paraître incroyable ; et cependant c'est l'exacte vérité.

Il est dès lors facile de comprendre à quels dangers sont exposés les agents de change, s'ils restent en relation avec des hommes qui renouvellent chaque mois leurs opérations avec de nouveaux agents, en abusant du silence que ces officiers ministériels gardent entre eux sur les individus dont ils sont tour à tour victimes. Leur crédit même, si solide qu'il soit, pourrait en être atteint à un jour donné. Aussi la prudence la plus vulgaire semble indiquer comme remède à une situation, si compromettante pour le marché des capitaux comme pour la sécurité des agents de change, la communication entre eux du nom des individus qui manquent à leurs engagements. Mais cette communication serait encore insuffisante si elle n'avait pas une sanction, et cette sanction se trouverait dans l'application stricte des règlements du marché, qui prononcent l'exclusion de la Bourse de tout individu placé dans ce cas.

Les agents de change qui ont été trompés et qui, dans l'intérêt de leur crédit personnel, gardent le silence, ne réfléchissent pas qu'ils permettent ainsi à des joueurs sans scrupule, de continuer leur coupable industrie, et qu'ils facilitent ainsi, involontairement, les tentatives nuisibles faites aux dépens de leurs collègues.

Or, le syndicat des agents de change ne doit pas, à notre avis, tolérer plus longtemps une situation si compromettante pour la dignité et la sécurité de la corporation des agents de change. Conservateur des intérêts du marché, le syndicat doit prévenir le retour des scandales qui rejaillissent sur l'ensemble même des affaires financières, car, l'esprit public, dans sa légitime susceptibilité, confond trop aisément dans une même réprobation les honnêtes gens qui fréquentent la Bourse et les hommes qui en sont à la fois la honte et le péril.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Raccordement entre le réseau du Nord et le réseau des Ardennes.

Nous avons publié, dans notre numéro du 1er décembre, un premier article sur une ligne transversale à établir entre les réseaux Est et Nord, et ayant pour but de mettre en communication directe le Havre et notre frontière de l'Est, par Mézières, Reims, Beauvais et Rouen, par un raccordement entre les Ardennes et le Nord, à peu près à la hauteur de Creil et de Villers-Cotterets.

Nous avons dit comment deux tracés se trouvaient en présence et soumis en ce moment à l'enquête à Senlis et à Beauvais, le premier par Chantilly, Senlis, Baron et Nanteuil ; le second par Saint-Maximin, Senlis, Montépilloy, Auger-Saint-Vincent et Crespy.

Nous apprenons que la commission d'enquête de l'Oise a tenu sa séance, le 12 de ce mois, à la préfecture de Beauvais, et que la majorité s'est prononcée pour le tracé direct par Crespy, en émettant en outre le vœu que la ligne fût continuée de Beauvais à la mer.

La ville de Soissons a voté dans le même sens ; Villiers-Cotterets et Beauvais se sont prononcées également pour la ligne transversale.

La délibération du conseil municipal de Reims, qui avait été prise antérieurement (elle porte la date du 1er décembre), a motivé son opinion dans des termes qui méritent d'être rappelés :

« Notre préférence pour le tracé de Crespy à Senlis, dit la délibération, ne peut être un instant douteuse. Ce tracé présente, en effet, entre Soissons et Senlis un raccourcissement de plus de 8 kilomètres, comparativement au tracé de Nanteuil à Senlis. De plus, au point de vue de la soudure et du raccordement des deux lignes, il a d'incontestables avantages, le tracé par Nanteuil comprenant un rebroussement des plus incommodes.

» Il en est de même du tracé entre Senlis et Creil. Ce tracé par Chantilly présente un allongement de parcours de 8 kilomètres et un rebroussement nuisible aux intérêts de la circulation. En somme, un tracé direct entre Crespy, Senlis, et le raccordement du chemin de Beauvais sur la ligne de Paris à Creil par Chantilly, nous donnerait une abréviation de parcours de 17 kilomètres sur 49, avec des raccordements beaucoup plus convenables de la ligne transversale aux deux lignes principales. Il n'est pas douteux que ce tracé direct n'eût obtenu d'unanimes préférences si son exécution ne devait pas entraîner, paraît-il, à la charge de la Compagnie du Nord, un excédant de dépense de 616,000 francs comparativement au tracé par Nanteuil. Mais ici l'intérêt public, l'intérêt général doivent l'emporter sur l'intérêt d'une Compagnie, et ce n'est pas un excédant de dépense de 600,000 francs, fût-il même de un million et de quinze cent mille francs, qui doit déterminer le rejet d'un

tracé reconnu préférable à quelque point de vue qu'on se place.

» Les compagnies elles-mêmes doivent aussi consulter leurs intérêts à venir, non moins que leurs intérêts présents. Une économie qui consiste à exécuter à moindres frais un mauvais tracé, n'est pas toujours une économie, témoin la rectification de Paris à Creil par Chantilly qui a coûté 22 millions à la Compagnie du Nord. »

En présence de manifestations aussi générales, on n'hésitera sans doute pas à se ranger à l'opinion émise par un ingénieur en chef du chemin de fer du Nord, « qu'il vaudrait mieux retarder l'exécution du tronçon de Senlis à Chantilly, pour obtenir une direction plus courte et plus commode par la ligne transversale entre Creil et Senlis. »

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 8 DÉCEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 8 décembre
Paris-Méditerranée......	67.334 60	911 25
Nord....................	59.030 11	901 25
Orléans.................	42.232 40	1387 50
Ouest...................	39.982 36	563 75
Est.....................	35.557 90	608 75
Bességes................	34.069 93	445 »»
Midi....................	27.493 40	525 »»
Genève..................	27.417 49	305 »»
Ardennes................	20,851 51	435 »»
Dauphiné................	20.360 30	587 50
Autrichiens	13.867 17	503 75
	Au 1er décembre	
Lombards-Vénitiens-Sud.	31.303 04	486 25
Madrid à Alicante.......	31.059 63	535 »»
Victor-Emmanuel.........	25.076 63	393 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

27 décembre. — **Société de crédit colonial.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale au siége de la Société, rue Bergère, 14, à 4 heures. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actionnaires présents.

27 décembre. — **Sous-Comptoir des entrepreneurs de bâtiments.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale, à la salle Herz, rue de la Victoire. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires présents.

16 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68. (Voir l'avis publié aux annonces).

19 janvier. — **Société des salines, houillères et fabriques de produits chimiques de Gouhenans.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue de Richelieu, 100, à midi.

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir.

(1) Voir, pour plus amples détails, notre précédent numéro.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 16 fr. 50 pour les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860, et de 9 fr. 20 pour celles non sorties. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Saragosse à Pampelune.** — Paiement du coupon semestriel, soit 15 fr. par action. (Voir l'avis placé en tête de notre numéro du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Midi.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel d'intérêts sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les actions. (Voir aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels à 4 1/2 0/0, soit 11 fr. 25 c. par action libérée de 500 fr. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

2 janvier. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les actions. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Intérêts semestriels sur les actions, à raison de 6 0/0 l'an. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts semestriels sur les actions. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes** — Paiement de 10 fr. par action à titre de dividende du deuxième semestre de 1860, chez M. L. Moreau, banquier, rue de Grammont, 9.

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier.** — Paiement de 25 fr. par action à titre d'intérêt à 5 0/0 l'an. (Voir l'avis aux annonces.)

2 janvier. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Intérêts semestriels sur les actions à raison de 6 0/0 l'an. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Emprunts portugais 3 0/0.** — Paiement des coupons d'intérêts à échéance du 1er janvier 1861, à Paris, chez MM. E. Erlanger et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, 21. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

2 janvier. — **Emprunt portugais (de 1857** (Emprunt Leroy de Chabrol et Ce). — Paiement des coupons d'intérêts à échéance du 1er janvier 1861 (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des docks de Marseille.** — Paiement des coupons semestriels sur les actions et obligations. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement d'un à-compte de 6 fr. par action ancienne. (Voir l'avis publié en tête du journal, no du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende, soit 2 fr. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions anciennes.

2 janvier. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Paiement de 15 fr. par action à titre de premier dividende sur l'exercice 1860. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

Service des Obligations.

2 janvier. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal, no du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer d'Orléans.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations de divers emprunts. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section anc.). — Paiement du coupon semestriel des intérêts des obligations (emprunts divers). (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre).

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Paiement des coupons semestriels sur les obligations provenant de divers emprunts (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit. Place Roubaix.

2 janvier. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir le détail aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Midi.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations (Voir le détail aux annonces.)

2 janvier. — **Chemins de fer des Ardennes.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations (Voir l'avis publié à nos annonces).

2 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations (Voir aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir le détail aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Intérêts semestriels sur les obligations (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer Séville-Xérès-Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations. (Voir aux annonces du 8 décembre.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à déduire sur l'appel du troisième versement de 70 fr. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

APPELS DE FONDS

20 au 30 décembre.— **Crédit foncier de France.**— Obligations communales à 3 0/0 avec lots. Versement de 51 fr. par obligation, au siége social, 19, rue Neuve-des-Capucines.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du troisième versement sur les obligations, soit 70 fr., sous déduction du coupon échéant le 1er janvier, soit net 62 50. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier.— **Chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, et de Genève à Versoix.**— Appel de 50 fr. sur toutes les actions primitives. (Voir l'avis détaillé aux annonces.)

15 au 25 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Dernier appel de 100 fr. par action, pour la libération des titres à 500 fr. (Voir l'avis publié aux annonces.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

17 décembre. — **Chemins de fer de Xérès-Séville-Cadix.** — Tirage au sort des obligations à rembourser à partir du 2 janvier 1861. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er décembre.)

20 décembre. — **Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.** — Tirage au sort de 280 obligations des emprunts de 1855 et 1857, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à 2 heures.

21 décembre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud.) — Tirage d'obligations. (Voir l'avis publié aux annonces du 8 décembre.)

21 décembre. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Tirage de 14 actions, de 14 obligations de l'emprunt de 1855, de 12 obligations de l'emprunt de 1856 et de 17 obligations de l'emprunt de 1857.

22 décembre. — **Crédit foncier de France.** — 32e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, à 3 heures.

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre.

2 janvier. — **Chemin de fer d'Orléans.**— Remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 11 décembre 1860, et dont on trouvera la liste officielle, communiquée par la Compagnie, à nos annonces de ce jour.

(OBLIGATIONS.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 6 décembre, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces du 8 décembre.)

2 janvier 1861. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 novembre 1860. (Voir le résultat officiel que nous avons publié dans notre numéro du 24 novembre, page 954.)

2 janvier.— **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre 1860, et dont on trouvera la liste officielle à nos annonces de ce jour.

ÉCHANGE DE TITRES.

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes.** — Échange des actions anciennes contre des nouvelles. (Voir l'avis publié en tête du journal, n° du 8 décembre.)

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES	1860 RECETTES PAR KIL.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en plus.	DIFFÉRENCE 0/0 PAR KILOMÈTRE sur 1859 en moins.
EST (1)	Du 2 au 8 décembre...	1683	1,223,720 47	727 11	1651	1,161,430 33	703 47	3.36	».»»
ORLÉANS (1)	2 — 8 — ...	1475	1,311,826 16	880 37	1475	1,234,845 17	837 18	6.23	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	2 — 8 — ...	1406	2,296,015 42	1,633 02	1406	2 043,363 »»	1,453 30	12.36	»
OUEST (1)	2 — 8 — ...	1213	843,669 40	695 52	1195	866,316 »»	724 95	»	4.05
NORD (1)	2 — 8 — ...	964	1,233,861 51	1,279 93	964	1,229,563 92	1,275 35	».33	»
MIDI (1)	2 — 8 — ...	793	527,792 13	665 45	793	417,054 57	525 92	26.53	»
LYON A GENÈVE (1)	2 — 8 — ...	231	129,288 58	559 69	231	102 975 99	445 76	25.55	»
ARDENNES (1)	2 — 8 — ...	164	76,042 72	407 33	164	70,003 92	426 83	9 48	»
DAUPHINÉ	2 — 8 — ...	134	58,413 35	435 92	134	49,620 15	370 29	17.72	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	2 — 8 — ...	33	22,764 30	689 82	33	22,029 40	667 55	3.33	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE { Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard	25 nov. 1er — ...	1429	1,009,213 47	707 63	1326	1,067,702 67	805 25	»	12.12
AUTRICHIENS.	2 au 8 — ...	1323	402,270 »»	304 05	1323	365,457 »»	276 22	10.07	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Alicante	25 nov. 1er — ...	482	242,038 41	503 45	482	205.238 78	426 01	8.49	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Madrid à Jadraque	25 — 1er — ...	103	20,835 55	202 28	57	14,360 »»	251 93	»	19.49
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE { Alcazar à Daimiel	25 — 1er — ...	72	11.251 85	156 27	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	2 au 8 — ...	275	54,126 »»	103 18	275	46,925 »»	170 63	13.21	».»»
CENTRAL SUISSE	2 — 8 — ...	247	98,057 69	396 99	236	77,584 76	337 22	17.72	»
VICTOR-EMMANUEL	25 nov. 1er — ...	214	117,508 67	549 10	214	95,234 64	445 02	23 38	».»»
NORD DE L'ESPAGNE	28 — 4 — ...	170	69,166 35	406 86	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	19 — 25 novembre..	131	36,614 70	279 50	131	34,111 »»	260 38	7.34	»
OUEST SUISSE	30 — 6 décembre..	97	32,917 06	339 36	97	27,539 64	283 91	19.54	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	25 — 1er — ...	52	8,608 38	165 54	35	3,664 12	104 70	58.10	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 13 décembre 1860.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	123,662,421 48
Numéraire dans les succursales	208,133,520 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	613,160 72
Portefeuille de Paris, dont 83,341,755 fr. 08 c. provenant des succursales	244,433,223 39
Portefeuille des succursales, effets sur place	295,152,013 »
Avances sur lingots et monnaies	5,260,260 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,794,000 »
Avances sur effets publics français	24,859,800 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	14,420,200 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	48,113,200 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	30,748,000 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	684,600 »
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	301,700 »
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848	35,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	53,708,828 13
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,075,788 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	2,287,382 83
Divers	9,404,973 04
	1,321,783,720 73

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	747,156,075 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	10,641,321 78
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	10,071,588 »
Compte courant du Trésor, créditeur	134,037,944 09
Comptes courants de Paris	158,342,231 79
Comptes courants dans les succursales	31,900,239 »
Dividendes à payer	675,408 75
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	2,128,937 64
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	11,518,748 14
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,216,440 20
Divers	3 958,502 65
	1,321,783,720 73

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. de Germiny.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations communales 3 0/0 avec lots.

Le gouverneur du Crédit foncier de France a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs de certificats provisoires d'obligations communales 3 0/0 avec lots, qu'aux termes de l'article 8 du cahier des charges, le versement du 1er terme, soit 51 fr. par titre, doit être effectué du 20 au 30 décembre courant.

MM. les porteurs ont la faculté de libérer intégralement leurs titres par anticipation, et il leur sera désormais bonifié un intérêt de 2 1/2 0/0.

Les versements sont reçus, à Paris, au Crédit foncier de France, 19, rue Neuve des-Capucines, et à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

32e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0

Le 32e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 décembre 1860, à 3 heures, au siége de l'administration.

Le 1er no sortant gagnera un lot de			100,000 f.
Le 2e	—	—	50,000
Le 3e	—	—	40,000
Le 4e	—	—	30,000
Le 5e	—	—	20,000
Le 6e	—	—	10,000
Les huit numéros suivants, chacun 5,000 francs, ensemble			40,000
Total,			290,000 f.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs*.

Fonds exigibles à 3 jours de vue	2 1/2 0/0
— à 90 jours....	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,
Mis G. d'Audiffret.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la Ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois	3 1/2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois	3 1/2 0/0
Ceux de 12 à 17 mois	4 0/0
Ceux de 18 à 23 mois	4 1/2 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la Caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
Ferdinand Le Roy.

LES

GRANDES USINES DE FRANCE

Tableau de l'Industrie française au XIXe siècle

La deuxième livraison du second volume des **Grandes usines de France**, par M. TURGAN, vient de paraître à la Librairie-Nouvelle. Elle traite, à l'occasion des établissements *Derosne et Cail*, de la construction des locomotives et de l'outillage en industrie.

Les prochaines livraisons traiteront, à propos de la *Savonnerie Arnavon* (de Marseille), des savons, des huiles, des soudes, des sels marins, non-seulement au point de vue de la fabrication, mais encore des conditions faites à ces industries diverses par le nouveau traité de commerce.

Le premier volume, renfermant plus de quatre-vingts planches, est en vente au prix de 12 francs, broché; magnifiquement relié et doré, 17 francs.

Le *Dictionnaire de l'Economie politique*, de l'éditeur Guillaumin, est le plus beau cadeau qu'on puisse faire à qui aime les livres sérieux et utiles (2 très-beaux volumes grand in-8° à 2 colonnes). Prix : broché, 50 fr.; en demi-reliure, 55 fr., *franco*.

FORGES.

Saint-Dizier, 8 décembre :

Le cours moyen du mois de novembre peut être fixé à fr. 126 25.

La fonte pour seconde fusion est maintenant très-ferme : marque Closmortier n° 1, fr. 145; autres marques, 135 à 137 50.

Les fers sont en meilleure demande.

La fermeté du cours des laminés a forcé les ordres. De nombreuses commandes arrivent journellement à 235 fr.; mais presque toutes sont refusées. Le cours réel est donc plutôt 240 fr., cours maintenant établi et accepté.

Les fers martelés restent à leur cote de 280 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 4 décembre :

Après avoir touché à fr. 65 60, le prix des warrants a baissé à fr. 65, par suite de la nouvelle crise monétaire aux Etats-Unis.

Aujourd'hui il n'y a pas de changement :

Warrants, numéros mélangés, fr. 65; Gartsherrie, n° 1, 66 55 à 66 85; Calder n° 1, 67 80; Glengarnock n° 1, 67 15; Blair et Eglinton, 63 75; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860. Longueur exploitée : 1081 kilomètres.
1859 — 1051 —

12e année. — 49e semaine.
Du 2 au 8 décembre 1860.

137.527 Voyageurs	334 871 24
Bagages, Marchandises, etc.	888.858 23
Total	1.223.729 47
Recettes antérieures	58.482.403 26
Total	59.706.132 73
49e semaine de 1860	1.223.729 47
Semaine correspondante de 1859	1.161.439 33
Différence	62.290 14
Recettes depuis le 1er janvier 1860	59.706.132 73
— — 1859	55.713.546 78
Différence	3.992.585 95

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1858, 1 475 kil. — En 1859, 1.475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1860, 1.475 kil. — En 1859, 1.475 kil.

Du 2 au 8 décembre 1860.

84.906 Voyageurs	360.466 59
Bagages, Marchandises, etc.	951.357 57
Total	1.311.824 16
Semaine correspondante de 1859	1.235.845 17
Semaine correspondante de 1858	1.234 760 92
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	76.078 99
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	77.063 26
Recettes depuis le 1er janvier 1860	62.248.397 43
— — 1859	61.080.741 36
Différence en faveur de 1860	1.167.656 07

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Octobre 1860.
Voir le numéro du 10 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1405 kilomètres.
1859 — 1405 —
1858 — 1303 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

150.592 Voyageurs	573.180 79
Bagages et Marchandises	1.722 834 63
Total	2.396.015 42
Semaine correspondante de 1859	2.043.343 »»
— — de 1858	1.721.030 70
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	352.672 42
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	674.984 72
Recettes depuis le 1er janvier 1860	94.059.776 37
— — 1859	93.390.805 55
Différence	030.589 18

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 512 kilomètres
1859. — 480 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

41.410 Voyageurs	83.807 80
Bagages et Marchandises	351.721 46
Total	435.529 25
Semaine correspondante de 1859	364.470 80
Différence	71.058 45
Recettes depuis le 1er janvier 1860	17.111.324 95
— — 1859	15.027.195 40
Différence	2.084.129 55

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1195 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

201.025 Voyageurs	317.792 90
Marchandises, etc. — Grande vitesse	90.422 25
— — Petite vitesse	435.454 25
Total	843.669 40
Semaine correspondante de 1859	866.316 »»
Différence	22.646 60
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	48.341.773 50
— — 1859	46.697.716 73
Différence	1.644.056 77

NORD.

1860. Longueur exploitée : 984 kilomètres.
1859. — 964 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

109.149 Voyageurs	279.561 60
Bagages, Marchandises, etc.	954.299 91
Total	1.233.861 51
Semaine correspondante de 1859	1.229.443 92
Différence	4.417 59
Recettes depuis le 1er janvier 1860	56.901.649 81
— — 1859	54.229.470 92
Différence	2.672.178 89

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)
Longueur exploitée : 31 kilom.

Du 2 au 8 décembre 1860.

1.543 Voyageurs	1.269 35
Bagages, marchandises, etc.	1.888 13
Total de la semaine	3.157 48
Recettes depuis le 4 juin 1860	69.013 04

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER. 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi 240 —

Du 2 au 8 décembre 1860

40.939 Voyageurs	131.555 45
Bagages, Marchandises, etc.	396.146 68
Total	527.702 13
Canaux	41.344 06
Totaux réunis	569.046 19
Semaine correspondante de 1859 — Chemins de fer	417.054 57
Semaine correspondante de 1859 — Canaux	44.804 60
Total de la semaine	461.859 17
Différence	107.187 02
Chemin et canal latéral — Recettes depuis le 1er janvier 1860	23.976.899 37
— — 1859	21.384.569 67
Différence	2.592.329 70

NOUVEAU RÉSEAU. — Novembre 1860
Voir le numéro du 8 décembre.

LYON A GENÈVE.

1860. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 2 au 8 décembre 1860

15.084 Voyageurs	42.934 70
Bagages et Marchandises	86.353 88
Total	129.288 58
Semaine correspondante de 1859	102.975 99
Produit kilométrique annuel, en 1860	29.143 88
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 .... en plus.	23.55 0/0
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 .... en plus	52.30 0/0
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.387.558 73
— — 1859	6.050.107 16

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.

1860. — Longueur exploitée 164 kilomètres.
1859. — — 164 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

8.471 voyageurs	18.446 43
Bagages, Marchandises, etc.	58.496 29
Total	76.942 72
Semaine correspondante de 1859	70.003 92
Différence	6.638 80
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3.425 134 68
— — 1859	3.077.934 83
Différence	347.199 85

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1860. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 2 au 8 décembre 1860

11.205 Voyageurs	22.663 15
Bagages, Marchandises, etc.	35.750 20
Total	58.413 35
Semaine correspondante de 1859	49 620 15
Différence	8 793 20
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.729.116 12
— — 1859	2.522.787 95
Différence	206 328 07

BESSÉGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 2 au 8 décembre 1860.

Voyageurs	3.281 85
Bagages, Marchandises, etc.	19 482 45
Total	22.764 30
Semaine correspondante de 1859	22.029 40
Différence	734 90
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.111.282 10
— — 1859	1.122 617 50
Différence	11.335 40

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1105 kil. — — 1859, 1102 kil.

70.323 Voyageurs	188.110 55
Bagages et Marchandises	628.859 77
Transports militaires	81.814 40
Total	898.190 72
Semaine correspondante de 1859	982.084 82
Différence	83.894 15

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. — — 1859, 224 kil.

35.063 Voyageurs	70.235 20
Bagages et Marchandises	38.805 80
Transports militaires	1.981 75
Total	111.022 75
Semaine correspondante de 1859	85.677 85
Différence	25.344 90

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.

Longueur exploitée : 1860, 1129 kil. — 1859, 1326 kil.

En 1860	1.009.213 47
En 1859	1.067.762 67
Différence	58.549 20

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier

Longueur exploitée : 1860, 1129 kil. — 1859, 1326 kil.

En 1860	43.054.377 12
En 1859	55.609.611 56
Différence	12.555.234 44

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1859. — 1323 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

39.299 Voyageurs	95.248 »»
1.146.780 quintaux marchandises	307.022 »»
Total	402.270 »»
Semaine correspondante de 1859	365.457 »»
Différence	36.813 »»
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	18.350.433 »»
— — 1859	17.036.223 »»
Différence	1.314.210 »»

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 2 au 8 décembre 1860.

24.635 Voyageurs	25.902 »»
Marchandises et Bagages	28.224 »»
Total	54.126 »»
Période correspondante de 1859	46,925 »»
Différence	7.201 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.965.070 09
— — 1859	2.761.633 80
Différence	203.436 29

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 452 kilomètres
1859. — ...... 452 —

9.111 Voyageurs		63.118 20
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		6.275 07
— (petite vitesse)		170.265 14
Total de la semaine		232.658 41

Ligne de Saragosse.
Section de Madrid à Jadraque.
1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

6.201 voyageurs	12.940 92	20.835 55
Bagages, March. (gr. vit.)	1.395 33	
Marchandises (petite vit.)	6.490 30	

Ligne de Ciudad-Real.
Section d'Alcazar à Daimiel.
1860. — Longueur exploitée ; 72 kilomètres.

1.227 Voyageurs	4.686 20	11.251 85
Bagages, March. (gr. vit.)	648 22	
Marchandises (petite vit.)	5.917 43	
Total des trois lignes réunies		274.745 81
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860		15.369.321 70
Total		15.644.067 51

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX ET XÉRÈS-TROCADÉRO.

Longueur exploitée : 111 kilomètres.
38e semaine, du 18 au 24 novembre.

12,534 Voyag., bagag. et marchand.	40.081 50
Recettes antérieures depuis le 1er mars	1.106.735 87
Total	1.146.817 37

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 2 au 8 décembre 1860

30.323 Voyageurs	43.479 85
Bagages, Marchandises	54.579 84
Total	98.057 69
Semaine correspondante de 1859	77.584 76
Différence	20.472 93
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.616.707 59
— — 1859	4.866.995 23
Différence	749.712 36

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1859. — 214 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

28.720 Voyageurs	48.427 30
Bagages, Marchandises, etc.	41.486 08
Recettes diverses	1.735 30
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	25.855 09
Total	117.508 67
Semaine correspondante en 1859	95.234 64
Différence	22.274 03
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.011.395 67
— — 1859	6.505.865 83
Différence	494.301 16

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.
Ouverture 1er août, 22 septemb 1860. — Longueur exploitée, 170 kil.

Du 28 novembre au 4 décembre 1860.

Voyageurs	11.035 23
Marchandises	58.131 12
Total	69.166 35
Produit annuel par kilomètre	21.252 »»
Recettes antérieures	1.429.010 44
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.498.176 79

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 18 au 24 novembre 1860

47e semaine	24.798 90
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	36.614 70
Semaine correspondante de 1859	34.111 »»
Différence	2.503 70
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.921.298 65

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2me quinzaine de novembre 1860	8.335 19
— — 1859	7.623 11
Différence	712 08

Coppel-M...
Du 3
11.544 Voya...
Bagages, M...
Semaine co...
Recettes de...
Du 2
2.412 Voya...
Bagages, ar...
Petite vite...
tiaux, etc
Recette...
48e semaine
Semaine co...
Novembre 1860
Novembre 1859
Différence
Recettes du
—
Augmentation ...

SOCIÉTÉ ...

Novembre 11 1ers mois	18...
	157....
	1.295....

COMPAGN...

Novembre 11 1ers mois	1...
	1,645...
	14,554...

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les intérêts semestriels des titres ci-après désignés, échéant les 1er et 6 janvier 1861, seront payés, à dater des 2 et 6 janvier prochain, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, le montant des coupons des obligations *au porteur* se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0, 7.31

Obligations 4 0/0, délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe, 9.77

Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunt 1842-49), 24.36

Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (r. d.) (emprunt 1843), 24.34

Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt 1845), 19.51

Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848), 29.36

Obligations de l'ancienne

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

AMORTISSEMENT.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs des obligations d'Orléans et des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, que les tirages au sort du 11 décembre courant ont désigné, comme remboursables au compte de l'exercice 1860, les titres ci-après :

1° Pour les actions (capital 500 fr.), les 645 numéros :

44,001	à	44,100	100
59,801	à	59,900	100
73,901	à	74,000	100
114,101	à	114,200	100
190,801	à	190,845	45
236,301	à	236,400	100
271,001	à	271,100	100

2° Pour le premier emprunt 4 0/0 d'Orléans 1842 (capital 1,250 fr.), les 126 obligations, numéros :

3,701	à	3,726	26
4,301	à	4,400	100

3° Pour le deuxième emprunt 4 0/0 d'Orléans 1848 (capital 1,250 fr.), les 26 obligations, numéros :

9,611	à	9,616	6
9,881	à	9,890	10
13,131	à	13,140	10

4° Pour les six premières parties de l'emprunt 3 0/0 d'Orléans (capital 500 fr.), les 3,232 obligations, numéros :

12,001	à	12,024	24
18,601	à	18,700	100
58,201	à	58,300	100
136,201	à	136,300	100
158,301	à	158,400	100
165,001	à	165,100	100
274,101	à	274,181	81
383,501	à	383,600	100
424,201	à	424,224	24
425,201	à	425,300	100
426,601	à	426,700	100
444,901	à	445,000	100
451,901	à	452,000	100
553,501	à	553,600	100
588,401	à	588,469	69
706,501	à	706,758	258
864,501	à	865,000	500
880,501	à	881,000	500
1,299,201	à	1,299,400	200
1,430,801	à	1,431,000	200
1,441,201	à	1,441,400	200
1,451,201	à	1,451,276	76

5° Et pour l'emprunt 3 0/0 de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central (capital 500 fr.), les 525 obligations, numéros :

63,901	à	64,000	100
81,001	à	81,075	75
107,501	à	107,575	75
128,801	à	128,900	100
275,401	à	275,475	75
299,301	à	299,400	100

Les porteurs des actions et des obligations ci-dessus désignées sont invités à se présenter avec ces titres, de dix heures à deux heures, au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, pour y dresser un bordereau de remboursement dont le montant leur sera payé, à la caisse centrale, à partir du 2 janvier 1861.

En ce qui concerne les 240 obligations 3 0/0 d'Orléans 1860, dont le tirage devait également avoir lieu aujourd'hui 11 décembre, comme ces titres appartiennent à la septième partie de l'emprunt (nos 1,490,001 à 1,600,000), dont une portion a été appliquée aux besoins de la dernière souscription, et que le troisième et dernier versement, après lequel seulement ces titres pourront être délivrés, n'est exigible que du 1er au 15 janvier 1861, le conseil, pour mettre la totalité des souscripteurs à même de participer aux chances de remboursement, a décidé que le tirage spécial aux obligations de 1860 serait ajourné au jeudi 31 janvier 1861. Dès le lendemain, 1er février, les obligations désignées par le sort, comme remboursables, pourront être présentées au service central.

Paris, le 11 décembre 1860.

Le directeur,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Dépôt des coupons à échoir le 1er janvier 1861.

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'ils sont admis dès à présent à déposer leurs coupons et à présenter leurs titres nominatifs, pour être payés à partir du 2 janvier 1861.

Le paiement sera effectué au siége social de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris.

Le bureau des titres est ouvert tous les jours non fériés, de dix heures à une heure.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI

Et du Canal latéral à la Garonne.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations sont prévenus que le coupon semestriel d'intérêt échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de :

10 fr. par action ;

7 fr. 50 c. par obligation.

Il sera retenu pour l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

34 centimes par action au porteur ;

19 centimes par obligation au porteur.

Ces paiements auront lieu :

1° A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

2° A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées d'Orléans, 40 ;

3° Dans toutes les succursales de la Banque de France, à l'exception de celle de Bordeaux.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêt, échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de :

7 fr. 50 par obligation nominative,
7 fr. 30 id. au porteur
(déduction faite de l'impôt).

Ces paiement se feront :

A Paris, à la Caisse centrale de la Compagnie, rue Laffitte, 17 ;

A Lyon, rue Impériale, no 33 ;

A Marseille, à la gare du Chemin de fer ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

Aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/2 pour cent, dans les villes où la Compagnie n'a pas de bureaux spéciaux.

Les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance, dans les bureaux de la Compagnie, leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 décembre, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1861, soit 7 fr. 50 par obligation, seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0,19 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs des titres pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 décembre 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs de titres de la Compagnie que les intérêts semestriels échéant le 1er janvier 1861 seront payés à partir du 2 janvier, savoir :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 10 fr. par coupon ;
Obligations, 7 fr. 50 par coupon.

Sur les titres au porteur :
(Déduction faite de l'impôt.)

Actions, 9 fr. 65 par coupon ;
Obligations, 7 fr. 32 par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; à Grenoble, au bureau de l'exploitation ; à Lyon, chez MM. Ve Guérin et fils, banquiers, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le paiement du coupon semestriel no 1 aura lieu, à partir du 2 janvier 1861, au siége de la Compagnie, rue de Richelieu, 79, de onze heures à deux heures.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P.

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'intérêt sur les actions, échu le 1er janvier 1861, sera payé à dater du 2 janvier prochain, à raison de 12 fr. 50 c. par action :

A Paris, au siége de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE I. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS

ET DE

L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861, aura lieu, à partir du 2 du même mois, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation.

Les paiements auront lieu :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

COMPAGNIE

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS

ET DE

L'ITALIE CENTRALE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie, que les 352 obligations, série A et 98 obligations série C, dont les numéros suivent, sont sorties au tirage qui a eu lieu en séance publique à Vienne, le 7 décembre courant.

SÉRIE A.

Nos 10,511 à 10562*, 52 obligations.

* (Ces 52 obligations sont applicables aux 52 numéros de la série M 511 à 562)

Nos	12,701	à	12,800	100
	74,001	à	74,100	100
	147,401	à	147,500	100
				352 Ob.

SÉRIE C.

Nos 10,103 à 10,200 98 Ob.

Le remboursement de ces obligations sera effectué, au taux de fr. 500, ou de liv. st. 20, contre retrait du titre original, à partir du 1er janvier 1861, aux caisses et dans les monnaies ci-après désignées :

A Londres, en livres sterling ;

A Vienne et Trieste, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Paris du jour du remboursement ;

A Paris, Milan, Livourne, Florence, Genève et Francfort-sur-Mein, en francs.

Pour toutes les obligations sorties et désignées ci-dessus, il ne sera plus payé d'intérêts à partir du 1er janvier 1861.

Vienne, 7 décembre 1860.

AVIS

Par suite des derniers changements politiques intervenus dans l'Italie Centrale, et des modifications financières qui en résultent naturellement pour la Compagnie, quant à ce qui concerne cette partie du réseau, le conseil d'administration a décidé qu'il ne serait pas donné suite à l'émission des obligations de la *série M* qui était spécialement applicable aux dépenses de l'Italie Centrale, et que ces obligations, dont 824 seulement se trouvent en circulation, seraient échangées contre un nombre égal d'obligations de la *série A*, absolument identiques, quant aux termes et aux conditions de l'amortissement, lesquelles seraient prélevées sur le dépôt antérieurement fait à Modène, et qui vient d'être restitué à la Compagnie.

En conséquence, les porteurs des obligations de la *série M* sont instamment priés de vouloir bien, à l'échéance du coupon de janvier 1861, présenter les titres en même temps que les coupons pour effectuer cet échange.

Les 824 obligations de la *série M* ont été remplacées, dans le tirage qui a eu lieu à Vienne le 7 décembre dernier, par 824 obligations de la *série A*, à partir du n° 10,001 jusqu'au n° 10,824, le n° 10,001 de la *série A* correspondant au n° 1 de la *série M*, le n° 10,002 au n° 2, etc., etc.

De ces 824 obligations, 52 sont sorties au tirage ; ce sont celles portant les nos 10,511 à 10,562. Ces numéros représentent, par conséquent, au profit des porteurs de la série *M*, les nos 511 à 562 de cette série.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

L'administration du chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon semestriel, échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir de cette époque, à raison de *cinq florins et vingt-cinq kreutzers*, valeur d'Autriche :

A Vienne, par la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie ;

A Paris, par MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Vienne, le 24 novembre 1860.

Le conseil d'administration.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont informés que le paiement du quinzième coupon d'intérêts semestriels, à 4 1/2 0/0 l'an (soit 11 *fr.* 25 *par action libérée de* 500 *fr.*), garantis par le gouvernement sarde, et échéant le 1er janvier 1861, aura lieu, à partir du 2 janvier, sur la présentation des titres, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés, savoir :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation (caisse centrale) gare Victor-Emmanuel.

Paris, le 11 décembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration :
Le secrétaire, L. LE PROVOST.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que le tirage au sort effectué à Madrid le 5 décembre courant, a désigné comme devant être amorties au 1er janvier 1861, les obligations ci-après indiquées :

1re SÉRIE. 205 OBLIGATIONS.	2e SÉRIE. 205 OBLIGATIONS.
3462 à 3471	104834 à 104843
4175 à 4184	108786 à 108790
5715 à 5724	116815 à 116824
6568 à 6577	122167 à 122176
12003 à 12012	124110 à 124119
12159 à 12168	137393 à 137402
19697 à 19706	141291 à 141300
20591 à 20600	144143 à 144152
21409 à 21413	155133 à 155142
22105 à 22114	158075 à 158084
26379 à 26388	156325 à 156334
36567 à 36576	160976 à 160985
43069 à 43078	163626 à 163635
49763 à 49772	166617 à 166626
56290 à 56299	171560 à 171569
64137 à 64146	176382 à 176391
64909 à 64918	176969 à 176978
77985 à 77994	178717 à 178726
87590 à 87599	186812 à 186821
96959 à 96968	187509 à 187518
98011 à 98020	198753 à 198762

3e SÉRIE.
205 OBLIGATIONS.

204047 à 204056	250650 à 250659
205409 à 205418	252203 à 252212
209751 à 209760	275249 à 275258
212838 à 212847	278191 à 278200
224978 à 224987	279714 à 279723
225139 à 225148	280655 à 280664
225777 à 225786	287155 à 287164
227826 à 227828	287476 à 287485
243556 à 243565	288915 à 288924
248736 à 248745	292543 à 292552
249952 à 249961	

En conséquence, les porteurs des titres ci-dessus désignés sont invités à les présenter, pour en obtenir le remboursement à raison de 500 francs par obligation, soit à Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte, soit à Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement des intérêts dus au 1er janvier 1861, à raison de 6 0/0 l'an, et s'élevant à 12 francs par action libérée de 400 francs, et à 15 francs par action entièrement libérée de 500 francs, s'effectuera, à partir de ladite époque :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;

A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Marseille, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Genève, chez MM. P. F. Bonna et Ce;

A Madrid, à la caisse de la Société.

Le Conseil d'administration rappelle en même temps aux actionnaires qui n'ont effectué que depuis le 1er juillet dernier le versement anticipé de libération de 100 francs par action, qu'en outre des 12 francs d'intérêt sur les actions libérées de 400 francs, ils auront à recevoir, sur ladite somme de 100 francs, l'intérêt à 6 0/0 calculé à partir du jour où ils ont fait ce versement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt au 1er janvier 1861, soit 7 fr. 50 par obligation, s'effectuera, à partir de ladite époque :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;

A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Marseille, à la Caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues fils;

A Londres, chez MM. de Rotschild et fils;

A Genève, chez MM. P. F. Bonna et Ce;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMINS DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêts du semestre échéant le 15 janvier prochain, leur sera payé, à dater dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la Caisse de la Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 12 décembre 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

CORDOUE A SÉVILLE

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Cordoue à Séville a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'un coupon de 10 fr. par action, à titre d'à-compte sur le dividende de l'exercice 1860, sera payé à dater du 2 janvier 1861 :

A Madrid, au siége de la Compagnie, calle Fuencarral, 2 ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

Tous les jours non fériés de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

CORDOUE A SÉVILLE

Le coupon de 7 fr. 50 c., échéant sur les obligations de la Compagnie le 1er janvier 1861, sera payé à partir de cette époque :

A Madrid, au siége de la Compagnie, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

A Bruxelles, chez MM. Brugmann fils.

Tous les jours non fériés, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

NORD DE L'ESPAGNE

Le conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'un coupon de 15 fr. à raison de 6 0/0 pendant le dernier semestre du présent exercice, sera payé sur les actions de la Compagnie à dater du 2 janvier prochain :

A Madrid, au siége de la Société générale de Crédit mobilier espagnol, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bruxelles, à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, et de la Banque de Belgique;

A Francfort, chez MM. Bethmann frères.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix.

Appel de versement sur les actions primitives.

Le comité de direction de la Compagnie a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à effectuer, au 1er janvier 1861, un versement de 30 fr. sur toutes les actions primitives ou centenaires, de manière à porter le chiffre de chaque action à 450 fr.

L'intérêt semestriel échéant à la même époque, sera imputé sur le montant du versement, à raison de 8 fr. par action dédoublée, et de 7 fr. 15 c. par action non dédoublée, de sorte qu'il restera à verser :

42 fr. » sur chaque action dédoublée,
et 42 fr. 85 sur chaque action non dédoublée.

Tout versement fait par anticipation jouira de l'escompte, au taux de 5 0/0 l'an, jusqu'au 1er janvier 1861.

Les versements sont reçus, sur présentation des titres :

A Fribourg, à la caisse de la Compagnie ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Paris, chez MM. Ed. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3 ;

Fribourg, le 17 novembre 1860.

Au nom du comité de direction.

Le président,
R. WECK DE BOSS.

CHEMIN DE FER

DE LICHTERVELDE A FURNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende du deuxième semestre 1860, fixé à raison de 10 fr. par action, sera payé, à dater du 2 janvier prochain, contre la remise du cinquième coupon, chez M. Louis Moreau, banquier, 9, rue de Grammont, à Paris.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, par suite d'une convention qui vient d'intervenir avec le gouvernement grand-ducal, dans l'intérêt de la Société, il ne peut être donné suite au projet de libération des actions au chiffre de quatre cents francs, et qu'en conséquence, il est fait un dernier appel de cent francs par action.

Ce versement devra avoir lieu du 15 au 25 janvier 1861. Passé ce délai, il sera perçu, conformément aux statuts, des intérêts sur les versements en retard, à raison de 6 0/0, à partir du jour de la mise en recouvrement (15 janvier) jusqu'au jour du paiement.

Les versements seront reçus, sous déduction de :

1° 9 fr. 70, montant du coupon d'intérêt de janvier 1861 ;
2° 13 fr. 30, montant du coupon d'intérêt de juillet 1861 ;

ce qui réduit le versement à 78 fr. par action :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;
2° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et Ce ;
3° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;
4° A Bruxelles, chez M. M. de Hirsch;
5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

Il est, en même temps, rappelé à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 16 janvier 1861.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 16 janvier 1861, au siége de la succursale, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68, à trois heures précises.

Cette assemblée a pour objet la communication à MM. les actionnaires d'une convention intervenue avec le gouvernement grand-ducal, pour l'exécution du prolongement de la ligne du Nord.

Pour assister à cette assemblée, les porteurs d'au moins vingt actions devront, conformément à l'article 33 des statuts, se présenter, soit à Luxembourg, au siége de la Société, soit à Paris, au siége de la succursale ci-dessus indiquée, du 16 au 31 décembre courant, de midi à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres, et retirer leurs cartes d'admission.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 17 janvier prochain, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'un à-compte de 25 fr., représentant l'intérêt du capital à 5 0/0, que les statuts autorisent le conseil à distribuer sur les bénéfices réalisés en 1860, sera payé, à partir du 2 janvier 1861, au siége de la Société, place Vendôme, 15, sous déduction, par chaque action au porteur, de cinquante centimes, montant de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Cie DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Avis aux porteurs d'actions et d'obligations.

Le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861 sera payé, à partir du 2 janvier, savoir :

Actions : A raison de 6 fr. 25 par action nominative, et de 5 fr. 92 c. (impôt déduit) par coupon au porteur ;

Obligations : A raison de 7 fr. 50 par obligation nominative, et de 7 fr. 30 c. (impôt déduit) par coupon au porteur.

Ces paiements auront lieu, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17, et à Marseille, à la gare du chemin de fer, bureau des titres.

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

Convocation des actionnaires.

L'assemblée générale convoquée pour le 8 décembre, à l'effet de délibérer sur les diverses dispositions réservées à sa ratification par les art. 21, 27 et 28 des statuts, n'ayant pu être régulièrement constituée, par suite du nombre insuffisant des membres présents, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale pour le jeudi 27 décembre, à quatre heures, rue Bergère, 14.

Dans cette réunion, les membres présents délibéreront valablement, quel que soit leur nombre, sur les objets portés à l'ordre du jour de la première réunion.

Les cartes d'entrée délivrées pour l'assemblée du 8 décembre, seront valables pour celle du 27.

SOUS-COMPTOIR

DES ENTREPRENEURS DE BATIMENTS

Le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale du 20 de ce mois étant insuffisant pour qu'elle soit régulière, l'assemblée des actionnaires est convoquée pour le jeudi 27 courant, à trois heures précises, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les membres présents, quel que soit leur nombre et celui des actions possédées par eux, délibéreront valablement sur les objets à l'ordre du jour de la première convocation.

La liste des actionnaires déposants sera close par le conseil d'administration, le 22 décembre, à cinq heures du soir.

Les actionnaires sont donc invités à déposer leurs actions avant cette époque, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 15.

Le directeur,
GUIFFREY.

EMPRUNT PORTUGAIS

Du 20 septembre 1853.

MM. les porteurs de l'*emprunt portugais* du 20 septembre 1853 (emprunt Leroy de Chabrol et Ce) sont prévenus que les intérêts du second semestre 1860, échéant le 1er janvier 1861, seront payés tous les mercredis et samedis, de onze heures à trois heures, à partir du 1er janvier prochain, à la caisse de *MM. Emile Erlanger et Ce*, banquiers, 21, rue de la Chaussée-d'Antin, à Paris.

Paris, ce 14 décembre 1860.

INTÉRÊTS DES EMPRUNTS PORTUGAIS

De 1853, 1856, 1857 et 1859.

Les soussignés ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs de titres de rente portugaise 3 0/0 de 1853, 1856, 1857 et 1859, qu'ils sont chargés de payer les coupons d'intérêt échéant le 1er janvier 1861.

Les coupons inscrits sur bordereaux en duplicata, devront être déposés au moins huit jours à l'avance. Les soussignés en recevront le dépôt, à partir du 27 courant, tous les lundis et jeudis, de onze heures à trois heures.

Les porteurs sont invités à faire le dépôt, au plus tard, le 18 février. Passé ce délai, le dépôt ne sera plus accepté.

Paris, 14 décembre 1860.

EMILE ERLANGER ET Ce,
Banquiers,
Chaussée-d'Antin, 21.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Le Conseil d'administration de la Société générale de Crédit mobilier espagnol a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'un à-compte de 12 francs par action, représentant l'intérêt du capital à 6 0/0, que les statuts autorisent le Conseil à distribuer sur les bénéfices réalisés en 1860, sera payé, à partir du 2 janvier 1861, de dix heures à deux heures :

A Madrid, au siége de la Société;
A Paris, 15, place Vendôme;
A Bruxelles, à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, et à la Banque de Belgique ;
A Francfort, chez MM. frères Bethmann.

SOCIÉTÉ DES

SALINES HOUILLÈRES ET FABRIQUES DE PRODUITS CHIMIQUES DE GOUHENANS

Aux termes de l'article 37 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués, à Paris, en assemblée générale extraordinaire, chez M. Lemardelay, rue de Richelieu, 100, pour le jeudi 19 janvier prochain, à midi, à l'effet de prendre connaissance des comptes de la Société, arrêtés au 31 décembre courant, le gérant ayant l'intention de donner sa démission aussitôt qu'un quitus définitif et absolu de sa gestion lui aura été donné par l'assemblée générale, après examen et approbation desdits comptes.

Ne peuvent assister aux assemblées générales que les actionnaires ayant au moins vingt actions et en ayant justifié, au moins dix jours à l'avance, au gérant qui délivre à l'actionnaire un certificat constatant le dépôt de ses actions.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES

DES

Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE

FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 4 novembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 11 novembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Bien que les affaires aient été peu nombreuses et peu animées cette semaine sur la rente, sur les chemins de fer et sur les valeurs en général, le caractère dominant à la Bourse est toujours une grande fermeté... Depuis la liquidation qui s'est opérée, comme nous l'avons dit, au milieu du plus grand calme, il y a eu quelques oscillations sans importance, par suite de réalisations, mais en général les cours ont peu varié, et contre l'attente générale, le détachement du coupon qui a remis la rente à 69 fr., n'a pas donné l'impulsion, et le mouvement vers le cours de 70 fr. n'a pas eu lieu. Cependant, tout calme qu'il a été, le marché de la rente a été relativement très-animé, si on le compare au marché des chemins de fer, qui reste complétement stationnaire, malgré la certitude maintenant acquise de l'équilibre entre les revenus de cette année et ceux de l'année dernière.

Les chemins espagnols ont profité de cette stagnation des cours des chemins français : le Barcelone, le nord de l'Espagne, le Pampelune, dont l'avenir brillant est maintenant reconnu par tous, ont été l'objet de transactions importantes; le petit chemin de fer de la Croix-Rousse a pris décidément faveur, et il se tient très-ferme aux environs de 550 fr.

Quand nous aurons constaté le mouvement très-important et d'ailleurs tout naturel qui s'est produit sur les titres de la Caisse générale des chemins de fer chargée de l'émission de l'emprunt ottoman, dont la souscription a commencé cette semaine avec un grand succès, nous aurons résumé tout ce qui s'est produit d'intéressant pendant la semaine de la Bourse, et il ne nous restera plus qu'à en suivre jour par jour le mouvement.

Samedi. — Les cours conservent toujours une grande fermeté sur la rente, qui reste à 69 15. Le 4 1/2 0/0 a ouvert à 96 90 et a fermé à 96 85, en baisse de 5 c. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié à 2,950. Le Crédit mobilier a varié de 778 75 à 783 75, à terme. Au comptant, cette valeur n'a pas varié, et est restée à 777 50. Le marché des chemins de fer est sans affaires. L'Orléans ferme à 1,386 25; le Lyon, à 912 50; le Nord, à 992 50; l'Est, à 610; l'Ouest, à 562 50; l'Autrichien, à 508 75, et le Lombard, à 485. On a négocié les Messageries à 630; les Omnibus de Paris, à 940; les Omnibus de Londres, à 4[illegible]; les Rivoli, à 138 75; les Caisse Mirès, à 405; les Gaz de Paris, à 850; les Ports de Marseille, à 430; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 46 25. Il y avait des négociations très-actives sur les Caisse générale des chemins de fer qui ont franchi facilement le cours de 400, et étaient demandées à 405. Les actionnaires de cet établissement ont compris que l'emprunt ottoman ouvrait devant eux de nouveaux horizons.

Lundi. — Le marché était moins favorablement impressionné au début de la Bourse. La rente a ouvert dans le cours de samedi à 69 15, et a fléchi à 69 10 ; on a coté 69 05 et même 2 c. 1/2. Les affaires sont restées ensuite complétement inanimées jusqu'à la fin de la Bourse. Au moment de la clôture, la rente a fléchi à 69. Le Crédit mobilier et les chemins étaient offerts comme la rente, à l'exception des chemins autrichiens, qui se sont améliorés assez sensiblement sur le bruit de l'avénement d'un ministère libéral à Vienne. Mais, à part cette exception, la faiblesse s'est produite sur presque toutes les valeurs. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié à 2,950. Le Crédit mobilier a varié de 781 25 à 775, à terme. Au comptant, cette valeur a baissé de 2 50, et est restée à 775. L'Orléans a fermé à 1,385; le Lyon, à 911 25; le Nord, à 993 75; l'Est, à 605 ; l'Ouest, à 563 75 ; l'Autrichien, à 512 50, et le Lombard, à 485. Les Messageries ont fait 520 ; les Omnibus de Paris, 940; les Rivoli, 140 ; les Gaz de Paris, 850 ; les Ports de Marseille, 440; les Voitures, 73 75, et le Comptoir Bonnard, 47 50. On négociait avec beaucoup d'animation la Caisse générale des chemins de fer entre 398 75 et 400; la Croix-Rousse, à 540.

Mardi. — Le marché était un peu meilleur que la veille. Le 3 0/0 a repris le cours de 69 fr. au début de la Bourse, et s'est maintenu à 69 05 pendant presque toute la durée du marché. Les chemins étaient sans variations, à l'exception de quelques lignes espagnoles, et notamment du Saragosse, qui a monté sensiblement. Le Crédit mobilier a à peine varié sur les cours d'hier. Les titres de la Caisse générale des chemins de fer étaient recherchés au-dessus de 400 fr. et ont fait 411 25, par suite des avantages qui leur sont faits dans l'emprunt turc ; la souscription avait ouvert le matin, et il y avait foule à l'ouverture des bureaux. Le 4 1/2 0/0 a ouvert à 96 90, et a fermé à 96 85, en baisse de 15 c. Les actions de la Banque de France ont baissé de 10 fr, à 2,940. Le Crédit mobilier a varié de 777 50 à 772 50 à terme; au comptant il a baissé de 2 50, et est resté à 772 50. On a négocié les Messageries à 620 ; les Omnibus de Paris, à 945; les Rivoli, à 138 75; les Gaz de Paris, à 850; les Ports de Marseille, à 445 ; les Voitures, à 71 25; le Comptoir Bonnard, à 47 50.

Mercredi. — Le début de la Bourse a été très-ferme, et le 3 0/0 s'est négocié à 68 90; mais le déclassement de titres produit par le détachement du coupon faisait quelques progrès, et le comptant était faible. Les transactions à prime sont de peu d'importance et n'exerçent pas beaucoup d'influence sur les

cours, e
La cote d
de 1/4. Le
la rente,
mais est
de 5 c. s
Crédit m
767 50 ;
le Nord,
910 et 90
à 562 50;
à 485. L
nues. La
fait 416

Jeudi.
la Bourse
tout le m
et 68 80.
68 95 à
primes fi
prochain
1 fr., et
0/0 a ouv
baisse de
France o
Mobilier ;
Au comp
mins ont
variation
1,382 50
l'Est, à 6
à 510, e
jours un
nérale d
382 50 à
très-vif;
Ports de
72 50,

Vendre
grande a
Banque
de vue c
était sen
Cependa
d'import
ferme a
à 68 75
Le Crédi
qui avait
jours de
le Lomba
dans la
engagé
fer, et c
fait rétr
Voilà qu
les titre
ment le
faudra fi

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	340 »	100.000	500	»	janv.avr.juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	715 »	6.000	500	»	.....	42 80
Civ.	Omnium lyonnais	415 »	7.500	1/7000	»	janvier juillet	30 »
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cᵉ.	46 25	200.000	100	»	février	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs.	112 50	7.000	100	»	mai novembre	7 80
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant.
A	Sécurité	»	300	5.000	4/5	.....	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	1250	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	4/5	février	néant.
A	Océan	»	200	5.000	1000	.....	224 05
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	4/5	février	»
A	Neptune	»	400	5.000	4/5	mars	»
A	Vigie	»	200	5.000	1000	.....	60 »
A	Sauvegarde	»	900	5.000	1000	février	50 »
A	Centrale	»	1.000	5.000	1000	février	néant.
A	Réunion	12 0/0 b.	1.200	5.000	1000	février	64 »
A	Comptoir	»	400	5.000	1000	.....	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	3000 »
A	Phénix	230 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	140 »
A	Nationale	»	2.000	5.000	4/5	mars	650 »
A	Union	»	2.000	5.000	4/5	avril	240 »
A	Soleil	»	1.000	6.000	4/5	avril	800 »
A	France	69 0/0 b.	2.000	5.000	4/5	avril	250 »
A	Urbaine	96 0/0 b.	1.000	5.000	4/5	avril	225 »
A	Providence	»	2.000	2.500	2000	avril	150 »
A	Aigle	»	300	5.000	2000	avril	300 »
A	Paternelle	»	6.000	1.000	650	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	4000	avril	50 »
A	Nord	»	2.000	1.000	800	avril	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	40 0/0 b.	3.000	5.000	4/5	tous les 2 ans	220 »
A	Union	»	2.000	5.000	4/5	tous les 2 ans	150 »
A	Phénix	2 0/0 p.	400	5.000	4500	tous les ans	30 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.000	5.000	4000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	945 »	24.000	500	»	janvier juillet	61 »
A	— act. de jouissance	» »	31.000	1/24000	»	juin	36 »
C	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	10	.....	néant.
»	Omnibus de Londres	40 »	250.000	100	»	.....	néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	73 75	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1225 »	69.120	1.250	»	avril octobre.	50 »
A	— actions de jouissance	92 50	68.000	1/68000	»	juin	8 30
A	Bourgogne, actions de capital	940 »	27.200	1.000	»	avril octobre.	40 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	1/27200	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	» »	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	3 canaux, actions de capital	» »	19.800	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	» »	600	5.000	»	février août	200 »
A	Sambre à l'Oise	» »	11.550	1.000	»	.....	50 »
C	Scarpe inférieure	» »	2.200	1.000	»	.....	»
A	Sambre française canalisée	» »	8.000	1.000	»	.....	95 »
A	Canalisation de l'Èbre	» »	63.000	533 33	»	.....	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	412 50	30.000	1/30000	»	avril octobre.	20 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	» »	7.000	1.000	»	.....	45 »
A	Pont de Rouen	» »	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	44 »
C	Ponts réunis	» »	3.000	1.000	»	.....	5 1/2 0/0
C	Nouveaux ponts réunis	» »	4.000	1.000	»	.....	5 1/4 0/0
	TRANSPORTS-EAU.						
C	Bazin, L. Gay et Cᵉ	915 »	10.000	500	»	janvier juillet	2 1/2 0/0
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ	490 »	»	»	»	.....	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	912 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	760 »	32.000	500	100	.....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	465 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
A	Compagnie gén. de navigation	» »	17.500	1/17500	»	.....	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	415 »	20.000	1/20000	»	.....	»
C	Armements Barbey et Cᵉ	» »	30.000	500	»	mars septemb	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	» »	5.200	500	»	avril octobre.	néant.
Civ.	Centre-du-Flénu	» »	3.000	1.000	»	mai	30 »
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	» »	2.600	1.000	»	avril	»
Civ.	Montrieux-Saint-Étienne	» »	2.800	500	»	.....	40 »
C	Blanzy	» »	20.000	500	»	février août	32 »
A	Azincourt	» »	1.200	1/1200	»	.....	néant.
A	Chazotte	» »	5.000	1/5000	»	.....	36 »
A	Layon-et-Loire	» »	1.850	1/1850	»	.....	»
A	Épinac	» »	9.100	1/9100	»	décembre	125 »
A	Loire	168 75	80.000	1/80000	»	.....	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	125 »	80.000	1/80000	»	.....	9 »
A	Saint-Étienne	160 »	80.000	1/80000	»	.....	10 50
A	Rive-de-Gier	210 »	80.000	1/80000	»	.....	19 »
A	Mayenne et Sarthe	» »	13.300	1/13300	»	.....	»
A	Grand'Combe	750 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
»	Unieux et Fraisse	10 »	»	500	»	.....	»
A	Carmaux	327 50	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	» »	»	300	»	.....	20 »
A	Houillères réun. à Quaregnon	» »	6.720	250	»	.....	néant.
A	Charbonnages belges	397 50	20.000	500	»	.....	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	» »	6.080	500	»	.....	néant.
»	Seyssel anglais	100 »	10.000	100	»	.....	17 50
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	13 75	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul	» »	9.000	1/9000	»	.....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère.	» »	10.000	1/10000	»	.....	néant.
C	Santander	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	230 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	913 »	3.000	1.000	»	.....	75 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	» »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	480 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc. ..... non privil.	150 »	50.000	375	»	mai novembre	13 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	205 »	30.000	1/30000	»	.....	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	» »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	» »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	662 50	28.000	500	»	juin décembre	60 »
C	Allevard	» »	»	1.000	»	.....	»
C	Basse-Indre	» »	5.000	500	»	avril octobre.	20 »
C	Châtillon et Commentry	220 »	50.000	500	»	mars septemb	néant.
A	Horme	500 »	10.000	1/10000	»	.....	»
A	Maubeuge (Nord)	» »	6.000	1/6000	»	.....	30 »
C	Fourchambault	230 »	50.000	1/50000	»	.....	12 »
C	Marine et chemins de fer	560 »	51.000	1/51000	»	mai novembre	31 »
C	Côte-d'Or	» »	»	500	»	.....	néant.
C	Franche-Comté	» »	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	750 »	16.000	1/16000	»	.....	40 »
C	Firminy	230 »	»	250	»	.....	23 »
C	Pont-Évêque (Vienne)	190 »	»	500	»	.....	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	640 »	10.000	500	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	1255 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	600 »	11.200	500	»	septemb. mars	50 »
C	Chatenay et Cᵉ	» »	4.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Gatellier et Cᵉ	» »	2.000	250	»	.....	»
C	Christofle et Cᵉ	» »	4.000	500	»	.....	75 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue impériale de Lyon	400 »	21.500	1/21500	»	.....	19 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	157 50	240.000	100	»	janvier juillet	7 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	203 75	200.000	250	125	.....	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	850 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	60 »
C	Union des Gaz	53 75	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	400 »	36.100	1/36000	»	avril octobre.	8 85
C	Nord (Batignolles)	» »	6.000	500	»	juin décembre	26 »
C	Versailles	» »	1.200	500	»	mars septemb	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	» »	500	1.000	»	1ᵉʳ juin	60 »
C	Calais	» »	1.000	1.000	»	.....	25 »
C	Cherbourg	» »	800	500	»	.....	45 »
A	Saint-Étienne	» »	1.050	1/1050	»	.....	100 »
A	Lyon	2500 »	7.100	1/7100	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1950 »	2.400	1/2400	»	.....	77 50
A	Metz	» »	1.000	1/1000	»	.....	100 »
C	Reims	635 »	»	»	»	.....	»
C	Venise	» »	»	»	»	.....	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	» »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	160 »	8.000	500	»	août	32 »
C	Cohin	» »	18.000	500	»	janvier juillet	37 »
C	Société Linière	» »	4.000	500	»	.....	»
A	Pont-Rémy	300 »	5.000	1/5000	»	30 avril	37 »
	JOURNAUX						
C	Siècle	» »	2.500	1/2500	»	.....	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	» »	100	2.500	»	.....	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	13500 »	2.000	1/2000	»	.....	750 »
C	Montluçon	» »	24.000	500	»	.....	néant.
A	Oignies (Belgique)	450 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	» »	2.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ. Vidanges	» »	24.402	500	»	.....	30 »
C	Caoutchouc souple	» »	55.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Cᵉ	» »	40.000	100	»	.....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	330 »	80.000	250	»	.....	16 »
C	2 cirques (L. Dejean et Cᵉ)	» »	8.750	200	»	5 févr. juillet	10 0/0

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible] d'émission	Obligations industrielles.	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
90	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	» »	37.000	125	30	.....	5 »
500	Ports de Marseille	510 »	20.000	500	45	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	528 75	12.000	500	1876	avril octobre.	30 »
»	Loire, anciennes	1162 50	»	1.250	»	.....	50 »
»	— nouvelles	1095 »	18.000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	» »	6.000	1.200	22	1ᵉʳ avril oct.	50 »
»	— nouvelles	» »	10.000	1.250	50	1ᵉʳ avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	270 »	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
110	Télégraphe méditerranéen	» »	12.500	125	25	mars septemb	7 50
»	Vieille-Montagne	450 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
250	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	500	90	avril octobre.	15 »
250	Châtillon et Commentry	245 »	20.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	» »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	22 50
265	— nouvelles	271 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cᵉ	416 »	8.600	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	540 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	472 50	23.500	500	43	janvier juillet	25 »
230	Union des gaz	» »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	315 »	3.066	300	44	15 mai nov.	18 »
»	Docks de Marseille	» »	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 8 AU 14 DECEMBRE

Longueur Exp.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes
1475	3925	99	300.000	500	•	96 fr. pour 1859	avril 1860	Orléans
910	1565	99	400.000	400	•	65 50 pour 1859	juillet 1860	Nord ancien
•	•	•	83 334	400	200	4 0/0	juillet 1860	Nord nouveau
•	•	•	41 667	•	•	•	•	Nord sortis au 1er tirage
1018	1930	99	580.000	500	•	33 20 pour 1859	mai 1860	Est
1163	2925	•	600.000	500	•	61 50 pour 1859	mai 1859	Paris-Méditerranée
793	1023	99	250.000	500	•	27 fr. pour 1860	juillet 1860	Midi
1159	2.104	99	300.000	500	•	47 50 pour 1859	avril 1860	Ouest
219	214	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1856	Lyon à Genève
58	52	99	35.000	500	•		octobre 1857	Graissessac à Béziers
134	185	99	25.000	500	...	4 0/0	juillet 1860	Dauphiné
154	436	99	42.000	500	•	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien
•	•	•	84.000	500	250	...	juillet 1860	Ardennes nouveau
1323	1311	92	400.000	500	•	30 21 pour 1859	juillet 1860	Chemins autrichiens
214	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juillet 1860	Victor-Emmanuel
•	4193	85	600.000	500	250	5 0/0	13 juill. 1860	Russes (250 fr. payés)
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)
40	175	99	80.000	500	•	4 0/0	mai 1860	Ouest suisse
105	247	99	72.000	500	•	4 0/0	avril 1860	Central suisse
..	187	99	57.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Pampelune
452	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Alicante
184	314	99	10.000	525	...	6 0/0	juillet 1860	Saragosse-Barcelone
•	619	99	170.000	400	...	6 0/0 int. gar.	avril 1860	Romains
1390	133	90	750.000	500	150		mai 1860	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.
•	•	99	36.000	500	...	5 0/0	juillet 1860	Cordoue à Séville
•	131	99	47.500	500	...	6 0/0	juillet 1860	Séville à Xérès
•	721	99	200.000	500	•	6 0/0	juillet 1860	Nord de l'Espagne
•	•	99	5.000	500	200	5 0/0	juillet 1860	Guill.-Luxembourg

Noms des lignes	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme
Orléans	1298 25	1297 50	1295 ..	1295 ..	1295 ..	1296 75	1295 ..	1302 50	1292 50	1303 75	1292 50	1291 [illegible]
Nord ancien	992 50	991 25	990 75	991 75	991 75	992 50	990 ..	991 25	991 ..	991 50	992 50	991 [illegible]
Nord nouveau	991 25	990 ..	990 ..	990 ..	990 ..	...	990 ..	990 ..	990 ..	991 75	990 ..	[illegible]
Nord sortis au 1er tirage	950 ..	...	957 50	...	951 50	...	...	...	...	...	950 ..	...
Est	610 ..	604 75	605 ..	606 25	606 25	606 25	605 ..	604 25	606 25	606 25	605 ..	[illegible]
Paris-Méditerranée	912 50	911 25	911 25	912 50	910 ..	911 25	907 50	910 ..	910 ..	911 25	911 25	911 [illegible]
Midi	525 ..	525 ..	520 25	525 ..	525 ..	523 75	522 50	572 50	521 25	522 50	572 50	[illegible]
Ouest	562 50	563 75	563 75	565 ..	562 50	563 75	562 50	562 50	560 ..	562 50	563 50	[illegible]
Lyon à Genève	...	385 ..	...	391 50	385 75	390 ..	390 ..	385 ..	375 ..	371 25	375 75	[illegible]
Graissessac à Béziers	85 ..	82 50	80 ..	80 ..	82 50	80 ..	80 ..	.. ..	80 ..	80 ..	.. ..	[illegible]
Dauphiné	565 ..	567 50	...	565 ..	...	...	580 ..	...	...	...	...	[illegible]
Ardennes ancien	435 ..	...	430 ..	...	430 ..	430 ..	430 ..	...	440 ..	...	...	[illegible]
Ardennes nouveau	...	...	440 ..	...	...	...	437 50	...	440 ..	...	437 50	[illegible]
Chemins autrichiens	506 75	514 75	512 50	513 75	507 50	510 ..	507 50	508 75	510 ..	512 50	510 ..	[illegible]
Victor-Emmanuel	402 50	398 75	401 25	400 ..	400 ..	400 ..	397 50	397 50	397 50	397 50	395 ..	[illegible]
Russes (250 fr. payés)	451 75	...	453 75	453 75	451 50	...	450 ..	450 ..	450 ..	...	...	[illegible]
Id. (tout payé)	...	...	...	...	445 ..	...	455 ..	...	...	...	443 50	[illegible]
Ouest suisse	211 25	•	210 ..	•	211 25	•	210 ..	•	211 25	•	221 25	•
Central suisse	...	•	...	•	...	•	...	•	410 ..	•	415 ..	•
Saragosse-Pampelune	483 75	...	485 ..	...	480 ..	480 ..	485 ..	...	485 ..	485 ..	...	[illegible]
Saragosse-Alicante	565 ..	565 ..	560 ..	563 ..	565 ..	565 ..	570 ..	567 50	571 25	571 25	571 25	[illegible]
Saragosse-Barcelone	470 ..	470 ..	470 ..	468 75	470 ..	468 75	468 75	468 75	470 ..	470 ..	470 ..	[illegible]
Romains	345 ..	...	347 50	...	345 ..	...	345 ..	...	345 ..	...	335 ..	[illegible]
Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	485 ..	487 50	485 ..	487 50	485 ..	485 ..	483 75	485 ..	482 50	483 75	4.. 75	[illegible]
Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	[illegible]
Séville à Xérès	517 50	...	517 50	515 ..	517 50	514 25	516 25	515 ..	...	...	517 50	[illegible]
Nord de l'Espagne	498 25	492 50	491 25	491 25	490 ..	490 ..	487 50	485 75	485 ..	490 ..	485 ..	[illegible]
Guill.-Luxembourg	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies
1848	5.000	1898	750	•	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0
1842-1849	12.000	1901	•	•	1.250	juin.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)
1841	2.775	1904	1160	•	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)
1842	8.000	1891	1125	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0
1848	13.333	1908	750	•	1.250	décembre.	50 ..	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0
1843	6.100	1893	•	•	1.250	juin.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)
•	3.300	1927	•	•	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes
1852-1854	34.530	1901	divers.	•	1.250	juin.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0
1852	80.000	1905	1050	•	1.250	septembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0
1847-1854	26.750	1939	divers.	•	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.
1851	21.000	1905	500	•	625	mai.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)
1854	102.014	1952	•	•	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.
1852	120.000	1954	•	•	625	mars.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.
1852	365.000	1952	divers	•	650	mai.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0
•	5.000	1985	•	•	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série
1845	22.000	1935	500	•	400	juin.	15 ..	février.	Ouest (actions Vers. rive gauche)
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0
1846	255.000	1950	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (nouvelles)
1852	63.643	1952	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.
1855	261.000	1954	divers.	•	500	juin.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.
1852-1860	1.490.000	1954	divers.	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0
1851-1860	720.000	1961	divers.	•	500	mai.	15 ..	D°.	Nord
1855	97.789	1954	285	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.
1857-1860	137.000	1956	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)
•	250.000	1965	•	•	500	mars.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0
•	1.350.000	1955	divers.	•	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.
•	211.000	1951	285	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais
•	449.708	1957	divers.	•	500	juin.	15 ..	D°.	Midi ... gar.
•	22.010	1956	290	•	500	décembre.	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais
1857	650.000	1960	divers.	•	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0
•	150.000	1955	•	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes
•	148.000	1957	•	•	500	juin.	15 ..	D°.	Dauphiné ... gar.
1858	1.200.000	1958	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)
•	618.375	1948	divers.	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.
1857	470.652	1949	divers.	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.
1858	•.•	1954	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.
1860	•	1913	•	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Saragosse-Pampelune
1859	100.000	1933	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse
1859	24.578	1917	200	•	500	•	15 ..	D°.	Cordoue à Séville
1859	•	1905	•	•	500	•	15 ..	D°.	Séville à Jerez
•	300.000	1939	divers.	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Nord de l'Espagne
•	107.500	1957	140	•	500	septembre.	7 50	suspendus.	Graissessac à Béziers
•	•	•	•	•	•	•	•	•	Montblanch à Reus
1860	62.500	1947	240	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)

Noms des compagnies	8	10	11	12	13	14
Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	...	...	...	...	...
St-Germain (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	[illegible]
Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
Montereau à Troyes	•	•	•	•	•	•
Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	970 ..	...
Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1015 ..	1015 ..	1015 ..	...	1015 ..	1015 ..
Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	[illegible]
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	495 ..	...	500 ..	500 ..	...	[illegible]
Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	...	...	...	...	...	...
Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	512 50	517 50	515 ..	515 ..	517 ..	515 ..
Est (anciennes), dites 5 0/0	491 25	491 25	491 25	490 ..	490 75	[illegible]
Paris-Orsay, 1re série	•	•	•	•	•	•
Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
Grand-Central (nouvelles)	305 ..	305 ..	305 ..	302 50	303 75	[illegible]
Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	305 ..	300 ..	...
Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	...	313 75	313 75	312 25	311 25	[illegible]
Paris à Orléans, dites 3 0/0	307 50	308 75	307 50	307 50	307 50	[illegible]
Nord	312 50	311 75	311 25	310 ..	310 ..	[illegible]
Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	306 25	...	307 50	...	307 50	...
D° (nouvelles)	...	306 25	305 25	...	305 ..	...
Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	305 ..	306 ..	305 ..	304 25	...	[illegible]
Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	303 75	303 ..	303 ..	303 50	303 75	[illegible]
Bourbonnais	306 25	305 25	305 25	...	307 50	[illegible]
Midi ... gar.	304 ..	303 ..	302 50	302 50	301 75	[illegible]
Bességes à Alais	293 75	...	290 75	291 75	293 75	...
Est (nouvelles), dites 3 0/0	296 75	296 25	297 50	297 50	297 50	[illegible]
Ardennes	301 75	301 25	301 75	302 50	302 50	[illegible]
Dauphiné ... gar.	305 ..	305 ..	305 ..	302 50	305 ..	[illegible]
Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	298 75	298 75	298 25	296 25	301 50	[illegible]
Chemins autrichiens ... gar.	257 50	258 25	257 50	257 50	257 50	[illegible]
Chemins lombards-vénitiens ... gar.	253 75	253 75	253 75	251 75	253 75	[illegible]
Chemins de fer Romains ... gar.	240 ..	240 ..	240 ..	240 ..	240 ..	[illegible]
Saragosse-Pampelune	231 25	231 25	...	232 50	233 50	[illegible]
Madrid à Saragosse	270 ..	273 75	273 75	273 75	271 25	[illegible]
Cordoue à Séville	262 50	262 50	261 25	261 50	262 ..	[illegible]
Séville à Jerez	271 25	270 ..	271 25	270 ..	270 ..	[illegible]
Nord de l'Espagne	253 75	253 75	253 75	253 75	253 75	[illegible]
Graissessac à Béziers	90 ..	92 ..	...	90 ..	95 75	[illegible]
Montblanch à Reus	215 ..	247 50	246 25	246 25	246 25	[illegible]
Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	240 ..	237 50	238 75	238 75	237 50	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Fonds français et étrangers	Samedi 8 Comptant	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Comptant	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Comptant	Mardi 11 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 ..	68 1..	68 [illegible]	68 95	68 85	68 90
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 sept. 1860	96 8.	97 ..	97 ..	.. ..	96 85	97 05
Banque de France, jouiss. juillet 1860	...	•	2900 ..	•	2900 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1860	645 ..	...	647 50	...	647 50	...
D° d° actions nouvelles	620 ..	•	630 ..	•	634 50	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	920 ..	...	925 ..	916 25	915 75	920 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1860	495 ..	...	495 2.	...	495 ..	...
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	472 50	...	4.. [illegible]	...	472 50	...
— 10e d'Obligations 4 0/0 d° d°	100 ..	•	9. 7.	•	98 75	•
— 10e d'Obligations 3 0/0 d° d°	97 50	•	97 50	•	97 50	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, d°	...	•	1015 ..	•	...	•
— Ob. commun. 500 fr. 3 0/0 85 fr. p. jouiss. d°	445 ..	•	445 ..	•	445 ..	•
Crédit industriel et commercial, jouissance novembre 1860	567 50	567 10	567 10	...	...	567 10
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	717 50	710 ..	725 ..	710 25	724 50	7.2 50
Crédit colonial	...	•	...	•	...	•
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	...	•	1125 ..	•	1125 ..	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 75	•	475 ..	•	475 ..	•
D° d° 1860, 125 fr. payés, jouiss. sept. 1860	...	•	471 50	•	472 50	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	230 ..	•	230 ..	•	230 ..	•
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	93 [illegible]	•	93 [illegible]	•	92 5/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1860	99 3/4	•	99 3/4	•	99 1/4	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	80 ..	81 25	80 15	80 15	80 40	80 30
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	•	51 ..	•	51 ..	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	71 [illegible]	•	71 [illegible]	•	74 1/2	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	•	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	73 1/2	•	73 1/4	•	74 1/2	•
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés jouissance juillet 1860	492 50	493 75	485 75	490 25	490 ..	490 ..
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	40 7/8	.. ..	.. ..	.. ..	41 1/8	.. ..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	49 3/4	•	50 ..	•	50 ..	•
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	49 3/4	50 ..	49 3/4	.. ..	49 3/4	.. ..
D° intérieur, jouissance juillet 1860	49 3/4	49 ..	49 3/8	49 ..	49 3/4	49 ..
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•

Fonds français et étrangers	Mercredi 12 Comptant	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Comptant	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Comptant	Vendredi 14 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1860	68 90	68 85	68 75	68 80	68 70	68 [illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 sept. 1860	96 75	.. ..	96 50	96 55	96 75	9. [illegible]
Banque de France, jouiss. juillet 1860	2900 ..	•	2905 ..	•	29.. ..	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1860	645 25	...	640 ..	...	640 ..	[illegible]
D° d° actions nouvelles	632 50	...	630 ..	•	632 50	[illegible]
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1860	917 75	...	...	...	915 75	9.. [illegible]
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1860	497 50	...	500 ..	...	500 ..	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	471 75	...	472 50	...	47. ..	.. ..
— 10e d'Obligations 4 0/0 d° d°	100 ..	•	100 ..	•	99 75	•
— 10e d'Obligations 3 0/0 d° d°	97 50	•	97 50	•	.. ..	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, d°	...	•	1020 ..	•	1030 ..	•
— Ob. commun. 500 fr. 3 0/0 85 fr. p. jouiss. d°	445 ..	•	445 ..	•	445 ..	•
Crédit industriel et commercial, jouissance novembre 1860	567 50	570 ..	568 75	569 7.	567 75	...
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	703 ..	703 50	705 75	712 50	...	715 [illegible]
Crédit colonial	...	•	...	•	...	•
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	1125 ..	•	1125 ..	•	1125 ..	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	475 ..	•	475 ..	•	475 ..	•
D° d° 1860, 125 fr. payés, jouiss. sept. 1860	471 25	•	471 25	•	472 50	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	230 ..	...	230 ..	•	230 75	•
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	92 5/8	•	92 [illegible]	.. 5/8	93 [illegible]	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1860	99 1/4	•	.. ..	...	.. ..	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	80 30	.. ..	80 10	.. ..	80 [illegible]	.. ..
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	51 ..	•	.. ..	..	51 ..	•
Autrichien 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1860	73 3/4	..	73 3/8	•	73 1/2	•
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	...	...	...	...	...	...
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1860	74 3/4	•	74 7/8	•	74 3/4	•
Crédit mobilier espagnol, 300 fr. payés jouissance juillet 1860	490 ..	488 75	490 ..	491 75	...	...
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1860	41 1/8	41 1/8	41 1/4	.. ..	41 3/8	.. ..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	50 ..	•	50 1/4	•	50 ..	•
D° D° 1857, jouissance juillet 1860	50 ..	.. ..	49 3/4	.. ..	50 ..	.. ..
D° intérieur, jouissance juillet 1860	49 3/4	49 ..	49 3/4	49 ..	49 1/8	49 1/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	.. ..	...	110 ..	•	.. ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 1057 19e ANNÉE — N° 49 SAMEDI 8 DÉCEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

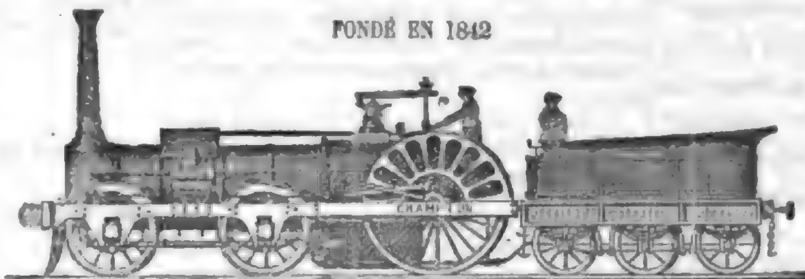
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris.................. 10 fr. par an
Départements........ 12 —
Étranger............ 18 —

PRIX DES INSERTIONS

Corps du Journal (la ligne).... 3 fr. »»
ux Annonces — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Ce, foreign Newspaper et Advertising agents, and Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir, et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon de 7 fr. 50 par obligation, échéant en janvier prochain, sera payable à dater du 2 janvier, rue de Richelieu, 99, chez MM. J. Mirès et Ce, banquiers de la Société.

Les porteurs d'obligations sont invités en conséquence à déposer leurs coupons, à partir du 12 décembre courant, à la Caisse générale des Chemins de fer; il leur en sera délivré un récépissé.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Aujourd'hui 8 décembre, à 2 heures, premier tirage de 678 obligations, en présence du Conseil d'administration, rue de Richelieu, 99.

Ces obligations seront remboursées à 500 francs chacune, à partir du 2 janvier prochain, chez MM. J. Mirès et Ce, banquiers, rue de Richelieu, 99.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêt échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de 15 fr. par action, soit 6 0/0 l'an :

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer, rue de Richelieu, 99;

A Marseille, chez M. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan.

A Lyon, Bordeaux et Toulouse, au syndicat des agents de change.

A Madrid, chez M. J. de Salamanca.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la *Caisse générale des Chemins de fer* prévient MM. les actionnaires que l'*assemblée générale* prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le *lundi* 28 *janvier prochain*, rue de Richelieu, n° 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1860;

2° Sur toutes les propositions qui pourront être faites, en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du Conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 28 décembre courant.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 28 décembre courant, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, n° 99.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, qu'en exécution de la huitième résolution votée par l'assemblée géné-

rale du 3 courant, les titres de l'ancienne Société sont reçus à l'échange depuis le 5 novembre dernier, et que les nouvelles actions sont délivrées depuis le 20 du même mois aux porteurs des récépissés de dépôt, suivant les dates indiquées sur lesdits récépissés.

Le dépôt pour l'échange des anciens titres contre les nouveaux, la remise de ces derniers, ainsi que le paiement de l'à-compte du dividende pour l'année 1860, fixé par l'assemblée à 6 fr. par action ancienne, continuent de s'effectuer tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures :

A Paris, au siége social, 99, rue de Richelieu;

A Marseille, chez MM. J. Mirès et Ce, 49 A, rue Grignan.

SOMMAIRE

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La liquidation de novembre s'est encore opérée cette fois au détriment des vendeurs. Il paraît que, malgré cette nouvelle leçon, il y a des spéculateurs qui persistent dans leurs opinions pessimistes et ne veulent pas tenir compte de tous les éléments d'amélioration de notre situation financière; on peut voir cependant par ce qui vient d'avoir lieu ce mois-ci et le mois dernier combien la petite coterie des vendeurs est peu à redouter et sur quelles données elle base ses prévisions et ses calculs. Nous avons répété à satiété qu'à la veille du coupon qu'on allait détacher, le 3 0/0 ne pouvait pas baisser au-dessous de 70 fr. Nous sommes-nous trompés? Le 3 0/0 est au-dessus de 70 50 et reste, coupon détaché, à 69 10.

Pour les chemins de fer et les diverses valeurs, notre raisonnement sera le même : comment pourrait-on admettre que des titres qui vont profiter dans quinze ou vingt jours des intérêts ou des dividendes à toucher en janvier, et dont le prix est d'ailleurs établi à cette époque de l'année non plus sur des probabilités, mais sur des bases presque certaines, ne s'améliorent pas en se rapprochant de l'époque des échéances? Les acheteurs ont donc pour eux en ce moment les éléments financiers en même temps que le mouvement industriel et commercial, qui prend toujours à cette époque une activité particulière.

Il est certain que les craintes qu'on avait pu un moment concevoir à Londres au sujet des Banques américaines ont disparu, et que s'il y a eu à New-York quelques embarras monétaires, ils n'auront pas de conséquences plus fâcheuses que ceux dont on avait prétendu faire tant de bruit ici et en Angleterre il y a trois semaines.

En ce qui concerne la situation politique, tout le monde est d'accord pour reconnaître que les vues du chef de l'Etat se portent du côté des intérêts matériels et de la prospérité du pays. La circulaire adressée aux préfets par M. de Persigny, lors de son entrée au ministère de l'intérieur, prouve assez quels sentiments de bon vouloir et de conciliation animent les conseillers du gouvernement impérial, et permettent de prévoir les conséquences d'une politique qui veut qu'aucune capacité ne reste à l'écart, qu'aucun élément de grandeur ne soit perdu pour le pays.

Nous ne croyons pas qu'il soit besoin d'insister beaucoup sur ce point. Les faits parlent d'eux-mêmes et nous ne doutons pas, quant à nous, que le premier pas que le gouvernement impérial vient de faire dans la voie des libertés politiques ne soit le signal de mesures importantes dans l'ordre industriel et financier. Tout se tient en ce monde, et comme le courant des idées et l'expérience des faits ont déterminé le chef de l'Etat à élargir le cercle des attributions des corps délibérants, la force des choses ne peut manquer de produire les mêmes effets pour les réformes financières depuis si longtemps réclamées.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 20, ferme à 69 10, coupon détaché.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 70, ferme à 96 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	43.12 0/0
Central Suisse	30.80 0/0
Midi	27.78 0/0
Lyon-Genève	20.64 0/0
Ouest suisse	20.07 0/0
Victor-Emmanuel	19.12 0/0
Ardennes	16.26 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	14.42 0/0
Bessèges a Alais	12.03 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	10.28 0/0
Autrichiens	9.94 0/0
Union Suisse	8.35 0/0
Guillaume-Luxembourg	3 66 0/0
Est	2 31 0/0
Orléans	2.27 0/0
Nord	1 31 0/0
Cordoue a Séville	1.27 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	•.85 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	10 42 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	15.13 0/0

J.-G. Bousot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	30 novembre.	7 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 35	69 10	• 25	[illegible]
Rente 4 1/2 0/0	96 50	97 ••	• 50	• ••
Banque de France	2930 ••	2950 ••	20 ••	• ••
Consolidés	93 6/8	94 2/8	• 4/8	• ••
Crédit foncier	920 ••	918 75	• ••	1 25
Crédit ind. et com	570 ••	567 50	• ••	2 50
Crédit mobilier	771 25	778 75	7 50	• ••
Comptoir d'Escte	640 ••	645 ••	5 ••	• ••
Id. nouvelles	621 25	620 ••	• ••	1 25
Orléans	1385 ••	1385 ••	• ••	• ••
Nord	987 50	990 ••	2 50	• ••
Nord nouveau	895 ••	900 ••	5 ••	• ••
Est	611 25	607 50	• ••	3 75
Paris-Méditerran'	911 25	910 ••	• ••	1 25
Midi	523 75	523 75	• ••	• ••
Ouest	565 ••	562 50	• ••	2 50
Genève	405 ••	395 ••	• ••	10 ••
Dauphiné	585 ••	590 ••	5 ••	• ••
Graissessac-Béziers	88 75	82 50	• ••	6 25
Ardennes ancien	430 ••	430 ••	• ••	• ••
Ardennes nouveau	437 50	437 50	• ••	• ••
Ch. Autrichiens	511 25	510 ••	• ••	1 25
Victor-Emmanuel	395 ••	398 75	3 75	• ••
Russes	432 50	435 ••	2 50	• ••
Romains	340 ••	337 50	• ••	2 50
S.-Autr.-Lombard	486 25	486 25	• ••	• ••
Sarag. Pampelune	490 ••	480 ••	• ••	10 ••
Saragos.-Alicante	555 ••	552 50	• ••	2 50
Sarag.-Barcelone.	460 ••	468 75	8 75	• ••
Nord-Espagne	492 50	492 50	• ••	• ••
Guill.-Luxembour	340 ••	340 ••	• ••	• ••

EMPRUNT OTTOMAN.

Par suite d'une décision prise par le gouvernement ottoman, d'accord avec le désir exprimé par MM, J. Mirès et Ce, il est convenu que le service des intérêts et amortissement du nouvel emprunt jusqu'au rem-

boursement intégral, sera confié à la Société générale de crédit industriel et commercial. Toutefois et pendant la durée des versements jusqu'au 1er janvier 1862, le paiement des intérêts et l'amortissement aura lieu également à la Caisse générale des chemins de fer.

Sur la proposition de MM. J. Mirès et Ce, une commission mixte a été nommée par le gouvernement ottoman.

Cette commission est constituée en comité de surveillance des opérations de l'emprunt.

Voici les noms des membres composant cette commission :

Membres résidant à Constantinople.

MM. le marquis de Plœuc, inspecteur des finances françaises, membre du conseil supérieur des finances de l'empire ottoman.
David Glavany, banquier.
Ch. S. Hanson, banquier.
C. Arlaud, l'un des chefs de la maison Arlaud, G. Court et Ce.

Membres résidant à Londres.

La direction de la Banque de Turquie, composée de :
MM. Russel Ellice, de la maison Robarts Lubbock et Ce.
William Gladstone, de la maison Thomson Bonar et Ce.
H.-G. Gordon, de la Banque orientale.
M.-E. Rodocanachi, de la maison Rodocanachi Sons et Ce.

Membres résidant à Paris.

MM. le comte Siméon, sénateur.
Donon, banquier, consul général de Turquie.
Lichtlin, directeur de la Société générale de crédit industriel et commercial.
Isidore Fould.

(*Moniteur.*)

EMPRUNT DE L'EMPIRE OTTOMAN.

A Monsieur le rédacteur en chef du Journal des Chemins de fer.

Monsieur,

Les concessionnaires de l'emprunt contracté par le gouvernement de S. M. I. le Sultan, croient devoir exposer la situation de l'empire ottoman, au point de vue politique, administratif, commercial et financier, afin de mettre le public à même d'apprécier, en connaissance de cause, les ressources et les garanties que présente cet empire, demeuré presque étranger jusqu'à ce jour aux bienfaits du crédit européen.

I.

Situation politique et administrative de l'empire ottoman.

On n'a généralement en Europe qu'une idée assez confuse de ce pays, qui, à diverses époques, a toujours joué un rôle considérable dans l'histoire du monde et à qui l'avenir réserve encore d'éclatantes destinées. Beaucoup d'erreurs et de préjugés se sont accrédités au sujet de l'empire ottoman et ont trop fait oublier qu'il renferme les provinces les plus fertiles et les ports les plus fréquentés de l'Europe. Il n'existe peut-être nulle part une source aussi féconde de richesses naturelles, et nul ne peut prévoir le degré de prospérité que doit atteindre cet empire au jour prochain où le percement de l'isthme de Suez rétablira l'antique route de l'Inde vers l'Arabie, l'Asie Mineure et la mer Egée, et où l'Orient sera relié à l'Occident par la vapeur sur terre et sur mer.

Placé dans une situation unique pour servir de lien entre l'Occident et l'Orient, l'empire ottoman occupe en Europe le vaste espace compris entre l'Adriatique, la mer Noire et l'Archipel; en Asie, tout le territoire compris entre la mer Noire, l'Archipel, la mer Rouge et le golfe Persique, c'est-à-dire de magnifiques contrées dont le souvenir immortel est consacré par l'histoire sacrée comme par l'histoire profane; enfin la population de ces provinces atteint plus de 30 millions d'âmes.

Ainsi, soit qu'on envisage l'empire ottoman comme étendue, ou sous le raport de la population ou de la situation géographique, soit enfin que l'on considère sa puissante production ou la fertilité de son sol, on est frappé de sa grandeur et l'on pressent les prodigieuses ressources qu'il renferme.

Mais, précisément parce que l'empire ottoman s'étend sur d'immenses territoires habités par les populations les plus diverses, on se demande comment il a pu établir et conserver sa domination en Europe, malgré la différence des traditions, des mœurs, du langage et de la religion, malgré surtout le petit nombre d'Ottomans, comparé à celui de chrétiens. La réponse à cette question est tout le secret de la durée de l'empire ottoman : elle est dans la modération de son gouvernement, qui a laissé subsister les lois et les usages des populations chrétiennes : car, dans ce vaste empire, les étrangers ne relèvent que des ambassadeurs et des consuls; les chrétiens grecs relèvent de leur patriarche; enfin les chrétiens latins peuvent invoquer la protection spéciale de la France. Certainement une administration ainsi divisée ne peut être proposée comme un modèle, puisque la majorité des habitants de cet empire échappe à la surveillance et au contrôle de l'autorité impériale; mais on est bien forcé de convenir que, pour que cette multiplicité de juridictions et de pouvoirs ait fonctionné régulièrement depuis plus de quatre cents ans, il faut bien que l'administration soit plus tolérante qu'on ne le suppose, et reconnaître aussi que l'empire ottoman est doué d'une grande force vitale, puisqu'il supporte depuis quatre siècles, un état de choses politique et administratif qui, dans tout autre Etat de l'Europe, amènerait en peu d'années la dissolution de l'ordre social.

II.

Mouvement commercial de l'empire.

La Turquie possède de grandes richesses naturelles et peu de manufactures.

Son commerce et son industrie, faciles à développer d'ailleurs, ne sauraient entrer en comparaison avec ceux des grandes nations européennes; néanmoins, par le chiffre des importations annuelles sur le marché de Constantinople, on doit reconnaître que la vie commerciale est encore très-active. Voici le chiffre de ces importations :

140 millions de francs			pour les marchandises de l'Angleterre ;
50	do	do	de la France ;
15	do	do	d'Allemagne ;
3	do	do	d'Italie ;
10	do	do	de Suisse ;
5	do	do	de Belgique ;
2	do	do	de Hollande.
225 millions de francs.			

Cette masse de produits européens est absorbée par la consommation locale, la haute Roumélie, la rive droite du Danube, les principautés moldo-valaques, l'Anatolie, le Kurdistan, la Géorgie, etc., etc.

Quant au mouvement maritime, la position de Constantinople, cette clef du monde, est si merveilleuse, que, chose trop ignorée, cette ville est aujourd'hui le troisième port commercial de l'Europe; elle vient immédiatement, par son importance, après Liverpool et Londres, immédiatement avant Marseille.

On sait que le port de Liverpool constate un mouvement annuel d'environ 30,000 navires, jaugeant 8 millions de tonneaux, cabotage compris.

Eh bien! en 1859, année normale où il ne s'est produit aucun mouvement extraordinaire de transports, le port de Constantinople a eu un mouvement de 27,029 navires, jaugeant 5,060,526 tonneaux.

C'est presque le double du mouvement de Marseille en 1858.

L'on comprendra mieux la valeur d'une telle activité maritime en Turquie, si l'on réfléchit que le mouvement total de la grande navigation dans tous les ports français réunis ne dépasse pas 8,600,000 tonneaux.

III.

Organisation financière de l'empire ottoman.

Si le régime politique et administratif de la Turquie offre une physionomie curieuse, son aspect est encore plus saisissant lorsqu'on examine la situation de ce vaste empire au point de vue financier, et particulièrement au point de vue de l'impôt.

On peut dire que, sous ce dernier rapport, loin d'être un pays épuisé, l'empire ottoman est le moins imposé de tous les Etats; en effet, l'impôt varie de 5 à 2 1/2 0/0, et son importance n'est, en définitive, que de 275 à 300 millions pour une population de 30 millions d'habitants, soit 10 fr. par tête. Or, l'impôt, en Angleterre, est de 55 fr. par tête; en Autriche, de 30 fr., etc.

En outre, l'empire ottoman est exempt de ces dettes énormes qui grèvent les autres Etats.

Sans vouloir entrer ici dans le détail des impôts divers, il suffira de faire connaître avec quelle équité et quelle modération les impôts sont établis; le principal de ces impôts, le *verghi* ou impôt foncier direct, qui forme, après les dîmes et les douanes, la partie la plus importante du revenu public, est réparti par les notables des localités, sans l'intervention du gouvernement et suivant l'état, les moyens et la fortune de chacun, ainsi que d'après le revenu des propriétés.

Les agriculteurs ont la faculté d'acquitter l'impôt en nature et en espèces, à leur choix; ils peuvent payer l'impôt sur les céréales d'après le nombre des gerbes ou au poids s'ils le préfèrent. Ainsi, dans ce pays étrange, les contribuables possèdent des facilités et des immunités pour l'acquit des impôts qu'aucun gouvernement européen n'oserait ni ne pourrait accorder.

Pour simplifier l'administration et réduire les charges de l'Etat, la plupart des revenus sont affermés à des habitants de chaque district. Ce fermage est adjugé publiquement au ministère des finances le 1/13 mars de chaque année. Chaque fermier est tenu d'avoir à Constantinople des garants jouissant d'une grande solvabilité, qui répondent de l'exactitude du paiement.

Ce paiement s'opère ainsi : les fermiers règlent l'année entière de leur fermage au moyen de billets mensuels délivrés et souscrits par leurs garants résidant à Constantinople. Il est sans exemple qu'un seul de ces billets soit jamais resté en souffrance.

IV.

Situation financière de l'empire ottoman.

La situation financière de l'empire ottoman a cela de particulier que, pendant une période de quatre siècles, c'est-à-dire de 1453 à 1853, elle a présenté le phénomène d'un État qui suffit à ses dépenses de toute nature avec ses recettes ordinaires sans aucune aggravation d'impôts. Et qu'on n'imagine pas que le rendement de l'impôt manque de fixité; au contraire, la loi est formelle à cet égard : elle interdit toute augmentation et accorde à tous les membres de la nationalité ottomane le droit de contrôler et de surveiller toutes les dépenses.

Ce n'est qu'à partir de 1854 que l'équilibre entre les recettes et les dépenses a été rompu par les dépenses extraordinaires de la guerre d'Orient, et, par suite, l'empire ottoman a dû recourir à la voie des emprunts. Et encore ces emprunts ne se sont-ils élevés en totalité qu'à 325 millions de francs, ce qui n'indique, de la part de l'administration turque, ni prodigalité, ni désordres.

De tous les Etats de l'Europe, l'empire ottoman est donc le seul qui ne soit pas obéré par une lourde dette publique. Si son crédit n'est pas développé, c'est d'abord parce que ses emprunts sont de date récente, ensuite parce qu'on n'a pas eu l'occasion jusqu'ici d'exposer sa situation financière au grand jour; et, enfin, parce que les maisons de banque auxquelles avait été confiée la négociation des titres de rente de cet empire, ne s'étaient peut-être pas suffisamment préoccupées de la réorganisation de ses finances. Cette réorganisation qui se prépare est en définitive bien facile pour un Etat qui possède de si grandes ressources et qui n'a, pour ainsi dire, pas de dettes, puisqu'elles se bornent dans leur ensemble à un chiffre total de 774 millions de francs en capital.

La dette de l'empire ottoman, comme celle de la plupart des autres Etats, se divise en dette extérieure et en dette intérieure; en dette consolidée et en dette flottante.

En voici le tableau exact tel qu'il résulte de communications pour ainsi dire officielles :

Dette extérieure.

La dette extérieure, contractée depuis 1854 pour satisfaire aux dépenses de la guerre de Crimée, représente, déduction faite de l'amortissement opéré, un capital de francs.................... 310,000,000

Dette intérieure.

1° Essams Djeeddidés (émission consolidée)............ 56,000,000

2° Solde du papier-monnaie (*caimés*) en circulation, et qui sera retiré.................. 14,000,000

3° Créances dites de Galata, remboursables à diverses époques.......................... 127,000,000

4° Hazné Tahvili (bons du Trésor)...................... 56,000,000

5° Essams mamtuzès (titres provenant de la conversion de la rente)...................... 15,000,000

6° Serghis (obligations remboursables par cinquième chaque année à partir de 1865).. 86,000,000

7° Dette flottante représentée par des dépenses des divers ministères.................. 110,000,000

Total de la dette intérieure. 464,000,000

La dette extérieure étant réduite par l'amortissement opéré à francs.................. 310,000,000

L'ensemble de toutes les dettes de l'empire ottoman s'élève ainsi en capital à francs.. 774,000,000

Cette somme représente des titres dont les uns ne portent pas intérêt, et dont les autres produisent des intérêts à divers taux; de sorte qu'en résumé, les annuités nécessaires pour le service total de la dette ne s'élèvent qu'à environ 45 millions, non compris l'amortissement, soit environ 16 0/0 des revenus généraux.

Pour apprécier l'exiguïté d'une pareille dette pour un empire comme la Turquie, il suffit de se rappeler que la dette de l'Angleterre dépasse 20 milliards; que celle de l'Autriche est d'environ 5 milliards, etc., et que la proportion entre l'importance des intérêts à payer par ces Etats et leurs revenus ordinaires, varie de 30 à 40 0/0.

V.

Budget des recettes et dépenses.

L'administration des finances de l'empire ottoman est confiée à un conseil supérieur présidé par Son Altesse Mehemet-Ruschdi-Pacha.

Le gouvernement impérial, voulant opérer de grandes réformes dans ses finances, a demandé aux puissances européennes le concours de leurs lumières; pour satisfaire à ce désir, le gouvernement français et le gouvernement autrichien ont confié la mission d'étudier et d'organiser l'administration financière de l'empire ottoman à

M. le marquis de Plœuc, inspecteur des finances françaises;

M. Devaux, id.;

Et M. Lachanbacher, conseiller aulique de l'empire d'Autriche.

Ces fonctionnaires distingués ont été ad-

joints au conseil supérieur des finances, siégeant à Constantinople; et c'est avec leur concours que se préparent les budgets des recettes et des dépenses de l'empire ottoman.

Ce travail considérable sera prochainement terminé; en attendant, on peut indiquer l'état approximatif des recettes et des dépenses, tel qu'il résulte de la situation actuelle.

Des publications récentes ont déjà fait connaître l'ensemble de ces budgets, mais il s'y est glissé quelques erreurs; ainsi, par exemple, elles n'ont porté qu'à 600 millions le montant de la dette, qui s'élève réellement, comme il est dit plus haut, à 774 millions. Mais, sans s'arrêter à ces appréciations, évidemment bienveillantes pour le gouvernement ottoman, les contractants croient devoir au public un exposé sincère; et ils ne peuvent mieux faire que de consigner ici l'extrait d'une note émanée d'une source pour ainsi dire officielle :

« Les renseignements que je vous fournis sur la situation financière et les budgets de la Turquie, s'ils n'ont pas la précision officielle que j'aurais désiré leur donner, sont cependant assez approximatifs pour permettre toute judicieuse appréciation. J'ajouterai d'une manière plus affirmative que, pour les années 1855 et 1856, les budgets se sont soldés avec un excédant de recettes d'environ 6 millions de francs. Pour 1857, cet excédant a atteint environ 25 millions de francs. Pour 1858 et 1859, il n'en a pas été de même, mais la cause en est due particulièrement à des opérations financières, qui n'ont pas produit les résultats que le gouvernement impérial était en droit d'espérer.

» Pour l'avenir, grâce aux mesures prises, notamment au retrait intégral du papier-monnaie, et par suite du développement de la prospérité publique, le budget se soldera désormais incontestablement par des excédants de recettes. Voici approximativement les recettes et dépenses de l'empire ottoman. »

Le produit de toutes les taxes ou impôts s'élève en francs d'environ 275,000,000 à 300,000,000 fr.

Le budget des dépenses ne s'élève qu'à environ 258,900,000 fr.

Si l'on considère que le service des intérêts de toutes les dettes n'est que de 45 millions de francs, soit environ 16 0/0 du revenu total de l'empire, on reconnaîtra, malgré toutes les préventions, trois choses qui paraissent aussi claires que le jour :

Premièrement, c'est qu'un budget de 275 à 300 millions est très-peu élevé pour un si vaste empire et indique une très-grande modération dans l'impôt;

Deuxièmement, c'est qu'une dette consolidée de 310 millions en capital est une charge bien légère, surtout si on la compare aux dettes contractées depuis seulement un demi-siècle par les grands Etats de l'Europe;

Troisièmement, enfin, c'est que l'ensemble de cette situation prouve que l'administration ottomane est moins désordonnée ou plus économique qu'on ne le croit généralement.

VI.

Après avoir exposé aussi exactement que possible la situation financière de l'empire ottoman, et avant d'indiquer les garanties fournies par le gouvernement de S. M. I., il reste à faire connaître le caractère et le but de cet emprunt.

Un exemple emprunté à l'histoire financière de l'Europe dans ces dernières années, fera ressortir clairement la pensée qui a dirigé les contractants.

Il y a quatre ans, la reine d'Espagne venait de dissoudre les cortès, et d'appeler le maréchal Narvaez à la présidence du conseil des ministres. A ce même moment la mauvaise récolte des céréales produisait un malaise qu'aggravait encore l'état général et politique du pays. C'est alors que l'un des contractants, M. Mirès, fut appelé à Madrid par l'intermédiaire d'un grand personnage, et fut mis en rapport avec le maréchal Narvaez pour la négociation d'un emprunt. Il trouva à Madrid quelque chose d'analogue à ce que l'on rencontre à Constantinople, c'est-à-dire une situation commerciale peu développée, qui ne donnait que peu de débouchés aux capitaux et ne laissait guère aux banquiers d'autre clientèle que celle du gouvernement lui-même.

On comprend, en effet, que lorsque les affaires commerciales et industrielles n'offrent pas d'aliment suffisant aux capitaux, ils se détournent de leur mission naturelle pour suivre la voie qui leur offre des avantages plus grands et plus immédiats.

Le gouvernement espagnol avait besoin, à cette époque, de faire un emprunt, non-seulement pour solder les grains qu'il achetait dans divers ports de la Méditerranée, mais encore pour payer les intérêts de la dette publique. Les banquiers de Madrid connaissaient ces embarras, et ils ne voulaient faciliter l'emprunt que dans la limite des besoins urgents du Trésor. Il en résultait pour le gouvernement une situation précaire qui nuisait à son crédit et l'obligeait à payer un intérêt très-élevé (10 et 12 0/0) pour les moindres sommes fournies par les banquiers. Cette situation est exactement celle du gouvernement ottoman.

M. Mirès fut frappé du danger que présentait pour la prospérité de l'Espagne un tel état de choses; et, dans une conférence avec le maréchal Narvaez et M. Barsanallana, alors ministre des finances, il offrit, pour y remédier, de prendre tout le solde de l'emprunt de 2 milliards de réaux autorisé par les cortès. Ce solde se composait de 800 millions de réaux. Ce fut la base de l'emprunt dont il obtint la concession, et dont la réalisation a été, on peut le dire, le point de départ de la période ascendante dans laquelle l'Espagne est entrée. Les larges ressources que cet emprunt a mises à la disposition du gouvernement espagnol ont donné l'essor à son crédit; et le 3 0/0 espagnol, qui était en 1856 à 36 fr., est aujourd'hui à 50 fr.

Tel est le but qui a été atteint en Espagne; tel est celui que l'on poursuit à Constantinople. Les contractants pouvaient faire un emprunt pour un chiffre plus restreint que celui auquel on s'est arrêté, mais alors on ne fournissait pas à l'empire ottoman des ressources suffisantes pour retirer de la circulation son papier-monnaie qui gêne l'essor commercial, pour éteindre la plus grande partie de sa dette flottante, et enfin pour échapper aux exigences de quelques banquiers.

Les contractants ont fait plus encore : par un traité passé avec les directeurs de la Banque de Turquie, ils ont assuré à cette institution de grands avantages en lui facilitant d'importantes opérations utiles au crédit ottoman; ils créent une société financière pour les travaux publics et la construction des chemins de fer. Déjà, la concession du chemin de Constantinople à Andrinople est demandée par une puissante société de capitalistes et des banquiers. Enfin, tout fait présumer que la réalisation de cet emprunt sera, pour l'empire ottoman, l'aurore d'une ère nouvelle, comme l'emprunt espagnol de 1856 a été l'une des causes du développement de la prospérité dans la péninsule Ibérique.

VII.

Des garanties de l'emprunt.

Bien que le rang de l'empire ottoman en Europe, ses immenses ressources, le chiffre relativement minime de sa dette, offrent aux capitaux une sécurité absolue et de grands avantages, les contractants ont dû cependant, quoique cela ne parût point nécessaire, demander des garanties spéciales, en dehors de l'affectation générale de tous les revenus de l'empire. Ces garanties ont été accordées avec la plus grande sincérité et la loyauté la plus parfaite; elles ne reposent pas sur des revenus éventuels, susceptibles de réduction,

mais sur des produits les plus importants et les plus sûrs, car ils sont tous affermés et d'une réalisation facile. Leur montant dépasse même de beaucoup la somme nécessaire pour le service des intérêts et pour l'amortissement de l'emprunt dans une période de trente-six ans.

Quelle que fût la conviction des contractants sur la situation financière vraiment très-favorable de la Turquie, ils ont dû tenir compte des erreurs propagées contre l'empire ottoman, et c'est pour les combattre et les détruire, qu'indépendamment des garanties accordées, ils ont demandé et obtenu la création d'une commission internationale composée d'hommes considérables.

Cette commission de douze membres, résidant à Constantinople, à Paris et à Londres, est chargée de surveiller la rentrée des revenus donnés en garantie, et le service régulier à Paris et à Londres des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt.

C'est naturellement à ceux des membres de cette commission résidant à Constantinople qu'incombera la tâche la plus utile, celle de surveiller la rentrée des revenus donnés en garantie. Il paraît donc utile de faire connaître leur situation personnelle, parce que cette situation est précisément la cause qui a déterminé le choix dont ils ont été l'objet.

Les membres résidant à Constantinople sont :

M. le marquis de Plœuc, inspecteur des finances en France, envoyé en mission à Constantinople sur la demande du gouvernement ottoman, pour coopérer à la réorganisation financière, et, à ce titre, membre du conseil supérieur des finances de l'empire ottoman ;

M. David Glavani, banquier à Constantinople, et la plus haute comme la plus honorable des notabilités financières de l'empire ;

M. Ch.-S. Hanson, banquier, l'un des censeurs de l'*ottoman bank*, à Constantinople, et frère d'un des directeurs de la Banque d'Angleterre ;

M. C. Arlaud, l'un des chefs de la maison Arlaud G. Court et Cᵉ et associé du commissaire spécial du gouvernement ottoman, pour l'emprunt.

Membres résidant à Londres :

La direction de la Banque de Turquie composée de :

MM. Russell Ellice, de la maison Robarts Lubbock et Cᵉ;

Williams Gladstone, de la maison Thompson Bonar et Cᵉ;

H.-G. Gordon, de la Banque orientale ;

M.-E. Rodocanachi, de la maison Rodocanachi sons et Cᵉ.

Membres résidant à Paris :

M. le comte Siméon, sénateur;

M. Donon, banquier, consul général de Turquie.

M. Lichtlin, directeur de la Société général de Crédit commercial et industriel.

M. Isidore Fould.

Après avoir exposé sommairement la situation générale de l'empire ottoman, les considérations financières qui ont déterminé les contractants à soumissionner cet emprunt, ils ont le droit d'ajouter que, tout en recherchant des avantages pour les intérêts qu'ils représentent, ils croient encore être utiles à la grande famille européenne, en contribuant à la prospérité d'un empire si nécessaire à l'équilibre de tous les Etats, et dont l'intégrité a été assurée par le concours des grandes puissances occidentales lorsqu'elles ont fait admettre l'empire ottoman dans le concert européen.

Veuilez recevoir, etc.

Pour les contractants de l'emprunt ottoman,

J. Mirès.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel a eu lieu à Chambéry, sous la présidence de M. Charles Laffitte, le 30 novembre dernier.

Elle a adopté, à l'unanimité, les comptes d'établissement et d'exploitation, qui se sont résumés en une notable augmentation de produits.

L'assemblée a approuvé, en outre, les démarches faites par le Conseil d'administration pour hâter la conclusion du traité à intervenir entre la France et le Piémont, au sujet de la division du chemin, et elle a émis le vœu que ces démarches fussent poursuivies avec instance auprès des deux gouvernements, afin de ne pas ajourner la solution de questions importantes qui intéressent l'avenir de la Compagnie.

Nous publierons, dans un prochain numéro, le rapport présenté à l'assemblée par MM. les administrateurs.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Lors de son retour de Compiègne, l'Empereur a décoré de la Légion d'honneur M. Charles Thouin, chef du mouvement du chemin de fer du Nord. Cet ingénieur, qui s'est acquis un nom dans les chemins de fer, est un des créateurs du réseau dont il dirige l'un des services les plus importants.

Sa Majesté a également accordé la décoration à M. Thillac, chef de la gare de Paris,

— L'état chancelant de la santé de M. Bessange, secrétaire général du chemin de fer de l'Est, l'ayant obligé à se démettre de ses fonctions et à chercher un repos devenu nécessaire, M. Giraud, chef du secrétariat général, a été nommé secrétaire de la compagnie.

— L'assassinat commis dans un wagon de chemin de fer, sur la personne de M. Poinsot, président de la 4ᵉ chambre de la Cour impériale de Paris, et qui vient de jeter la consternation au Palais de Justice et dans la population tout entière, a naturellement appelé de nouveau l'attention sur les inconvénients et les dangers que présentent pour les voyageurs l'organisation encore bien imparfaite des chemins de fer.

On a obtenu déjà des résultats très-importants au point de vue de la marche et de la sécurité générale des trains, et c'est en partie grâce à l'enquête ordonnée par le ministre de l'agriculture et du commerce et dont nous avons rendu compte en son temps qu'on a vu les accidents diminuer et pour ainsi dire disparaître sur les chemins de fer ; mais il faut le reconnaître, et c'est le moment de le dire tout haut, on n'a rien fait encore pour la sûreté personnelle de l'individu, et particulièrement des femmes, des vieillards ou des voyageurs isolés.

Il y a évidemment dans cet ordre d'idées à établir une réforme aussi complète que celle qui a été la conséquence de l'enquête dont nous parlions tout à l'heure. Quand on songe que l'homme honorable que la magistrature vient de perdre s'est trouvé livré sans défense au poignard d'un assassin, dans un train composé peut-être de plus de deux cents personnes, sans être vu et sans pouvoir se faire entendre des voyageurs composant la caisse voisine, sans avoir aucun moyen d'appeler à son secours; quand on songe qu'il n'y a peut-être même pas eu lutte entre l'assassin et la victime qui a pu être tuée pendant son sommeil, on comprend la nécessité de modifier l'état de choses actuel.

Ce n'est pas le moment d'entrer dans des détails à cet égard, et de faire ressortir les nombreux inconvénients qui, à d'autres points de vue, résultent pour des personnes âgées, faibles ou malades, de l'isolement et de l'impossibilité absolue d'obtenir du secours pendant la marche d'un train d'une station à une autre; nous reviendrons prochainement sur ce sujet, mais nous croyons répondre au sentiment général en publiant aujourd'hui même la lettre suivante qui nous est adressée par un ancien administrateur de chemins de fer, et qui propose, en attendant des réformes plus radicales, un premier et facile procédé pour mettre en relations les divers compartiments de voyageurs. Voici cette lettre :

« Paris, 7 décembre 1860.

« Monsieur le directeur,

« L'horrible assassinat de M. le président Poinsot donnera lieu, sans aucun doute, à des mesures radicales pour mettre en communication les diverses parties d'une même voiture, de manière que les vieillards, les femmes et les enfants, accidentellement seuls dans une caisse, ne soient plus à la merci d'un assassin, d'un voleur ou d'un libertin survenant en route.

« Mais ces mesures, qui doivent modifier sensiblement le matériel des chemins de fer et entraîner les compagnies dans des dépenses

considérables, ne seront certainement prises qu'après enquêtes, nominations et rapports de commissions, et enfin décisions de l'autorité supérieure, par conséquent dans plusieurs années probablement.

» Il me semble qu'on pourrait, en attendant, mettre *facilement, promptement* et *sans dépenses importantes*, les diverses caisses d'une même voiture en communication par une glace dormante, donnant d'une caisse dans l'autre comme cela existait autrefois dans certaines diligences.

» Je crois que cette communication seulement visuelle sans doute, mais qui, par le bris de la glace, en cas de nécessité, pourrait prendre un autre caractère, remédierait provisoirement, dans la plupart des cas, aux inconvénients manifestes de l'état actuel.

» Il me semble encore possible d'avoir, dans chaque caisse, le cordon d'une sonnette placée près du chef du train qui, averti, pourrait venir voir ce qui se passe dans les voitures.

» Veuillez, monsieur le directeur, si vous le jugez utile, donner à cet avis le secours de votre importante publicité, et recevoir l'assurance de ma considération la plus distinguée.

» TARBÉ DES SABLONS,

« *Ancien administrateur de chemins de fer.* »

Pour la chronique. F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 1er DÉCEMBRE 1860 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 1er décembre
Paris-Méditerranée......	65.701 65	911 25
Nord....................	57.770 18	990 »»
Orléans.................	41.343 03	1387 50
Ouest...................	30.286 [illegible]	562 50
Est.....................	34.830 79	607 50
Bességes................	33.380 11	445 »»
Genève..................	26.857 80	405 »»
Midi....................	26.828 04	527 50
Ardennes................	20.354 16	430 »»
Dauphiné................	19.924 38	580 »»
Autrichiens	13.543 12	503 75
	Au 24 novembre	
Lombards-Vénitiens-Sud.	30.595 41	488 75
Madrid à Alicante.......	30.545 18	553 75
Victor-Emmanuel.........	24.327 54	302 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. GRIMAUD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 novembre 1860.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,806,051 95	
Espèces à la Banque......	4,819,980 07	7,626,032 02
Portefeuille :		
Paris......	38,099,670 86	
Province.....	16,601,765 28	
Etranger.....	8,026,541 20	62,727,977 34
Matières or et argent		53,976 34
Immeubles.............		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses...........		4,877,574 14
Correspondants :		
De province...	33,958,347 13	
Etrangers....	7,766,526 09	41,724,873 [illegible]
Crédits sur connaissements et nantissements...........		23,144,375 90
Comptes débiteurs des S.-Comptoirs		2,405,895 36
Frais généraux.........		319,076 42
Effets en souffrance. — Exercice courant............		82,908 77
Agences à l'étranger.......		11,078,645 10
Emission 1860 (versements à échoir		9,993,069 90
Divers...............		10,720 85
		164,443,423 33

PASSIF.

Capital...............		40,000,000 »
Réserve...............		7,358,332 34
Comptes courants d'espèces....		34,710,755 63
Comptes courants d'escompte...		2,130,102 11
Comptes créditeurs des S.-Comptoirs :		
Capital.....	3,608,472 75	
Divers.....	1,252,816 46	4,861,289 21
Acceptations à payer........		24,764,090 34
Dividendes à payer.........		26,423 83
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers....	7,673,271 10	
Par faillites du Tribunal de commerce......	212,915 40	7,886,186 59
Correspondants :		
De province...	40,428,984 83	
Etrangers....	156,962 77	40,585,947 60
Profits et pertes.........		1,078,598 10
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos........		23,154 59
Divers...............		1,018,642 88
		164,443,423 33

Risques en cours au 30 novembre 1860.

Effets à échoir restant en portefeuille	62,727,977 34
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir........	50,433,354 45
	113,161,331 80

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

Hipp. BIESTA.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 30 novembre 1860.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque...	829,766 [illegible]	
Espèces en caisse.	445,286 79	1,275,053 22
Effets remis à la caisse..............		91,141 61
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours....	11,009,991 30	
— de 31 à 60 jours....	14,811,123 41	
— 61 à 105 jours....	10,650,883 12	
Etrangers........	1,018,417 06	
Warrants........	2,692,989 »»	40,183,403 98
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragr. 2 et 3)..............		2,803,574 63
Frais de premier établissement.....		156,747 61
Avances sur location...............		560 »»
Frais généraux...................		124,123 06
Comptes courants.................		956,877 20
Immeuble social..................		2,178,751 80
Versements à faire :		
1re émission	30,000,000	
Actions à émettre.....	20,000,000	50,000,000 »
		97,832,233 13

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	
— 2e émiss.	20,000,000 »	60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer..........		600,000 »
Comptes de Dépôts : 3 0/0. Bons de caisse à 90 jours et à ordre.	1,004,957 70	
2 1/2 0/0. A 3 jours de vue..	14,701,219 08	
Comptes courants (escomptes et espèces)	19,388,020 79	35,094,198 47
Acceptations et effets divers à payer		321,968 97
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)............		9,764 80
Profits et pertes (juillet, août, septembre, octobre et novembre).....		1,420,958 67
Réescompte du dernier semestre.....		108,809 60
Intérêts et dividendes à payer, solde du 2e semestre 1859..............		5,008 97
Intérêts et dividendes à payer, solde du 1er semestre 1860 (5 fr. par action).....................		41,000 »
Fonds de réserve		107,358 63
Bénéfices réservés du premier semestre 1860....................		122,150 92
		97,832,233 13

Effets à échoir en portefeuille.......	40,183,403 98
Effets en circulation avec l'endossement de la Société	13,518,539 84
	53,701,943 82

Certifié conforme aux écritures :

Le président,

Marquis G. d'AUDIFFRET.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

[illegible] décembre. — **Société générale de stéarinerie.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue de Marseille (Petite-Villette), 15, Paris, à une heure de relevée.

20 décembre. — **Sous-Comptoir des entrepreneurs de bâtiments.** — Convocation d'une assemblée générale, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à 3 heures. Dépot de 5 actions au moins au siége social, rue Neuve-des-Capucines, 15.

28 janvier 1861. — **Caisse générale des chemins de fer.** Assemblée générale annuelle, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à 8 h. du soir. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

(1) Voir, pour plus amples détails, nos précédents numéros.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Service des Actions.

(INTÉRÊTS.)

1er janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 16 fr. 50 pour les actions nouvelles sorties au tirage de mai 1860, et de 9 fr. 20 pour celles non sorties. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

2 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel d'intérêts sur les actions. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de Séville-Xérès-Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les actions. (Voir aux annonces.)

(DIVIDENDES.)

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement d'un à-compte de 6 fr. par action ancienne. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1er décembre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — Paiement de 20 fr. par action, à titre de premier dividende pour l'exercice 1860 : à Paris, Marseille et Bordeaux, dans les bureaux de la Compagnie.

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende, soit 25 fr. (sous la déduction de l'impôt) pour les actions anciennes.

2 janvier. — **Compagnie générale de crédit en Espagne.** — Paiement de 15 fr. par action à titre de premier dividende sur l'exercice 1860. (Voir l'avis publié aux annonces.)

Service des Obligations.

1er décembre. — **Compagnie des chemins de fer de l'Est.** — Paiement du coupon d'intérêts échu sur les obligations 5 et 3 0/0 de la Compagnie, soit 12 fr. 17 c. (impôt déduit) pour les obligations 5 0/0, et 7 fr. 30 c. (impôt déduit) pour les obligations 3 0/0. A la caisse de la Compagnie.

1er décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts aux porteurs des obligations émises le 1er juin 1856. (Voir aux annonces du 17 novembre.)

6 décembre. — **Emprunt romain.** — Paiement des intérêts échus depuis le 1er décembre, à la caisse de MM. de Rothschild frères, à Paris.

2 janvier. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

2 janvier. — **Chemins de fer d'Orléans.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations de divers emprunts. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Paiement du coupon semestriel des intérêts des obligations (emprunts divers). (Voir l'avis publié aux annonces).

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord. Bourbonnais). — Paiement des coupons semestriels sur les obligations provenant de divers emprunts. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 30 c., impôt déduit.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	DATES DES SEMAINES.	1860 Kilomètres exploités	1860 Recettes brutes	1860 Recettes par kil.	1859 Kilomètres exploités	1859 Recettes brutes	1859 Recettes par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1859 en plus.	en moins
EST (1)	Du 25 nov. au 1er décembre	1683	1,216,866 46	723 03	1631	1,164,476 56	705 31	2.51	».»»
ORLÉANS (1)	25 — 1er — ...	1475	1,290,294 31	874 77	1475	1,260,319 17	854 45	2.37	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	25 — 1er — ...	1406	2,228,652 13	1,585 10	1406	1 947,700 84	1,385 32	14 [illegible]	»
OUEST (1)	25 — 1er — ...	1213	903,544 80	744 90	1195	897,808 66	751 30	»	0.85
NORD (1)	25 — 1er — ...	964	1,279,171 52	1,326 93	964	1,262,514 09	1,309 66	1.31	»
MIDI (1)	25 — 1er — ...	793	538,861 65	679 [illegible]	793	421,715 90	531 79	27.78	»
LYON A GENEVE (1)	25 — 1er — ...	231	124,228 76	537 78	231	102,972 82	445 76	20.64	»
ARDENNES (1)	25 — 1er — ...	164	77,405 78	471 [illegible]	164	66,576 65	405 95	16.26	»
DAUPHINÉ	25 — 1er — ...	134	66,655 89	497 43	134	45,930 07	342 76	45.12	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	25 — 1er — ...	33	27,040 35	819 40	33	24,136 10	731 39	12.03	».»»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (Réseau Sud-Autrichien. Réseau Lombard)	18 — 24 novembre..	1429	987,230 »»	690 86	1330	1,026,797 57	772 [illegible]	»	10.62
AUTRICHIENS	25 — 1er décembre..	1323	457,520 »»	345 82	1323	416,130 »»	314 53	9.94	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	18 — 24 novembre..	482	273,971 86	568 40	482	244.049 65	506 33	10.28	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Jadraque	18 — 24 — ...	103	22,304 33	216 55	57	14,545 47	255 18	»	15.13
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Alcazar à Daimiel	18 — 24 — ...	72	12.487 68	173 44	»	»	»»» »»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	25 — 1er décembre..	275	52,339 »»	190 32	275	48,349 »»	175 81	8.25	».»»
CENTRAL SUISSE	25 — 1er — ...	247	120,760 09	488 93	236	84,344 21	357 39	36.30	»
VICTOR-EMMANUEL	18 — 24 novembre..	214	116,525 74	544 [illegible]	214	97,818 [illegible]	457 09	19.12	».»»
NORD DE L'ESPAGNE	21 — 27 — ...	170	91,194 18	536 [illegible]	»	»	»	»	»
CORDOUE A SÉVILLE	12 — 18 — ...	131	39,343 40	300 33	131	38,926 90	297 15	1.07	»
OUEST SUISSE	23 — 29 — ...	97	32,170 45	331 71	97	26,797 53	276 26	20.07	»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	18 — 24 — ...	52	6,773 01	130 25	[illegible]	4,397 81	125 65	3.66	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

2 janvier. — **Chemins de fer des Ardennes.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir l'avis publié à nos annonces).

2 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer Séville-Xérès-Cadix.** — Paiement du coupon d'intérêts semestriels sur les obligations. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à déduire sur l'appel du troisième versement de 70 fr. (Voir l'avis publié aux annonces.)

APPELS DE FONDS

1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action formant le huitième et dernier versement. (Voir aux annonces du 27 octobre.)

1er décembre. — **Société anonyme des mines et usines du Phœnix.** — Appel du premier versement de 187 fr. 50 c. par action de la série A, chez MM. Edward Blount et Ce, à Paris, rue de la Paix, 3.

Jusqu'au 31 décembre. — **Chemin de fer du Nord.** — Dernier délai pour la libération des actions nouvelles sorties au tirage du 7 mai 1860.

2 janvier. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du troisième versement sur les obligations, soit 70 fr., sous déduction du coupon échéant le 1er janvier, soit net 62 50. (Voir l'avis publié aux annonces.)

TIRAGES D'OBLIGATIONS

11 décembre. — **Compagnie du chemin de fer d'Orléans.** — Tirage au sort d'actions et d'obligations provenant de divers emprunts, et dont on trouvera le détail à nos annonces du 1er décembre.

17 décembre. — **Chemins de fer de Xérès-Séville-Cadix.** — Tirage au sort des obligations à rembourser à partir du 2 janvier 1861. (Voir l'avis publié à nos annonces du 1er décembre.)

20 décembre. — **Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.** — Tirage au sort de 280 obligations des emprunts de 1855 et 1857, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 17, à 2 heures.

21 décembre. — **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud.) — Tirage d'obligations. (Voir l'avis publié aux annonces.)

21 décembre. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Tirage de 14 actions, de 14 obligations de l'emprunt de 1855, de 12 obligations de l'emprunt de 1856 et de 17 obligations de l'emprunt de 1857.

22 décembre. — **Crédit foncier de France.** — 32e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0, au siége de l'administration, à 3 heures.

REMBOURSEMENTS.

(ACTIONS.)

2 janvier. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des 601 actions sorties au tirage du 15 novembre.

2 janvier. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord, Bourbonnais). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 6 décembre, et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces de ce jour.)

(OBLIGATIONS.)

2 janvier 1861. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 novembre 1860. (Voir le résultat officiel, p. 954.)

ÉCHANGE DE TITRES.

20 novembre. — **Société anonyme de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes.** — Échange des actions anciennes contre des nouvelles. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

F. G.

SOUSCRIPTION AUX OBLIGATIONS SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX.

Répartition.

MM. les fils de Guilhou jeune ont l'honneur de porter à la connaissance du public les résultats de la souscription ouverte par eux pour l'émission de 50,000 obligations du chemin de Séville-Xérès-Cadix.

OBLIGATIONS SOUSCRITES :

Première catégorie.	
Souscriptions de..... 1 à 10	47,210
Deuxième catégorie.	
Souscriptions au-dessus de 10	26,465
Total.....	72,675

Aux termes des conditions de l'émission, les souscriptions de 1 à 10 étant irréductibles, il doit être attribué aux souscripteurs de la première catégorie, le chiffre intégral de leurs demandes, soit 47,210 obligations.

Les 2,790 obligations restant disponibles, après cette première attribution, sont à répartir au prorata de leurs demandes, entre les souscripteurs des 25,465 obligations formant la deuxième catégorie.

En conséquence il sera distribué 10 0/0 sur les souscriptions au-dessus de 10.

Les bureaux seront ouverts, à partir du 15 courant, pour la délivrance des titres.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

32e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0

Le 32e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 décembre 1860, à 3 heures, au siége de l'administration.

Le 1er no sortant gagnera un lot de			100,000 f.
Le 2e	—	—	50,000
Le 3e	—	—	40,000
Le 4e	—	—	30,000
Le 5e	—	—	20,000
Le 6e	—	—	10,000
Les huit numéros suivants, chacun 5,000 francs, ensemble			40,000
Total,			290,000 f.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

La Société générale de Crédit industriel et commercial, en vue de développer l'usage des paiements par *chèques*, ouvre des comptes de dépôts pour tout versement qui ne sera pas inférieur à *trois mille francs.*

Fonds exigibles à 3 jours de vue	2 1/2 0/0
— à 90 jours....	3 0/0

Le président de la Société générale de Crédit industriel et commercial,
Mis G. D'AUDIFFRET

GALERIE DES CONTEMPORAINS.

Au moment où les *portraits à la main* sont de plus en plus à la mode, les amateurs d'albums photographiques recherchent, avec un empressement bien justifié, une collection nouvelle qui parait sous ce titre : *Galerie des contemporains.* Chaque livraison de cette intéressante publication se compose d'une biographie de quatre pages, par une Société de gens de lettres, et d'un portrait photographique, par Disdéri. — Parmi les portraits déjà parus, nous pouvons citer (texte et photographie) les portraits de — Decamps — Ristori — Halévy — Alph. Karr — général de Pimodan — duc de Malakoff — cardinal Antonelli — Madeleine Brohan — Thiers — Duprez — Eugénie Doche — Delphine Fix — etc., etc. Prix : 1 fr. 75 c. par livraison. Paris, chez Dollingen, 48, rue Vivienne.

FORGES.

Saint-Dizier, 1er décembre :

Voici nos cours :

Fonte pour affinage, fr. 130.

Fonte pour seconde fusion, 142 50 à 145, no 1, marque Closmortier, 135 les autres marques.

Fers laminés, 235 à 240.

Machine, cours nominal, 250 à 260, le no 20.

Fers battus, 280.

En gare de Saint-Dizier.

La plupart des moulages ont suivi la progression de la fonte brute, c'est-à-dire une hausse de 5 à 10 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 27 novembre :

Voici nos cours à ce jour :

Warrants, numéros mélangés, fr. 65 30; Gartsherrie no 1, 74 65; dito no 3, 60 35; Calder no 1, 67 80 à 68; Glengarnock no 1, 67 15; Blair et Eglinton, 65; à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

On frète aux prix suivants pour les ports de la France :

Dunkerque et Calais, fr. 19 35 à 20; Boulogne, 20; Saint-Valéry, 20 à 21 25; Abbeville, 21 25 à 22 50; Dieppe et le Havre, 19 35 à 20; Rouen, 21 85 à 22 50; Cherbourg, 18 10 à 18 75; Brest, 18 75; Nantes, 17 50; Charente et Bordeaux, 18 75, par tonne.

CHARBONS. — Les affaires en charbons ont été assez régulières à Newcastle, au prix de 10 fr. pour charbon à gaz et de 10 60 pour charbon de machines, par tonne franc à bord, payable à trois mois; le coke se traitant dans les mêmes conditions de 18 75 à 20 pour la première qualité et de 11 25 pour la seconde. Dans le pays de Galles, le charbon supérieur pour machines à vapeur est tenu à 10 90 et 11 fr. par tonne, franc à bord à Swansea ou Cardiff, à trois mois sans commission.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 25 novembre :

MÉTALLURGIE. — Aucun changement dans la situation. L'affinage reste à fr. 8; le moulage, à fr. 9, 9 25, 9 50, 9 75 et 10, les numéros 3 à 1. Les fers ébauchés se livrent à fr. 12 25 les 100 kil. — Les laminés varient suivant les usines; les unes les tiennent à fr. 16, 18 et 20; d'autres, à 15 75, 17 75 et 19 75.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1860 Longueur exploitée : 1083 kilomètres.
1859 — 1034 —

12e année. — 48e semaine.
Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

118.056 Voyageurs	307 738 80
Bagages, Marchandises, etc.	909.127 06
Total	1 216.866 56
Recettes antérieures	57.265.536 80
Total	58 482.403 26
48e semaine de 1860	1.216.866 56
Semaine correspondante de 1859	1.164.476 56
Différence	52.380 00
Recettes depuis le 1er janvier 1860	58 482.403 26
— — 1859	54.552.107 45
Différence	3.930.295 81

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur totale exploitée pendant la semaine
1858, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil. — En 1860, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier
En 1860, 1 475 kil. — En 1859, 1 475 kil.

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

85.130 Voyageurs	360.438 78
Bagages, Marchandises, etc.	929 855 53
Total	1.290.294 31
Semaine correspondante de 1859	1.260.319 17
Semaine correspondante de 1858	1.257 375 99
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	29.975 14
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	32,918 32
Recettes depuis le 1er janvier 1860	60.946.573 27
— — 1859	59.855.896 19
Différence en faveur de 1860	1.090.677 08

CONCESSIONS NOUVELLES — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT
Octobre 1860.
Voir le numéro du 10 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1860 Longueur exploitée : 1 696 kilomètres.
1859 — 1 [illegible] —
1858 — 1 [illegible] —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

154.364 Voyageurs	578.465 53
Bagages et Marchandises	1.650 186 60
Total	2.228.652 13
Semaine correspondante de 1859	1.947.760 84
— — de 1858	1.761.075 56
Comparaison entre 1860 et 1859. Différence en faveur de 1860	280,891 29
Comparaison entre 1860 et 1858. Différence en faveur de 1860	467,576 57
Recettes depuis le 1er janvier 1860	92 363.700 95
— — 1859	93.546.962 55
Différence	1.183.261 60

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU.

1860. Longueur exploitée 512 kilomètres
1859 — [illegible] —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

42.282 Voyageurs	90.230 70
Bagages et Marchandises	307 828 75
Total	398.059 45
Semaine correspondante de 1859	399 832 75
Différence	1.773 30
Recettes depuis le 1er janvier 1860	16 675.795 70
— — 1859	14.662.724 60
Différence	2.013.071 10

OUEST.

1860. Longueur exploitée : 1213 kilomètres
1859. — 1163 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

208.146 Voyageurs	339.158 00
Marchandises, etc. — Grande vitesse	93.835 70
— — Petite vitesse	470.551 10
Total	903.544 80
Semaine correspondante de 1859	897.898 66
Différence	5.736 14
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	47.498.194 10
— — 1859	45.831.490 73
Différence	1.666.703 37

NORD.

1860. Longueur exploitée 901 kilomètres.
1859. — [illegible] —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

118.012 Voyageurs	298 867 85
Bagages, Marchandises, etc.	980 303 67
Total	1.279.171 52
Semaine correspondante de 1859	1.262 514 09
Différence	16,[illegible] 43
Recettes depuis le 1er janvier 1860	55 667 788 30
— — 1859	53.000 027 [illegible]
Différence	2.667.761 30

SECTION DE PARIS A SEVRAN-LIVRY.
(Nouveau réseau.)

Longueur exploitée 21 kilom.

Du 25 novembre au 1er décembre 1860

1.562 Voyageurs	1.350 45
Bagages, marchandises, etc.	2.937 38
Total de la semaine	4.287 83
Recettes depuis le 4 juin 1860	65.855 56

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse.

CHEMIN DE FER 1860. Longueur exploitée : 793 kilomètres.
1859. — 793 —
Canal latéral 219 kilomètres.
Canal du Midi 240 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860

43.327 Voyageurs	135.803 98
Bagages, Marchandises, etc.	403.057 67
Total	538.861 65
Canaux	50.858 08
Totaux réunis	589.719 73
Semaine correspondante de 1859	470.052 81
Différence	119.666 92

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1860	23 407.853 18
— — 1859	20.922.710 50
Différence	2.485 142 68

NOUVEAU RÉSEAU. — Novembre 1860
Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.
Longueur exploitée : 99 kilomètres.

9.814 Voyageurs	21.073 94
Bagages, Marchandises, etc.	33.507 05
Total	54.580 99
Recettes depuis le 1er janvier 1860	672.667 82

LYON A GENÈVE.

1860 Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1859. — 231 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860

13.315 Voyageurs	41.504 18
Bagages et Marchandises	82.724 58
Total	124.228 76
Semaine correspondante de 1859	102.972 82
Produit kilométrique annuel, en 1860	28.041 74
Comparaison avec le produit kilométrique de 1859 .... en plus	20.64 00
Comparaison avec le produit kilométrique de 1858 .... en plus	50.56 00
Recettes depuis le 1er janvier 1860	6.258 270 15
— — 1859	5.963.131 17

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.

1860. — Longueur exploitée 161 kilomètres
1859. — — 161 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

9.938 voyageurs	16 903 39
Bagages, Marchandises, etc.	60.502 29
Total	77 405 78
Semaine correspondante de 1859	66.576 65
Différence	10 829 13
Recettes depuis le 1er janvier 1860	3 348 491 56
— — 1859	3.007 930 91
Différence	340.561 65

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.
1860 Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1859 — 134 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860

12.067 Voyageurs	24 303 71
Bagages, Marchandises, etc.	42.352 19
Total	66 655 90
Semaine correspondante de 1859	45 930 07
Différence	20 725 82
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.670 702 67
— — 1859	2.473.167 80
Différence	197 534 87

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE

Du 18 au 24 novembre 1860.

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN — Longueur exploitée 1860, 1295 kil. / — 1859, 1197 kil.

76.665 Voyageurs	196.312 23
Bagages et Marchandises	607.906 92
Transports militaires	71.517 40
Total	875.736 55
Semaine correspondante de 1859	932.211 19
Différence	56.474 64

RÉSEAU LOMBARD. — Longueur exploitée : 1860, 224 kil. / — 1859, 223 kil.

32.660 Voyageurs	68.552 73
Bagages et Marchandises	41.096 35
Transports militaires	1.947 35
Total	111.593 55
Semaine correspondante de 1859	92.586 39
Différence	18.917 06

Recettes des 2 réseaux réunis pendant la semaine.
Longueur exploitée : 1860, 1519 kil.
— 1859, 1420 kil.

En 1860	987.240 00
En 1859	1.024.797 57
Différence	37.557 57

Recettes des 2 réseaux réunis depuis le 1er janvier
Longueur exploitée : 1860, 1519 kil.
— 1859, 1420 kil.

En 1860	42.045.163 65
En 1859	54.541.848 89
Différence	12.496.685 24

BESSEGES A ALAIS

1860. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

Voyageurs	2.040 50
Bagages, Marchandises, etc.	24 999 85
Total	27.040 35
Semaine correspondante de 1859	24.136 10
Différence	2.904 25
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.088.517 80
— — 1859	1.100 588 10
Différence	12.070 30

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1860. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1859. — 1313 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

39.322 Voyageurs	98.791 »»
1.242.833 quintaux marchandises	358.738 »»
Total	457.529 »»
Semaine correspondante de 1859	416.130 »»
Différence	41.399 »»
Recette totale depuis le 1er janvier 1860	17.948.163 »»
— — 1859	16.670.766 »»
Différence	1.277.397 »»

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 18 au 24 novembre 1860.

Ligne d'Alicante.

1860. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1859. — ...... 482 —

10.756 Voyageurs	66.988 63
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	9.789 68
— (petite vitesse)	197.193 55
Total de la semaine	273.971 86

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Jadraque.

1860 — Longueur exploitée. 103 kilomètres.
1859 — — 57 —

7.230 voyageurs	14.721 56	22.304 33
Bagages, March. (gr. vit.)	1.157 18	
Marchandises (petite vit.)	6.425 59	

Ligne de Ciudad-Real.

Section d'Alcazar à Daimiel.

1860. — Longueur exploitée ; 72 kilomètres.

990 Voyageurs	4.215 14	12.487 68
Bagages, March. (gr. vit.)	1.124 19	
Marchandises (petite vit.)	7.148 35	

Total des trois lignes réunies	308.763 87
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1860	15.060.557 83
Total	15.369.321 70

NORD DE L'ESPAGNE

Embranch. de Medina del Campo à Alar del Rey.

Ouverture 1er août, 22 septemb 1860. — Longueur exploitée, 170 kil.

Du 21 au 27 novembre 1860.

Voyageurs	11.058 89
Marchandises	80.145 21
Total	91.194 10
Produit annuel par kilomètre	28.048 »»
Recettes antérieures	1.337.816 34
Recettes totales depuis le 1er août 1860	1.429.010 44

UNION DES CHEMINS SUISSES

1860. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1859. — 275 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860.

24.135 Voyageurs	24.438 »»
Marchandises et Bagages	27.901 »»
Total	52.339 »»
Période correspondante de 1859	48.349 »»
Différence	3.990 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1860	2.910.944 09
— — 1859	2.714.706 80
Différence	196.235 29

CENTRAL SUISSE.

1860. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1859. — 236 —

Du 25 novembre au 1er décembre 1860

25.492 Voyageurs	40.309 30
Bagages, Marchandises	80.458 79
Total	120.768 09
Semaine correspondante de 1859	84.344 21
Différence	36.423 88
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.518.649 90
— — 1859	4.789.410 47
Différence	729.239 43

VICTOR-EMMANUEL.

1860. — Longueur exploitée, 214 kilomètres,
1859. — 214 —

Du 18 au 24 novembre 1860.

28.071 Voyageurs	48.105 35
Bagages, Marchandises, etc.	41.507 72
Recettes diverses	999 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	25.913 07
Total	116.525 74
Semaine correspondante en 1859	97.818 88
Différence	18.706 86
Recettes depuis le 1er janvier 1860	5.893.986 »»
— — 1859	6.410.651 19
Différence	516.665 19

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon-Vaumarcus.

1860 Longueur exploitée : 97 kilomètres

Du 23 au 29 novembre 1860.

11.322 Voyageurs	15.803 60
Bagages, Marchandises, etc.	16.372 85
Total	32.176 45
Semaine correspondante de 1859	26.797 53
Différence	5 378 92
Recettes depuis le 1er janvier 1860	1.852.548 15
— — 1859	1.459.290 13
Différence	393.258 02

CORDOUE A SEVILLE

1860. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 11 au 17 novembre 1860

46e semaine	27.527 60
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	39.343 40
Semaine correspondante de 1859	38.926 90
Différence	416 50
Total des recettes depuis le 1er janvier	1.884.083 95

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX ET XÉRÈS-TROCADÉRO.

Longueur exploitée : 131 kilomètres.

37e semaine, du 11 au 17 novembre.

11,544 Voyag., bagag. et marchand.	34.948 17
Recettes antérieures depuis le 1er mars	1.071.786 87
Total	1.106.735 04

NOTA. — Le service des marchandises n'est encore qu'incomplètement organisé.

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1860. Longueur exploitée · 51 kilomètres

Du 18 au 24 novembre 1860.

1.352 Voyageurs	1.406 60
Bagages, articles de messagerie.	316 44
Petite vitesse. Marchandises, bestiaux, etc.	5.049 97
Total de la semaine	6.773 01
Recettes antérieures	385.097 91
Total général	391 870 92
47e semaine de 1860	6.773 01
Semaine correspondante de 1859	4.397 84
Différence	2.375 17

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine de novembre 1860	6.203 82
— — 1859	9.393 03
Différence	3.189 21

SOCIÉTÉ ANONYME DES GAZ DE MARSEILLE.

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860	0/0
Octobre	144.572 60	126.465 38	18.407 22	14.59
10 1ers mois	1.138.167 97	974.269 95	163.898 02	16.82

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1859	en 1860.	0/0.
Octobre	1,403,904 15	1,261,520 47	142,383 68	11.29
10 1ers mois.	12,609,177 15	11,538,232 77	1,070,944 38	9.28

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les intérêts semestriels des titres ci-après désignés, échéant les 1er et 6 janvier 1861, seront payés, à dater des 2 et 6 janvier prochain, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, le montant des coupons des obligations *au porteur* se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0,	7.31
Obligations 4 0/0, délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe,	9.77
Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunt 1842-49),	24.36
Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (r. d.) (emprunt 1843),	24.34
Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt 1845),	19.51
Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848),	29.36
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1852-53-54),	24.36

Les titres nominatifs n'étant pas soumis à l'impôt, les intérêts afférents à ces titres sont payés intégralement.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus à partir du 20 décembre courant, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

SERVICE DES EMPRUNTS.

Echéance du 1er janvier 1861.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les porteurs des obligations d'Orléans, des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et des obligations de la 2e série de l'ancienne Compagnie d'Orsay, que l'intérêt semestriel échéant pour chacun de ces titres le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 janvier, à la caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, savoir :

1° A raison de 25 fr. par obligation 4 0/0 des deux premiers emprunts de la Compagnie d'Orléans et de la 2e série d'Orsay;

2° Et à raison de 7 fr. 50 par obligation 3 0/0 d'Orléans et du Grand-Central.

Ces paiements, en ce qui concerne *les titres au porteur*, seront réduits, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

1° A 24 fr. 33 { Pour les obligations 4 0/0 du 1er emprunt d'Orléans (37e coupon); Et pour les obligations 4 0/0 d'Orsay de la 2e série (15e coupon);

2° A 24 fr. 35 { Pour les obligations 4 0/0 du 2e emprunt d'Orléans (25e coupon);

3° A 7 fr. 31 { Pour les obligations 3 0/0 d'Orléans (16e coupon); Et pour les obligations 3 0/0 de 1855 du Grand-Central (11e coupon).

Comme d'ordinaire, les coupons de titres au porteur et les certificats d'inscription de titres nominatifs seront reçus dès le 15 décembre courant, dans les bureaux du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où il en sera donné un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Paris, le 1er décembre 1860.

Le directeur,
C. Didion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU,
rue Laffitte, 17.

Obligations 5 0/0 des anciennes Compagnies de Marseille à Avignon et de Lyon à Avignon.

Il sera procédé, le vendredi 21 décembre 1860, à 2 heures de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, au tirage au sort :

1° De 611 obligations 5 0/0 de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon ;

2° De 174 obligations 5 0/0 de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Les obligations désignées par le sort seront remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 2 janvier 1861, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU.
Section du Bourbonnais.

Tirage au sort du 6 décembre 1860.

Dans sa séance publique du 6 décembre 1860, le conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations remboursables au 1er janvier 1861.

Le sort a désigné les titres suivants :

Obligations du Bourbonnais et du Grand-Central.

Emprunts 1853-1854 (remboursables à 500 fr.)

1re série :	13,942	à	14,041	100
—	88,774	à	88,873	100
—	16,579	à	16,581	3
2e série :	180,511	à	180,610	100
—	141,821	à	141,920	100
—	132,329	à	132,331	3
3e série :	211,039	à	211,138	100
—	291,574	à	291,673	100
—	216,927	à	216,929	3
4e série :	311,720	à	311,819	100
—	372,266	à	372,365	100
—	356,122	à	356,124	3
		Total,		812

Obligations de Rhône-et-Loire, 4 0/0.

1re série (remboursables à 625 fr.)

De	23,705	à	23,804	100
	17,192	à	17,205	14
		Total,		114

Obligations de Rhône-et-Loire, 3 0/0.

2e série (remboursables à 500 fr.)

De	4,107	à	4,206	100
	1,209	à	1,241	33
		Total,		133

Obligations de Saint-Etienne à Lyon.

Emprunts réunis (remboursables à 1,250 fr.)

De	757	à	759	3
	789	à	885	97
	2,917	à	2,950	34
		Total,		134

Emprunts de 1850 (remboursables à 1,250 fr.)

1re série :	731	à	738	8
2e série :	3,039	à	3,046	8
3e série :	5,459	à	5,466	8
4e série :	7,004	à	7,011	8
		Total,		32

Obligations de Saint-Etienne à la Loire.

Emprunt de 1853 (remboursables à 1,000 fr.)

Dix obligations, nos : 140, 251, 277, 285, 123, 231, 139, 274, 256, 44.

Emprunt de 1847 (remboursables à 1,000 fr.)

Seize obligations, nos : 220, 78, 334, 160, 407, 122, 329, 548, 208, 344, 573, 487, 189, 497, 276, 408.

Ces obligations seront remboursées, à partir du 2 janvier 1861, dans les bureaux de la Compagnie, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

(PARTIE NORD DU RÉSEAU),
Section du Bourbonnais.

Echéance du 1er janvier 1861.

MM. les porteurs des obligations appartenant à l'ancienne Société du Bourbonnais sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861 leur sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7, et à Lyon, rue Impériale, n° 33, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Ces paiements seront effectués ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0 du Bourbonnais : 7 fr. 50 par obligation nominative; 7 fr. 31 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations 3 0/0 du Grand-Central (emprunt 1853-54) : 7 fr. 50 par obligation nominative; 7 fr. 31 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations 3 0/0 de Rhône-et-Loire, 2e série : 7 fr. 50 par obligation nominative ; 7 fr. 31 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations 4 0/0 de Rhône-et-Loire, 1re série : 12 fr. 50 par obligation nominative ; 12 fr. 18 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis : 25 fr. par obligation nominative; 24 fr. 33 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850 : 25 fr. par obligation nominative; 24 fr. 39 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation : 27 fr. par obligation nominative; 26 fr. 33 par coupon d'obligation au porteur ;

Obligations de St-Etienne à la Loire, emprunts 1853 et 1847 : 25 fr. par obligation nominative; 24 fr. 42 par coupon d'obligation au porteur.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du jeudi 20 décembre, de dix heures à deux heures.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, l'échange de ces obligations devant se faire à cette occasion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

(SECTION SUD DU RÉSEAU)
Rue Laffitte, 17.

Emprunt 3 0/0.—Emissions de 1858 et de 1859.

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0 échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 du même mois, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, à raison de :

7 fr. 50 c. par obligation nominative;
7 fr. 30 c. par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt ;*

Ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Emprunt 3 0/0.— Emissions de 1852 et de 1855.

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0, échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de :

7 fr. 50 c. par obligation nominative;
7 fr. 30 c. par coupon d'obligation au porteur (*déduction faite de l'impôt*).

Ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon.

Emprunt 5 0/0.

Le semestre d'intérêts des *obligations 5 0/0 de l'emprunt de trente millions*, échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de :

25 fr. par obligation nominative ;
24 fr. 35 c. par coupon d'obligation au porteur (*déduction faite de l'impôt*).

Nota. — MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 17 décembre courant, de 10 à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1861, soit 7 fr. 50 par obligation, seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0,10 cent. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs des titres pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 décembre 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs de titres de la Compagnie que les intérêts semestriels échéant le 1er janvier 1861 seront payés à partir du 2 janvier, savoir :

Sur les titres nominatifs :
Actions, 10 fr. par coupon ;
Obligations, 7 fr. 50 par coupon.

Sur les titres au porteur :
(Déduction faite de l'impôt.)
Actions, 9 fr. 65 par coupon ;
Obligations, 7 fr. 32 par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; à Grenoble, au bureau de l'exploitation; à Lyon, chez MM. Ve Guérin et fils, banquiers, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

L'administration du chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon semestriel, échéant le 1er janvier 1861, sera payé, à partir de cette époque, à raison de *cinq florins et vingt-cinq kreutzers*, valeur d'Autriche :

A Vienne, par la Société I. R. P. de Crédit pour le commerce et l'industrie ;

A Paris, par MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Vienne, le 24 novembre 1860.

Le conseil d'administration.

CHEMINS DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'actions et obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêts du semestre échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 du même mois, de dix heures du matin à deux heures du soir,

A raison de 15 fr. pour les actions,
Et de 7 fr. 50 c. pour les obligations :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la Caisse de la Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 7 décembre 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1861, de 12 fr. 50 par action nouvelle de 500 fr., et de 6 fr. 25 par action ancienne (coupure) de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le cinquième et dernier versement, sera payé, soit sur la présentation des actions constatant ledit versement, soit sur le dépôt préalable des coupons nº 5 des actions nouvelles et nº 9 des actions anciennes (coupures) :

A Paris, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, agents de la Compagnie, 28, Threadneedle street;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs de certificats provisoires de l'emprunt émis au mois d'avril 1860 que, le 1er janvier 1861, ils doivent effectuer le troisième et dernier versement, de 70 fr., soit 62 fr. 50 c. par obligation, déduction faite du coupon nº 2, et de 7 fr. 50 c., échéant à la même époque.

Les porteurs de certificats provisoires qui n'auront pas effectué leur versement le 15 janvier, devront l'intérêt de retard, à 5 0/0 l'an, à partir du 1er janvier 1861.

Les certificats provisoires libérés du troisième versement seront déposés, pour être échangés, dans les dix jours, contre des titres définitifs d'obligations.

A Paris, rue Laffitte, 28 ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie royale des chemins de fer portugais a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'il est fait, sur les actions de la Compagnie, un dernier appel de 300 fr. exigible du 1er au 15 janvier 1861.

Les actions ne seront admises à la cote officielle que libérées du versement intégral de 500 fr.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué ce versement de 300 fr. appelés, au 15 janvier prochain, sera passible d'un intérêt de retard égal à celui du produit statutaire des actions. Cet intérêt courra, à dater du 1er janvier, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin ;

A Londres, chez MM. Bulleras et Ce, 23, Philpot Lane ;

A Lisbonne, chez M. Roldan, banquier ;

A Madrid, chez M. José de Salamanca.

Le coupon de 8 fr. par action échu le 1er janvier, sera accepté en déduction du versement à effectuer.

MM. les actionnaires sont prévenus que la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 200 fr. leur soit faite pour un an ou pour un délai moindre, à leur volonté.

Ils pourront, en conséquence, en faisant leur versement de 100 fr., demander dans le même bureau une avance de 200 fr. par action, contre dépôt de leurs titres.

Cette avance se fera à un taux d'intérêt égal à celui du produit des actions.

AVIS A MM. LES PORTEURS D'OBLIGATIONS ROMAINES

Intérêts échéant le 1er décembre 1860.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts romains sont prévenus que les intérêts échus le 1er décembre 1860 seront payés chez MM. DE ROTHSCHILD FRÈRES, à partir du 6 décembre courant.

Paris, le 5 décembre 1860.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 125 fr. par action, afférent à l'exercice 1859-60, arrêté par l'assemblée générale du 26 novembre, sera payé, à la caisse de la Société, rue le Peletier, 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du dixième et dernier coupon I, de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres, pour les actions nominatives.

Il sera délivré une nouvelle feuille de dix coupons (exercices 1860-61 à 1869-70) sur la présentation des titres au porteur.

Paris, le 26 novembre 1860.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. GISLAIN

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE STÉARINERIE

MM. les actionnaires de la Société générale de Stéarinerie sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, au siége de la Société, rue de Marseille, 15 (ancienne Villette), à Paris, pour le mardi 18 décembre courant, à une heure après-midi.

Cette réunion a pour but :

1° Lecture du rapport de la commission nommée en exécution d'un vote de l'assemblée générale du 14 février dernier ;

2° Approbation des comptes de l'exercice 1859 ;

3° Modifications à apporter aux statuts ;

4° Examen des propositions faites aux gérants pour la vente d'une partie des immeubles de la Société.

Les propriétaires de cinquante actions et plus, qui voudront assister à la réunion, devront déposer leurs titres, de dix heures à trois heures, du 6 au 13 décembre courant inclusivement, soit au siége social, soit chez MM. J. Pic et Ce, banquiers, rue Laffitte, 29, et il leur sera délivré en échange une carte d'entrée personnelle.

SOCIÉTÉ DES

FABRIQUES DE BOUGIES, ACIDE STEARIQUE, SAVONS ET PRODUITS CHIMIQUES D'ODESSA

G. PITANCIER ET Ce.

Cette Société, fondée en 1852 au capital de fr. 700,000, représenté par sept cents actions, porte son capital social, suivant décision de l'assemblée générale des actionnaires du 29 octobre 1860, à fr. 2,000,000 au moyen de l'émission de treize cents nouvelles actions de 1,000 fr. chacune, dont cinq cents sont réservées aux anciens actionnaires.

Les huit cents autres actions restent à souscrire.

Ces actions sont payables chez MM. A. Desmarets et J. Ducoing, banquiers à Paris, rue Montmartre, 172:

Moitié en souscrivant ;

Un quart un mois après premier paiement ;

Un quart deux mois après premier paiement.

La souscription de ces nouvelles actions ne sera définitive qu'après que les trois quarts des 1,300 actions, soit 975, auront été souscrits, et alors l'usine recevra immédiatement toute l'extension dont elle est susceptible.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, il leur sera payé, à partir du 2 janvier prochain, 15 fr. par action, à titre d'à-compte sur le dividende de l'exercice 1860, contre la remise des coupons nos 1, 2, 3 et 4.

Les paiements s'effectueront, après les dix jours, de dix heures du matin à deux heures du soir :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la Caisse de la Compagnie, calle del Turco, 6.

Paris, 7 décembre 1860.

SERVICES MARITIMES DES Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie et Anatolie. — Le dimanche, chaque deux semaines, à dater du 4 novembre, pour Malte, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes, Smyrne, Dardanelles et Constantinople.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 11 novembre, pour Malte, Alexandrie, Jaffa et Beyrouth.

Algérie. — Alger, les mardi et jeudi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bône, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements, s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1 ; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 30, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

On peut voir par les cours de compensation d'octobre et de novembre, que nous donnons ci-après quel a été le résultat de la liquidation des affaires engagées sur la rente pour fin de novembre. Ce résultat a été encore une fois favorable aux acheteurs, et les baissiers ont encore une fois porté la peine de leur entêtement. En définitive la situation continue à être excellente ; il y avait, malgré les efforts contraires, une fermeté très-grande sur toutes les valeurs, et les transactions ont constamment été très actives. La rente avait même atteint après la liquidation le cours de 70 75, et on s'attendait à la voir toucher 71, mais il y a eu une petite réduction, et on est revenu aux environs de 70 50. La hausse a été moins importante sur les chemins, mais ils sont toujours très-fermes, et il est bien évident pour tous les esprits qui ne sont pas prévenus, qu'avec les éléments financiers actuels, le mouvement ascensionnel eût été bien plus prononcé et eût gagné toutes les valeurs si la Bourse se fût trouvée dans des conditions normales. Mais l'absence de public ne permet pas à un mouvement de se prolonger bien longtemps ; la lutte n'est généralement pas bien longue et le combat finit faute de combattants.

La hausse la plus importante de la semaine est celle de la Caisse générale des chemins de fer, qui de 317 50, est montée à 385. Il y a eu aussi un mouvement très marqué sur une valeur nouvellement cotée, la Compagnie du Chemin de fer de la Croix-Rousse, qui est montée de 480 à 550 fr. Les chemins et les valeurs espagnols sont toujours en faveur, et tout indique une fin d'année excellente pour tous.

Samedi. — La réponse des primes n'a pas donné lieu jusqu'ici à une agitation très-vive. Il y a eu cependant encore quelques efforts tentés dans le sens de la baisse, mais les demandes ont suffi pour maintenir les cours. On ne s'occupe pas de nouvelles politiques et financières et l'attention est absorbée par la liquidation. Les consolidés sont sans changement. Voici les cours de la réponse des primes : 3 0/0, 70 35; Mobilier, 773 75; Orléans, 1,388 75; Midi, 523 75; Est, 611 25; Ouest, 565; Lyon, 912 50; Nord, 987 50; Autrichiens, 510; Lombards, 487 50. A ces cours, la plupart des primes ont été levées. On négociait la Banque de France à 2,930; le Foncier, à 920; le Comptoir d'escompte, à 640; les nouvelles, à 621 25. Il y avait des demandes sur la Caisse générale des chemins de fer, à 315; sur les Voitures, à 72 50; sur les Omnibus, à 930; sur les Docks, à 201 25. La fin de la Bourse n'a pas apporté de changement aux cours des principales valeurs, dont la clôture a eu lieu dans de bonnes conditions. Le 3 0/0 reste à 70 35; le Mobilier, à 771 25; l'Orléans, à 1,385; le Nord, à 987 50; le Lyon à la Méditerranée, à 911 25; les Autrichiens, à 510.

Lundi. — La Bourse était calme et le marché se ressentait peu du mouvement de la liquidation des chemins qui semblait devoir s'opérer avec facilité. Le marché est très-ferme. La rente a regagné à peu près le report payé par les acheteurs. Voici quels ont été les cours de compensation : Mobilier, 775; Comptoir, 640; Orléans, 1,390; Nord, 990; Est, 610; Lyon, 910; Midi, 525; Ouest, 565; Autrichiens, 510; Lombards, 485; Séville, 520; Genève, 400; Dauphiné, 580; Sardes, 395; Saragosse, 555. Tous ces cours étaient ceux qui se débattaient assez faiblement depuis le commencement de la Bourse. L'emprunt romain qui était tombé à 73 fr., sur la nouvelle que la maison de Rothschild différait le paiement des intérêts, a repris de 75 à 76, dans la confiance que les porteurs de titres ne tarderont pas à être satisfaits, et que de façon ou d'autre, leurs intérêts n'ont rien à craindre des combinaisons politiques. Les obligations sont très-fermes au-dessus de 300. Parmi les obligations étrangères, on demande vivement celles des Romains, à 240. La Caisse générale des chemins de fer est ferme à 320; les Ports de Marseille, à 433 75. Les actions du chemin de la Croix-Rousse se sont élevées à 510. En résumé, la Bourse est restée fort calme jusqu'à la clôture, et les cours se sont maintenus avec fermeté. Le 3 0/0 reste à 70 50; le Mobilier, à 778 75; l'Orléans, à 1,390; le Nord, à 988 75; le Lyon à la Méditerranée, à 908 75; les Autrichiens, à 510.

Mardi. — La première dépêche de Londres n'offrait aucun changement sur les consolidés, la seconde porte 1/8 de hausse. La rente, après s'être tenue longtemps de 70 60 à 70 62 1/2, s'est élevée à 70 70, et on la demande à ce prix en ce moment. Le Mobilier était ferme de 780 à 785. Les chemins étaient bien tenus, mais les cours n'offraient pas de grandes variations. L'Orléans était à 1,390; le Nord, à 993 50; l'Est, à 607 50; le Lyon, à 912 50; le Midi, à 525; le Saragosse, à 555; le Séville, à 520; le Victor-Emmanuel, à 402 50; le Lyon à la Croix-Rousse, à 527 50. On négociait la Banque de France à 2,930 ; le Comptoir d'escompte, à 645; les nouvelles, à 620; la Caisse générale des chemins de fer, à 327 50. Les obligations étaient toujours recherchées avec empressement par les petits capitaux. On cotait celles des chemins Romains à 238 75; celles de Reus, à 245. Les fonds étrangers étaient calmes. L'emprunt romain avait repris à 77. La Bourse est restée très-ferme jusqu'à la fin, malgré le calme des affaires. Les demandes ont été constamment supérieures aux offres, et la clôture s'est effectuée dans les cours les plus élevés. Le 3 0/0 restait à 70 70; le Mobilier, à 790; l'Orléans, à 1,390; le Nord, à 991 25; le Lyon à la Méditerranée, à 911 25; les Autrichiens, à 515.

Mercredi. — Les affaires continuaient à être calmes, mais avec une tendance à la faiblesse. La rente a coté au début 70 70, et elle a fléchi peu à peu à 70 60 et 57 c. 1/2. La seconde cote des consolidés, venue en hausse sur la première, a déterminé une légère reprise ; mais les cours se sont affaissés de nouveau à 70 60 et 55 c.; on s'est tenu là jusqu'à la fin de la Bourse. Les primes fin courant ont fait de 70 80 à 70 85, dont 1 fr., et de 70 80 à 71 05, dont 50 c. Fin prochain, elles ont fait de 71 05 à 71 15, dont 1 fr., et de 71 45 à 71 40, dont 50 c. Les titres d'emprunt ont été négociés à 70 35 et 70 40. Les titres escomptables, à 70 45. Le 4 1/2 0/0 a ouvert à 96 35, et a fermé à 96 30, en baisse de 5 c. Les actions de la Banque de France n'ont pas varié, à 2,940. Le Crédit mobilier a varié de 778 75 à 780, à terme. Au comptant, cette valeur a baissé de 8 75, et est restée à 777 50. Le marché des chemins et des valeurs était sans affaires et les variations sans importance. L'Orléans a fermé à 1,385 ; le Lyon, à 908 75; le Nord, à 990 : l'Est, à 610 ; l'Ouest, à 562 50; l'Autrichien, à 508 75, et le Lombard, à 485 75. Sur le marché des valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 652 50 ; les Omnibus de Paris, à 930 ; les Omnibus de Londres, à 40 ; les Rivoli, à 138 75 ; les Caisse Mirès, à 340 ; les Gaz de Paris, à 861 25 ; les Ports de Marseille, à 431 25 ; les Voitures, à 71 25, et le Comptoir Bonnard, à 47 50.

Jeudi. — La Bourse était un peu plus faible au début. Les consolidés étaient un peu en baisse, et on attribuait cette réaction aux nouvelles financières d'Amérique et aux réalisations de décembre. Cependant après la réponse des primes, les cours de la rente sont revenus tout près de la clôture de la veille. Les primes fin courant ont fait de 70 55 à 70 60, dont 1 fr., et de 70 75 à 70 85, dont 50 c. Fin prochain, elles ont fait de 71 05 à 71 15, dont 1 fr., et de 71 25 à 71 35, dont 50 c. Le report, du comptant à la liquidation, a varié de 5 à 12 c. 1/2 sur le 3 0/0. Le 4 1/2 0/0 a ouvert à 96 30, et a fermé à 96 50, en hausse de 20 c. Les actions de la Banque de France ont monté de 10 fr., à 2.950. Le Crédit mobilier a varié de 775 à 783 75, à terme. Au comptant, cette valeur a monté de 2 50, et est restée à 781. Il n'y avait que peu d'affaires sur les chemins. L'Orléans a fermé à 1,382 50; le Lyon, à 910; le Nord, à 991 25 ; l'Est, à 610 ; l'Ouest, à 563 50 ; l'Autrichien, à 507 50, et le Lombard, à 486 25. Sur le marché des valeurs industrielles, on a négocié les Messageries à 652 50 ; les Omnibus de Paris, à 930 ; les Omnibus de Londres, à 40 ; les Rivoli, à 137 50; les Caisse Mirès, dont la hausse continuait, à 365 ; les Gaz de Paris, à 860 ; les Ports de Marseille, à 431 25 ; les Voitures, à 73 75, et le Comptoir Bonnard, à 47 50.

Vendredi. — On a détaché le coupon et le premier cours coté au comptant est 69 fr., ce qui met le 3 0/0 à 70 50, comme la veille. A terme. On a coté d'abord 69 15 pour rester en clôture à 69 10. Il y a donc pour le terme un peu d'amélioration. Les fonds anglais sont venus en hausse sur la veille, et les inquiétudes qu'on avait pu concevoir au sujet de la situation monétaire d'Amérique ne paraissent pas avoir de motifs sérieux. Quoi qu'il en soit, la séance de ce jour, comme toutes les bourses dans lesquelles s'opère le détachement du coupon, présente peu d'animation, les cours restant cependant fermes. Le Crédit mobilier a pourtant faibli un peu et reste à 778 75; les chemins de fer sont sans grandes variations avec une petite tendance à la faiblesse. On remarquait la hausse persistante des titres de la Caisse générale des chemins de fer qui s'est élevée jusqu'à 390 fr. et qui reste à 385.

F. Gaumar.

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
C	Caisse génér. des chemins de fer	395 »	100.000	500	»	janv. avr. juill.	25 »
A	Banque de l'Algérie	715 »	6.000	500	»	....	42 50
Civ.	Omnium lyonnais	422 50	7.800	1/7800	»	janvier juillet	20 »
C	Comptoir V.-C. Bonnard et Cᵉ	42 50	200.000	100	»	février	néant.
A	S.-Comptoir des Entrepreneurs	112 50	7.000	100	»	mai novembre	7 10
	ASSURANCES MARITIMES.						
A	Générale	»	400	12.500	7500	avril	néant.
A	Sécurité	»	300	5.000	4 5	....	»
A	Union des ports	»	1.000	5.000	4250	avril	57 »
A	Lloyd français	»	1.200	5.000	4 5	février	néant.
A	Océan	»	200	5.000	4000	....	224 15
A	Chambre d'assurances	»	600	5.000	4 5	février	»
A	Mélusine	»	800	5.000	4 5	mars	»
A	Vigie	»	200	5.000	4000	....	90 »
A	Sauvegarde	»	200	5.000	4000	février	50 »
A	Centrale	»	1.000	5.000	4000	février	néant.
A	Réunion	12 0/0 b.	1.200	5.000	4000	février	64 »
A	Comptoir	»	600	5.000	4000	....	»
	ASSURANCES-INCENDIE.						
A	Générale	»	400	5.000	»	avril	3000 »
A	Phénix	230 0/0 b.	4.000	1.000	»	mai novembre	180 »
A	Nationale	»	2.000	5.000	4 5	mars	220 »
A	Union	»	2.000	5.000	[illegible]	avril	240 »
A	Soleil	»	4.000	5.000	[illegible]	avril	200 »
A	France	25 0/0 b.	2.000	5.000	[illegible]	avril	200 »
A	Urbaine	25 0/0 b.	1.000	5.000	[illegible]	avril	125 »
A	Providence	»	2.000	2.500	[illegible]	avril	150 »
A	Aigle	»	800	5.000	[illegible]	avril	300 »
A	Paternelle	»	6.000	1.000	[illegible]	avril	»
A	Confiance	»	800	5.000	[illegible]	avril	50 »
A	Nord	»	2.000	1.000	400	avril	20 »
	ASSURANCES-VIE.						
A	Générale	»	400	7.500	»	avril	300 »
A	Nationale	40 0/0 b.	2.000	5.000	4 5	tous les 2 ans	200 »
A	Union	»	2.000	5.000	4 5	tous les 2 ans	150 »
A	Phénix	2 0/0 p.	800	5.000	4000	tous les ans	30 »
A	Caisse paternelle	»	12.000	500	400	avril	»
	ASSURANCES-GRÊLE.						
A	Générale	»	2.400	5.000	4000	avril	néant.
	TRANSPORTS-TERRE.						
A	Omnibus de Paris	925 »	34.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	34.000	1/34000	»	juin	30 »
C	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	40	....	néant.
»	Omnibus de Londres	40 »	250.000	100	»	....	néant.
C	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	72 50	400.000	1/400000	»	mars	néant.
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1215 »	80.120	1.250	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	92 50	80.000	1/80000	»	juin	8 50
A	Bourgogne, actions de capital	1080 »	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	27.200	1/27200	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc, act. de capital	[illegible]	6.600	1.000	»	avril octobre	20 »
A	3 canaux, actions de capital	[illegible]	19.600	1.000	»	avril octobre	20 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	620	5.000	»	février août	300 »
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11.550	1.000	»	....	50 »
C	Scarpe inférieure	[illegible]	2 200	1.000	»	....	»
A	Sambre française canalisée	[illegible]	6.000	1.000	»	....	65 »
A	Canalisation de l'Ebre	[illegible]	63.000	533 33	»	....	néant.
	PORTS et PONTS.						
A	Ports de Marseille	430 »	30.000	1/30000	»	avril octobre	30 »
A	Pont, gare et port de Grenelle	[illegible]	7.000	1.000	»	....	15 »
A	Pont de Rouen	[illegible]	800	1.000	»	janvier juillet	44 »
C	Ponts réunis	[illegible]	3.000	1.000	»	....	[illegible]
C	Nouveaux ponts réunis	[illegible]	4.000	1.000	»	....	[illegible]
	TRANSPORTS-EAU.						
E	Bazin, L. Gay et Cᵉ	305 »	10.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cᵉ	520 »	»	»	»	....	»
A	Messageries imp. (Serv. marit.)	815 »	60.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	785 »	32.000	500	400	....	5 00
A	Compagnie générale maritime	455 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant
A	Compagnie gén. de navigation	[illegible]	17.000	1/17000	»	....	néant.
A	Compagnie de navigation mixte	465 »	20.000	1/20000	»	....	»
C	Armements Barbey et Cᵉ	[illegible]	30.000	500	»	mars septemb.	5 »
	CHARBONNAGES.						
Civ.	Haute-Loire	[illegible]	5.306	500	»	avril octobre	néant
Civ.	Centre-du-Flénu	[illegible]	3.000	1.000	»	mai	20 »
Civ.	Pont-de-Loup-Sud	[illegible]	2.000	1.000	»	avril	»
Civ.	Montrieux-Saint-Étienne	[illegible]	2.400	500	»	....	40 »
C	Blanzy	[illegible]	20.000	500	»	février août	32 »
A	Azincourt	[illegible]	1.500	1/1500	»	....	néant.
A	Chandie	[illegible]	5.000	1/5000	»	....	25 »
A	Layon et Loire	[illegible]	1.660	1/1660	»	....	»
A	Epinac	[illegible]	2.400	1/2400	»	décembre	125 »
A	Loire	150 »	80.000	1/80000	»	....	12 »
A	Mont-Rambert et la Béraudière	125 »	80.000	1/80000	»	....	5 »
A	Saint-Étienne	150 »	80.000	1/80000	»	....	10 50
A	Rive-de-Gier	240 »	80.000	1/80000	»	....	20 »
A	Mayenne et Sarthe	[illegible]	13.200	1/13200	»	....	»
A	Grand'Combe	730 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	40 »
»	Unieux et Fraisse	10 »	»	500	»	....	»
A	Carmaux	340 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	30 »
»	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	500	»	....	30 »
A	Houillères réun. à Quarégnon	[illegible]	6.750	250	»	....	néant.
A	Charbonnages belges	307 50	20.000	500	»	....	15 »
	ASPHALTE.						
C	Compagnie générale	[illegible]	6.000	500	»	....	néant.
»	Seyssel anglais	140 »	10.000	100	»	....	17 50

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	MINES.						
C	Mouzaïa (cuivre)	13 75	80.000	100	»	août	néant.
A	Kef-oum-Théboul	[illegible]	8.000	1/8000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, zinc	222 »	80.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, zinc	211 »	5.000	1.000	»	....	25 »
A	Stolberg et Westphalie, privil.	[illegible]	60.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privil.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie, zinc	135 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	néant.
A	Silésie, zinc....... non privil.	145 »	50.000	375	»	mai novembre	12 12
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	500 »	30.000	1/30000	»	....	40 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	1.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	880 25	28.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Allevard	[illegible]	»	1.000	»	....	»
C	Basse-Indre	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	715 »	50.000	500	»	mars septemb.	néant.
A	Horme	540 »	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	8.000	1/1000	»	....	30 »
C	Fourchambault	220 »	50.000	1/50000	»	....	12 »
C	Marine et chemins de fer	497 50	34.000	1/34000	»	mai novembre	34 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chant.)	715 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	291 »	»	250	»	....	22 »
C	Pont-Évêque (Vienne)	410 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-s.-Sambre (Belgique)	[illegible]	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1250	3.200	1.000	»	septembre	125 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	USINES.						
C	J.-F. Cail et Cᵉ	600 »	14.000	500	»	septemb. mars	50 »
C	Chameroy et Cᵉ	[illegible]	4.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Gandillot et Cᵉ	[illegible]	2.320	255	»	....	»
C	Christofle et Cᵉ	[illegible]	4.000	500	»	....	75 »
	IMMEUBLES.						
A	Rue Impériale de Lyon	400 »	24.500	1/24500	»	....	19 50
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	127 50	240.000	100	»	janvier juillet	2 »
Civ.	Docks Louis-Napoléon	265 »	200.000	250	125	....	néant.
	GAZ.						
A	Gaz de Paris	845 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	80 »
C	Union des Gaz	[illegible]	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et [illegible] de Portes)	391 »	36 000	1/36000	»	avril octobre	8 50
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.500	250	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1ᵉʳ juin	60 »
C	Calais	[illegible]	1.000	1.000	»	....	25 »
C	Cherbourg	[illegible]	800	500	»	....	15 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	1.050	1/1050	»	....	100 »
A	Lyon	2500 »	7 000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1925 »	2.400	1/2400	»	....	77 20
A	Metz	[illegible]	1.000	1/1000	»	....	100 »
C	Reims	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Vienne	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon, 13 villes	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	25 25
	FILATURES.						
A	Maberly (Amiens)	450 »	8.000	500	»	août	32 »
C	Colin	[illegible]	16.200	500	»	janvier juillet	25 »
E	Société Linière	[illegible]	1.200	250	»	....	»
A	Pont-Rémy	390 »	5.000	1/5000	»	30 avril	37 »
	JOURNAUX						
C	Siècle	[illegible]	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit	[illegible]	[illegible]	2.500	»	....	»
	GLACES.						
A	Saint-Gobain	4300 »	3.000	1/3000	»	....	750 »
C	Montluçon	[illegible]	24.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique)	450 »	22.000	500	»	septembre	11 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhén.)	[illegible]	3.000	375	»	1ᵉʳ octobre	néant.
	DIVERS.						
C	Richer et Cᵉ. Vidanges	[illegible]	24.402	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	55.000	100	»	31 mars	10 »
E	Chollet et Cᵉ	[illegible]	40.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	80.000	250	»	....	16 »
C	2 cirques (E. Dejean et Cᵉ)	[illegible]	8 700	300	»	5 févr. juillet	10 0/0

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Obligations industrielles.	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
80	Cᵉ imp. des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	56	....	5 »
500	Ports de Marseille	505 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries imp. (serv. marit.)	531 25	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1102 50	»	1.250	»	....	50 »
»	— nouvelles	1005 »	18 000	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	8.000	1.200	22	1ᵉʳ avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	1.250	50	1ᵉʳ avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	270 »	4.500	500	90	janvier juillet	15 »
100	Télégraphe méditerranéen	[illegible]	12.500	125	25	mars septemb.	7 50
»	Vieille-Montagne	450 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57	[illegible]	8.000	400	50	janvier juillet	20 »
270	Compagnie générale des Eaux	281 25	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	273 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	[illegible]	2.410	342 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	272 50	[illegible]	300	70	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cᵉ	410 »	[illegible]	450	11	janvier juillet	25 »
»	Rue Impériale de Lyon	510 50	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
110	Gaz de Paris	473 75	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	[illegible]	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Gaz de Lyon	315 »	3.000	300	44	15 mai nov.	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	»	»	»	»	»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 1er AU 7 DÉCEMBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Revenu de chaque action	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 1	Lundi 3	Mardi 4	Mercredi 5	Jeudi 6	Vendredi 7
[illegible]	2520	27 fr. pour [illegible]	[illegible]	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
212	1555	[illegible] 20 pour [illegible]	juillet 1860.	Nord anciennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	4 0/0	juillet 1860.	Nord nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	[illegible]	[illegible]	Nord [illegible] 1er tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1618	1810	18 20 pour 1859	mai 1860.	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1528	[illegible] pour 1859	mai [illegible]	Paris-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1621	27 fr. pour [illegible]	juillet 1860.	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	2304	[illegible] pour 1859	avril 1860.	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	4 0/0	janvier [illegible]	Lyon à Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	octobre [illegible]	Graissessac à Béziers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	4 0/0	juillet [illegible]	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	420	4 0/0	juillet 1860	Ardennes ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	juillet 1860.	Ardennes nouveau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1344	[illegible] 21 pour 1859.	juillet 1860.	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	[illegible] 0/0	juillet 1860.	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	1192	[illegible]	13 juill. 1860	Russes [illegible] fr. payés	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	Id. (tout payé)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	4 0/0	mai 1860.	Ouest suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	4 0/0	avril 1860.	Central suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	juillet 1860	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	juillet 1860	Saragosse-Alicante	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Saragosse-Barcelone	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	4 0/0 Int. gar.	[illegible]	Romains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1599	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Lomb.-Vénit. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Cordoue à Séville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	[illegible]	juillet [illegible]	Séville à Xérès	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	[illegible]	juillet [illegible]	Nord de l'Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	juillet [illegible]	Guill.-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Noms des compagnies	Époques des paiements	1	3	4	5	6	7
Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	janvier, juillet	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Germain (nouvelles)	D°	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Strasbourg à Bâle (anciennes)	avril, octobre.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	janvier, juillet.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° (nouvelles) [illegible]	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Versailles, rive droite (nouvelles)	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montereau à Troyes	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ouest (anciennes), dites 4 0/0	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	mars, septembre.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Lyon (anciennes), dites 4 0/0	avril, octobre.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0 gar.	juin, décembre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Strasbourg à Bâle (nouvelles)	janvier, juillet	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rhône à la Loire, dites 4 0/0 gar.	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	avril, octobre.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Est (anciennes), dites 5 0/0	juin, décembre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris-Orsay, 1re série	mai, novembre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ouest (anciennes) Vers. rive gauche	février.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	janvier, juillet.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grand-Central (nouvelles)	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	D°.	312	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Orléans, dites 3 0/0	D°.	303	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nord	D°.	305	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lyon à Genève (anciennes) gar.	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° (nouvelles)	D°.	303	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	avril, octobre.	305	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	janvier, juillet.	301	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bourbonnais	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Midi gar.	D°.	302	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bességes à Alais	avril, octobre.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Est (nouvelles), dites 3 0/0	juin, décembre.	297	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ardennes	janvier, juillet.	294	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dauphiné gar.	D°.	303	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	D°.	300	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins autrichiens gar.	mars, septembre.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins lombards-vénitiens gar.	janvier, juillet.	255	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins de fer Romains gar.	janvier, juillet.	238	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saragosse-Pampelune	avril, octobre.	250	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Madrid à Saragosse	janvier, juillet.	258	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cordoue à Séville	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Séville à Xérès	D°.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nord de l'Espagne	avril, octobre.	252	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Graissessac à Béziers	[illegible]	90	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montblanch à Reus	[illegible]	265	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	janvier, juillet	219	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 1	Lundi 3	Mardi 4	Mercredi 5	Jeudi 6	Vendredi 7
RENTES 3 0/0 jouissance 22 juin [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 jouissance 22 sept. 1860.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Banque de France, jouiss. juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1860.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° d° actions nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit foncier de France, [illegible] fr. payés, jouiss. juillet [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. [illegible] 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Obligat. [illegible] fr., 3 0/0 d° d°	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— 10e d'Obligations 4 0/0 d° d°	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— 10e d'Obligations 3 0/0 d° d°	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Promesses [illegible] 3 0/0 [illegible] payés d°	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Ob. [illegible] fr. [illegible] fr. p. jouiss. d°	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit industriel et commercial, jouissance [illegible] 1860.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septembre 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° d° [illegible] fr. payés, jouiss. sept. 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— 3 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autrichien 5 0/0 tout payé, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit industriel autrichien, jouissance janvier 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Romain 5 0/0, jouissance juin 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Crédit mobilier espagnol, [illegible] fr. payés jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, dette convert., jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° D° [illegible] juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° intérieur, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

